



# TRIBUNAL CANTONAL

## COUR DE DROIT ADMINISTRATIF ET PUBLIC

### Arrêt du 8 août 2024

#### Composition

*M. Pascal Langone, président; Mme Pascale Fassbind-de Weck et M. Philippe Grandgirard, assesseurs; Mme Fabia Jungo, greffière.*



tous représentés par Me Théo MEYLAN, avocat à Vevey,

- Autorités intimées 1. **Département de la culture, des infrastructures et des ressources, humaines (DCIRH)**, à Lausanne,
2. **Conseil communal de Vevey**, représenté par Me Yves NICOLE, avocat à Yverdon-les-Bains,

Objet

---

Recours et consorts c/ décision du Département de la culture, des infrastructures et des ressources du 21 avril 2023 approuvant le projet de réaménagement de la place du Marché (n° 182) et c/ décision du Conseil communal de Vevey du 2 février 2023 adoptant le dit projet.

### **Vu les faits suivants:**

A. La Ville de Vevey est recensée à l'Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (ISOS) en tant que ville (objet n° 4782). La fiche de recensement établie en juillet 2012 (2<sup>ème</sup> version) la décrit ainsi: "*Capitale Suisse de l'alimentation s'étirant sur une étroite bande au bord du lac. Vieille ville bien préservée*



et de taille hors du commun entourée de magnifiques quais, de quartiers résidentiels amorcés à la fin du 19<sup>e</sup> siècle. Tissu extrêmement dense, aéré par la plus grande place de Suisse". Celle-ci, la Grande Place (DP 110), également désignée place du Marché, y est décrite comme suit:

*"Malgré l'intérêt des quais, c'est la Grande-Place (III) qui forme l'élément marquant sur les rives. Extrêmement vaste, cette ouverture au sein du tissu urbain se tient tel un espace intermédiaire entre le plan d'eau et le massif de la ville. S'y tient encore aujourd'hui le marché, qui lui donne parfois son nom également. Aujourd'hui, si une grande partie de la place sert de parking, les surfaces restées libres sont toujours si grandes qu'elles ne peuvent être englobées d'un seul regard. Au nord trône La Grenette (0.0.12), une halle aux grains construite en 1808 dotée de 18 colonnes monolithiques en marbre de St-Triphon. A côté, un petit pavillon, l'ancien poids au foin, sert de kiosque (0.1.11). Il est entouré de quelques arbres qui ombragent des bancs. Plus au sud, bordée du quai Monnerat, une baie artificielle qui sert de débarcadère forme une entaille dans la place."*

Elle constitue le périmètre environnant III décrit de la manière suivante:  
"Grande-Place, ample surface bien délimitée s'ouvrant sur le lac et liée à l'esplanade, servant de parking et d'espace accueillant des manifestations; kiosque et débits de boissons". Un objectif de sauvegarde "a" lui est attribué, de même que la catégorie d'inventaire "ab".

B. La Grande Place est colloquée dans la zone I (habitation, commerce, administration) "Vieille Ville", selon le Plan des zones et des ordres de construction et le règlement sur les constructions (RC), mis à jour le 1<sup>er</sup> janvier 1964. Le degré III de sensibilité au bruit est attribué à cette zone. Elle comporte actuellement 312 places de stationnement selon un aménagement transitoire (282 sur la place elle-même) et proposait précédemment 472 places.

C. Dans son préavis n° 33/2016 portant sur une "demande de crédit pour financer l'organisation de mandats d'étude parallèles pour le réaménagement de la place du Marché", adressé au Conseil communal, la Municipalité de Vevey (ci-après: la municipalité) exposait ce qui suit:

*"De par sa situation au bord du lac et au cœur de la ville et par ses dimensions, la place du Marché est emblématique pour Vevey. Cependant, malgré sa forte valeur symbolique, elle souffre à l'heure actuelle d'une vocation essentiellement dédiée au stationnement qui ne correspond pas aux potentiels qu'elle pourrait offrir en termes d'attractivité, d'agrément, de lieux de sociabilité et d'embellissement. Elle a fait l'objet depuis plusieurs années de différents projets de réaménagement, qui n'ont pu se concrétiser faute de recueillir un consensus auprès du Conseil communal et de la population. Aujourd'hui, plusieurs facteurs sont favorables à la relance des réflexions sur cette place."*

Une procédure de mandats d'études parallèles (MEP) de projets a été lancée en 2017 en vue de l'obtention d'un avant-projet de réaménagement de la place du Marché. Le mandat d'études parallèles contenait la prescription suivante relative aux places à



prévoir dans le périmètre du projet: 200 places ordinaires durée 3h (dont 2 places réservées aux véhicules électriques et réinstallation de la borne actuelle e-move), 12 places pour personnes handicapées, 5 places livraisons, 70 places deux roues motorisées et 4 places pour cars de tourisme sur l'avenue Céréssole. Il précisait encore que les participants étaient invités à prévoir un phasage de la réduction des places de stationnement dans l'optique du programme de 200 places servant à ce stade de jauge fixe pour la comparaison des propositions rendues. Ce phasage pourrait également présenter des étapes ultérieures, en direction d'une réduction plus conséquente du nombre des places par exemple, en fonction de la perspective proposée à terme par les mandataires. Ce chiffre a été ramené à 150 par décision municipale du 13 juillet 2020 dans le but d'améliorer notamment la sécurité et le confort des utilisateurs de la place.

Le projet "d'Amour et d'Eau fraîche" a été retenu pour la poursuite des études et un projet de réaménagement a été établi sur sa base. Ce projet, portant sur le "réaménagement de la Place du Marché; changement de revêtement de sol, abattage de 10 arbres, transplantation de trois arbres et plantation de 65 arbres, modification de l'éclairage public, constructions d'une plateforme", prévoit un large dégagement de la Grenette et du Bois d'Amour au nord, en direction du lac au sud, par une longue zone centrale de forme trapézoïdale, s'élargissant légèrement en direction du sud et du lac et comportant sur sa petite moitié ouest (environ 40%) 149 places de stationnement (dont 5 places pour handicapés) et conservant sa grande moitié est (60% de la zone centrale) pour la mobilité douce; au nord-ouest, le Bois d'Amour serait reconstitué autour de l'ancien Poids du foin; 100 à 150 places vélos et vélos spéciaux sont prévues sur l'ensemble de la place; de part et d'autre de la zone centrale est prévue une arborisation des franges avec implantation de massifs de plantes vivaces ("franges arborisées" telles que décrites dans le projet); tout au sud, le perré est maintenu avec une végétalisation basse dans sa partie nord; enfin, au sud-est, un projet de jetée ou plateforme a initialement fait l'objet d'une demande distincte, qui a été refusée (CAMAC n° 196092). L'abattage des 10 arbres est prévu dans les franges et au sud-est (7 Platanes communs, 1 Cèdre de l'Atlas, 2 Cerisiers boule). Une arborisation de 65 arbres est prévue, dont les essences sont choisies dans la liste d'arbres climatiques 2100 établie par différentes municipalités romandes dont celle de Vevey (8 Tilleuls à petites feuilles, 6 Chênes à feuille de châtaignier, 6 Chênes à feuille de laurier, 5 + 11 Platanes d'Orient - 2 variétés distinctes, 7 Platanes résistants, 2 Mûriers, 3 Parroties de Perse, 3 Sorbiers, 3 Micocouliers de Provence, 5 Merisiers des oiseaux, 2 Cerisiers du Japon, 4 Magnolias). Trois arbres sont transplantés (1 Platane commun et 2 Platanes d'Orient).

Le projet choisi a fait l'objet d'une demande de permis de construire et a été mis à l'enquête publique du 30 septembre au 29 octobre 2020. Il a suscité 2 observations et 21





oppositions, dont l'opposition commune, le 29 octobre 2020, des recourants 1 à 31 ainsi que celle, le 28 octobre 2020, de la recourante 32.

La Centrale des autorisations en matière de construction (CAMAC) a rendu le 8 juin 2021 sa synthèse n° 196094 qui était négative. En effet, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), Division Finances et Support, refusait de délivrer l'autorisation spéciale requise pour les motifs suivants:

*"La Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) demande que la partie routière suive la procédure définie par l'art. 13 alinéa 3 de la loi sur les routes (LRou; BLV 725.01). Par conséquent, le projet routier relatif au projet de réaménagement de la Place du Marché doit faire l'objet d'une décision d'approbation signée par la cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH). Cette procédure sera coordonnée à la procédure LATC et à la demande de permis de construire.*

*Vu ce qui précède le projet doit faire l'objet d'une nouvelle demande auprès des autorités cantonales et sera constitué de trois parties distinctes. Les trois procédures seront coordonnées conformément à l'art. 25a de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT; BLV [recte: RS] 700)."*

La Direction générale du territoire et du logement (DGTL), Division Hors zone à bâtir, refusait également de délivrer l'autorisation spéciale requise pour les motifs suivants:

*"Le projet de réaménagement de la place du marché est situé en majeure partie à l'intérieur de la zone à bâtir selon le plan général d'affectation de la commune de Vevey. Une partie des travaux projetés est située à l'intérieur du domaine public des eaux (DP 9009), soit hors de la zone à bâtir. En conséquence, la partie des travaux projetés à l'intérieur du domaine public des eaux, est soumise à autorisation de notre direction (art. 25 al. 2 LAT et 4 al. 3 let. a LATC).*

*Nous constatons que les travaux situés à l'intérieur du domaine public des eaux sont liés au projet de création d'une plateforme en cours de procédure (demande de permis de construire CAMAC n° 196092) et visent à aménager une plage publique sur la rive du lac. Selon l'article 2 LAT, les tâches dont l'accomplissement a des effets sur l'organisation du territoire doivent faire l'objet de plans d'aménagement concordés.*

*Les besoins pour la création de plages et de points de baignade dans l'agglomération de Vevey-Montreux sont reconnus dans le plan directeur des rives vaudoises du lac Léman, qui juge la situation actuelle peu satisfaisante étant donné l'importante population. Cependant, vu les impacts liés à l'intensification des activités humaines sur le domaine public des eaux, la création d'une nouvelle plage est une intervention trop conséquente pour faire l'objet d'une simple autorisation dans le cadre d'une procédure de demande de permis de construire. Un tel projet devra être soumis à une procédure de planification dans le cadre de laquelle tous les intérêts en présence pourront être identifiés de manière précise et faire l'objet d'une pesée.*

#### CONCLUSION

*Etant donné ce qui précède, notre direction générale refuse de délivrer l'autorisation requise (art. 24 let. b LAT) pour le projet soumis, qui nécessite une mesure de planification."*

La synthèse CAMAC négative contient en outre notamment le préavis favorable de la Direction générale des immeubles et du patrimoine (Division de l'archéologie et du patrimoine, Division monuments et sites) (DGIP/MS5) dans les termes suivants:

**"Qualité du site et substance patrimoniale:**



L'inventaire des sites construits à protéger en Suisse (ISOS) identifie Vevey comme une ville d'intérêt national. La place du Marché, le bois d'amour et la grenette constituent un périmètre intitulé "périmètre environnant PE III" décrit comme "Grande-Place, ample surface bien délimitée s'ouvrant sur le lac et liée à l'esplanade, servant de parking et d'espace accueillant des manifestations; kiosque et débits de boissons". L'ISOS a attribué à ce périmètre un objectif de sauvegarde a préconisant la sauvegarde de l'état existant, des espaces libres, de la végétation et des constructions anciennes essentielles pour l'image du site.

La place du Marché constitue les abords immédiats de nombreux bâtiments recensés et dignes de protection tels que les château de l'aile et la grenette (note 1, classés monuments historiques), la salle Del Castillo et le poids du foin (note 2, inscrits à l'inventaire cantonal), ainsi que les immeubles et les maisons bordant la place (notes 2, 3 et 4, dont trois bâtiments sont inscrits à l'inventaire cantonal) et caractérise également fortement l'espace et la qualité des rues historiques attenantes.

En termes de qualités spatiale et matérielle, hormis les bâtiments qui l'entourent, la place se démarque notamment par l'existence du perré, témoin préservé du dispositif portuaire historique de Vevey, qui présente aujourd'hui encore une authenticité remarquable, notamment par les éléments qui le composent, qu'il s'agisse de son revêtement en gros pavés éclatés, des bollards d'amarrage en pierre de St-Triphon bouchardée, ou des vestiges d'emmarchements du même matériau.

#### **Projet:**

Le projet de réaménagement de la place du marché soumis à l'enquête émane d'un concours auquel la Division Monuments et sites de la Direction générale des immeubles et du patrimoine (DGIP-MS) était invitée au jury et lors duquel elle avait émis une opinion favorable. Au vu du projet déposé, outre quelques évolutions et adaptations mineures, force est de constater que le projet présenté reprend les principes d'intervention préalablement approuvés dans le cadre du concours. Aussi, la DGIP-MS estime que le projet constituerait dans son ensemble une nette amélioration par rapport à la situation existante, ceci sous réserve que les travaux fassent l'objet d'une exécution soignée et prenne en compte toutes les considérations requises pour préserver et valoriser les caractéristiques historiques et architecturales des bâtiments protégés voisins, de leurs abords et du site en général, ceci notamment en ce qui concerne les points suivants:

Le perré, en tant qu'élément historique majeur du dispositif portuaire de Vevey, mérite d'être conservé non seulement dans sa substance matérielle, mais aussi dans ses qualités spatiales et son fonctionnement. A cet effet, conformément à la volonté du projet d'un lien fort entre la place et le lac, la DGIP-MS recommande de laisser la surface du perré libre de tout ajout de mobilier ou de tout autre élément construit mais aussi d'étudier la possibilité de garder l'utilisation du perré pour la mise à l'eau de petits bateaux, à savoir en prévoyant une accessibilité aux véhicules entre la place et le perré (portions de revêtement carrossable).

Les arbres prévus comme extension du bois d'amour qui empiètent sur le dégagement visuel de la rue de Lausanne porteraient préjudice à cette qualité spatiale et urbaine actuellement présente dans le site. Aussi, dans le sens du concept du projet et de ce qui est exprimé sur sa vue aérienne, la DGIP-MS recommande de laisser l'axe de la rue de Lausanne libre de toute plantation ou construction, et traiter le revêtement de sol en conséquence, de façon à garder et exprimer le dégagement vers la place.

Le nombre et la variété conséquents de revêtements de sols, d'essences de plantes et d'arbres différents ainsi que en particulier l'accumulation de mobilier urbain exprimés sur les plans donnent une importance visuelle aux nouveaux aménagements par rapport à l'ensemble et tendent à perturber la lecture des qualités spatiales et architecturales de la place et des bâtiments qui l'entourent. Pour cette raison, la DGIP-MS recommande que le choix des matériaux, essences végétales et du mobilier soit simplifié au possible afin de favoriser la sobriété, de composer avec l'arborisation existante et valoriser les qualités existantes de la place et du bâti historique auquel se rapporte cet espace. A cet effet, la DGIP-MS invite la commune à inscrire une charge



*au permis pour que les choix des matériaux, des essences végétales et du mobilier lui soient soumis pour avis avant la phase d'exécution.*

**Décision:**

*Au vu des circonstances précitées, la DGIP-MS émet un avis favorable sous réserve de l'avis des autres instances concernées et invite la commune à tout mettre en œuvre pour une exécution soignée des travaux et à la prise en compte des points précités à ce sujet."*

Par lettre du 14 septembre 2022 annulée et remplacée par lettre du 10 octobre 2022 et après nouvelle consultation auprès des services cantonaux concernés, la DGMR a émis un préavis positif au projet de réaménagement de la Place du Marché.

Par lettre du 22 septembre 2022, le Service de l'urbanisme et de la mobilité de Vevey a adressé à la DGMR une demande de prolongation d'une année du délai de 24 mois de l'art. 44 LATC. Cette prolongation a été accordée par la DGMR par lettre du 29 septembre 2022 dans laquelle il était précisé que le délai pour l'approbation définitive et exécutoire du projet était le 27 octobre 2023.

Le 28 novembre 2022, la municipalité a adopté un préavis n°32/2022 à l'attention du Conseil communal invitant celui-ci à adopter le projet de réaménagement de la Place du Marché et les déterminations de la Municipalité relatives aux oppositions maintenues en application de la loi du 20 décembre 1991 sur les routes (LRou). S'agissant des oppositions, le projet de réponse de la municipalité indiquait notamment ce qui suit au sujet de l'offre en stationnement:

*"Le groupe d'opposants revient sur la problématique du nombre de places de stationnement qu'ils jugent insuffisant pour la bonne marche économique des activités commerciales.*

*Le nouveau Plan directeur communal, en cours d'élaboration, ainsi que le Plan climat, validé par la Municipalité en septembre 2022, soulèvent une nécessité de report modal depuis la voiture vers des modes plus durables et permettant une meilleure cohabitation (mobilité douce, transport public). De plus, le PDCom prévoit de favoriser le stationnement en périphérie de la Ville pour permettre d'apaiser les rues de quartier et du centre-ville ainsi que d'améliorer la qualité de l'espace public.*

*Les comptages de trafic et de l'occupation du stationnement ainsi que le taux de motorisation des Veveysans démontrent une diminution de l'utilisation de la voiture. En effet, le trafic dans le centre de Vevey a globalement tendance à diminuer depuis 1980, cette tendance a été amplifiée avec le Covid. Concernant le stationnement, le nombre de places disponibles en souterrain a augmenté ces cinq dernières années. Comme comparaison, il y avait en moyenne 230 places libres l'après-midi en semaine dans les parkings publics souterrains en 2017, ce chiffre est monté à 300 en 2022 (moyenne d'août à octobre). Cela malgré la diminution de la capacité de la place du marché qui est passée de 472 places à 312 avec l'aménagement transitoire actuel.*

*Au vu des éléments cités, la politique menée par la Municipalité consiste à optimiser l'usage du stationnement fait par les usagers pour répondre à l'évolution de la demande plutôt que de garantir un nombre constant de places de stationnement. Les projets en cours sont multiples.*

*Des modifications de la réglementation du stationnement ont été partiellement réalisées cet été et seront finalisées cet automne conformément au Plan directeur du stationnement (homogénéisation de la durée du stationnement, tarification de toutes les rues de Plan-Dessous), celles-ci auront pour effet de diminuer les abus de*





*stationnement en longue durée sur les places publiques (notamment de la part des pendulaires), de reporter les usagers vers les parkings souterrains et de libérer de la place pour les visiteurs.*

*Les CFF ont accepté de louer à la Commune de Vevey un de leurs parkings situés sur la parcelle 206 (Cour aux marchandises). Ceux-ci représentent un potentiel de 150 places de stationnement pouvant être mis à disposition des visiteurs de la ville et de ses habitants dès 2023. Ce parking permet de rejoindre facilement le centre-ville via le passage Saint-Antoine. De plus, il a l'avantage d'être accessible en voiture en évitant de passer par le centre-ville.*

*Les CFF ont un autre parking de 65 places sur cette parcelle qui est actuellement ouvert uniquement à leurs locataires. Ceux-ci souhaitent garder 15 places en location et faire un P+R de 50 places qui sera ouvert au public. Bien que spécifiquement prévu pour les usagers du train, ce nouveau P+R pourra décharger d'autres parkings."*

Il était en outre relevé que des discussions étaient en cours avec plusieurs propriétaires de parkings souterrains actuellement fermés au public pour les mutualiser et les ouvrir partiellement au public, comme cela avait été fait avec le parking Gare Centre (ex-Nest).

D. Précédemment, la municipalité avait adressé au Conseil communal un préavis n° 14/2018 intitulé "Plan directeur du stationnement" ainsi qu'un préavis n° 16/2018 intitulé "Initiative populaire communale "pour la création d'un parking souterrain à la place du Marché"". Celui-ci comporte un ch. 2.2.6 consacré au Plan directeur du stationnement (PDS) de la manière suivante:

*"La Municipalité a choisi de faire étudier les questions générales soulevées par le Conseil à l'occasion des votes négatifs de 2009 à la place du Marché et de 2016 à Entre-deux-Villes en faisant élaborer un Plan Directeur du Stationnement (PDS). Adjugé sur appel d'offres le 12 avril 2017 au bureau Transitec SA, ce document fait partie des études en cours pour l'élaboration du PDCom. Il définit en effet les orientations stratégiques à suivre pour garantir, à l'échelle de la commune et de l'agglomération proche, une offre en stationnement supportable environnementalement et économiquement, soit efficace et cohérente sur le long terme.*

*Le PDS repose essentiellement sur des projections à l'horizon 2030 concernant l'évolution du bâti et des pratiques de mobilités. Il considère que les besoins de stationnement identifiés à cette échéance, soit une augmentation d'environ 900 nouvelles places compte tenu de la prospective démographique cantonale et de la politique communale de revalorisation du domaine public, qui sont toutes deux précisées dans le cadre de l'élaboration du PDCom.*

*Le PDS expose l'intérêt de certaines requalifications, par exemple à la place du Marché, et reprend à son compte un bon nombre d'autres recommandations issues du PMU 2011. Il propose notamment 9 mesures d'optimisation de l'offre existante, dont la création d'un P+R à Hauteville (en partenariat avec St-Légiez-La Chiésaz et les autres communes concernées), et confirme la validité des hypothèses précédemment étudiées concernant l'installation des parkings à Entre-deux-Villes et Gare Nord.*

*Ce préavis ayant été soumis au Conseil communal le 14 juin 2018, sa délibération et le vote du Conseil à son sujet devrait intervenir prochainement."*

Dans le chapitre relatif à sa position (ch. 4), la municipalité proposait de procéder au réaménagement complet de la place du Marché avec l'objectif d'y maintenir 200 places de stationnement de courte durée, de rééquilibrer cette diminution de l'offre en transférant les 250 places supprimées dans un parking à réaliser conjointement derrière la





gare CFF et accessible depuis l'avenue de Gilamont et enfin d'optimiser encore l'accessibilité du centre-ville en libérant une partie des places de stationnement du parking Panorama (désormais parking Vieille-Ville) grâce à la construction d'un second parking souterrain à l'est de la ville (parking Entre-deux-Villes). Il était également relevé que le parking de 450 places de la place du Marché n'était utilisé en moyenne qu'à raison de 60% de sa capacité; une augmentation de ce taux d'occupation serait rendue nécessaire par la réalisation du parking en ouvrage souhaité par les initiants, pour des questions de rentabilité d'une part, mais aussi compte tenu de l'arrivée de nouveaux habitants et de l'augmentation corollaire du nombre de visiteurs attendus à l'horizon 2030 (ch. 4.3).

L'initiative "Pour la création d'un parking souterrain à la place du Marché" a été refusée en votation populaire le 19 mai 2019.

E. Par décision du 2 février 2023, le Conseil communal de Vevey a adopté le projet d'aménagement de la Place du Marché et les déterminations de la municipalité telles qu'amendées (point 4.5) relatives aux oppositions maintenues en application de la loi sur les routes.

Par décision du 21 avril 2023, le Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (ci-après: le DCIRH ou le département) a approuvé le projet de réaménagement de la Place du Marché de Vevey et a levé les oppositions y relatives.

F. Par acte commun du 24 mai 2023, les recourants<sup>1</sup> à 32 ont recouru devant la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal (CDAP) contre ces décisions dont ils concluent principalement à l'annulation et la réforme en ce sens que le projet de réaménagement de la Place du Marché est rejeté, que l'autorisation requise est refusée et que les oppositions sont admises. Subsidiairement, ils concluent à l'annulation des décisions et au renvoi de la cause devant le Conseil communal pour nouvelle décision dans le sens des considérants. Encore plus subsidiairement, ils concluent à l'annulation des décisions et au renvoi de la cause à la Cheffe du Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DCIRH) pour nouvelle décision dans le sens des considérants.

Dans sa réponse du 30 juin 2023, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), agissant au nom du département, a requis la jonction de la cause avec la cause AC.2023.0167, ces deux recours contenant les mêmes griefs sur les domaines de son ressort. Elle a implicitement conclu au rejet du recours dans la mesure de sa recevabilité.



Dans sa réponse du 15 août 2023, le Conseil communal a conclu au rejet du recours dans la mesure de sa recevabilité.

Les recourants ont répliqué le 25 octobre 2023.

Le Conseil communal a répliqué le 23 novembre 2023, produisant un bilan de l'offre en places de parc à usage public à Vevey dans les parkings souterrains et en surface.

Le 23 mai 2024, le tribunal a tenu une audience avec inspection locale en présence des parties. Il convient d'extraire ce qui suit du compte rendu d'audience:

*"Le président s'interroge sur la qualité pour recourir des clients de Me Meylan. Celui-ci indique au tribunal qu'une partie de ses clients, qui exploitent un commerce dans un rayon d'une centaine de mètres, disposent d'un intérêt économique à recourir contre le plan de réaménagement de la Place du Marché.*

*La commune précise qu'il y a à l'heure actuelle 312 places de parc dans le périmètre total du projet, dont 282 sur la Place du Marché. Il est confirmé que le projet prévoit de passer à 150 places, ce qui correspond à une diminution de 162 places. Le projet prévoit environ 160 places pour vélos et deux roues motorisés.*

*La commune explique que ces dernières années, les transports publics ont été développés; notamment, les cadences de certains bus ont été augmentées et une nouvelle ligne de bus régionale jusqu'à Palézieux a été créée (2022). Il est précisé que la cadence des trains MVR a augmenté et que les CFF ont également augmenté les cadences sur la ligne du Simplon. Le recourant précise que, certes, la cadence des trains MVR a augmenté, mais que cela concerne surtout les heures de pointe.*

*La commune indique que le parking Cour aux marchandises, qui a été ouvert en décembre 2023, dispose de 106 places de stationnement en surface. Elle précise que dans le cadre des plans d'affectation "Rue de Fribourg" et "Avenue Reller", deux parkings seront réalisés dans le quartier de Plan-Dessus, disposant l'un de 90 places et l'autre de 20. Ils seront vraisemblablement réalisés dans un délai de deux à trois ans; deux demandes de permis de construire viennent d'être déposées.*

*Le recourant précise que le parking Cour aux marchandises est loué aux CFF pour une durée de dix ans. La commune explique qu'actuellement, ce parking est relativement vide; seuls une vingtaine de véhicules y stationnent lors des pointages. Ce point n'est pas contesté par . Ce parking se trouve à environ 15 minutes à pied de la Place du Marché.*

*Me Meylan produit un bordereau de pièces.*

*La commune expose qu'elle soutient financièrement un service de livraison à domicile à vélo qui dessert la ville de Vevey et ses environs. Ce service a été mis sur pied en faveur notamment des commerçants situés à proximité de la Place du Marché. [L'architecte] explique qu'une partie des commerçants du côté ouest de la Place du Marché ont demandé une amélioration de l'espace de ce côté similaire à la frange est et le jury a recommandé une amélioration de la sécurité à l'entrée nord-ouest de la place. En réponse à cette recommandation du jury, le nombre de places de parc a été réduit de 200 à 150.*

*À la suite du plan directeur du stationnement de 2018, dans lequel il est prévu de créer 900 places de stationnement, la commune explique qu'elle a créé 106 places à la Cour des marchandises, que 64 places ont été créées dans le parking de Manor (désormais accessibles 7j/7 et 24h/24) et que 80 places sont accessibles les samedis, dimanches ainsi qu'en soirée au parking Gare-Centre (Nestlé)."*



Par lettres du 6 juin 2024, les recourants et le Conseil communal se sont déterminés sur le contenu du compte rendu d'audience.

G. Le tribunal a statué à huis clos.

#### **Considérant en droit:**

1. a) Le recours est dirigé contre la décision du Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DCIRH), du 21 avril 2023 approuvant le projet d'aménagement de la Place du Marché de Vevey et contre la décision du Conseil communal du 2 février 2023 adoptant ce projet, étant précisé que, comme on le verra ci-dessous, le projet de réaménagement de la Place du Marché ou Grande Place de Vevey, adopté selon la procédure de l'art. 13 de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou; BLV 725.01), a la portée d'un plan d'affectation régi par les art. 34 ss de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985 (LATC; BLV 700.11).

b) Conformément à l'art. 43 al. 2 LATC, la décision du Département et les décisions communales sur les oppositions sont notifiées simultanément par écrit à la municipalité et aux opposants. Ces décisions sont susceptibles d'un recours au Tribunal cantonal avec libre pouvoir d'examen.

Selon la jurisprudence, le libre pouvoir d'examen dont doit disposer l'autorité de recours cantonale, en vertu de l'art. 33 al. 3 let. b LAT, ne se réduit pas à un contrôle de la constatation des faits et de l'application du droit; il comporte aussi un contrôle de l'opportunité. L'autorité doit vérifier que la planification contestée devant elle soit juste et adéquate. Son rôle spécifique d'autorité de recours ne se confond toutefois pas avec celui de l'organe compétent pour adopter le plan; elle doit préserver la liberté d'appréciation dont celui-ci a besoin dans l'accomplissement de sa tâche (art. 2 al. 3 LAT). Cette liberté d'appréciation implique qu'une mesure d'aménagement appropriée doit être confirmée; l'autorité de recours n'est pas habilitée à lui substituer une autre solution qui serait également convenable (ATF 127 II 238 consid. 3b/aa; CDAP AC.2021.0003 du 11 janvier 2023 consid. 4a; AC.2020.0353 du 22 novembre 2022 consid. 4a). Elle suppose également que le contrôle de l'opportunité s'exerce avec retenue sur des points qui concernent principalement des intérêts locaux, tandis que, au contraire, la prise en considération adéquate d'intérêts d'ordre supérieur, dont la sauvegarde incombe au canton, doit être imposée par un contrôle strict (arrêt TF 1C\_528/2016 du 20 décembre 2017 consid. 6.1, et les références citées). Dans le cadre de son contrôle, l'autorité de recours examine les différents points faisant l'objet du rapport au sens de l'art. 47 OAT. Il s'agit notamment de la conformité du plan d'affectation aux buts et principes régissant l'aménagement du territoire (art. 1 et 3 LAT). Il implique également de s'assurer que les principes de





planification posés aux art. 2 et 3 OAT sont respectés (CDAP AC.2021.0003 du 11 janvier 2023 consid. 4a; AC.2020.0353 du 22 novembre 2022 consid. 4a, et les références citées).

c) Le recours a été déposé en temps utile et selon les formes prescrites par la loi (cf. art. 79, 95, 96 et 99 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; BLV 173.36]).

d) aa) S'agissant de la qualité pour recourir, l'art. 75 LPA-VD prévoit qu'a qualité pour former recours toute personne physique ou morale ayant pris part à la procédure devant l'autorité précédente ou ayant été privée de la possibilité de le faire, qui est atteinte par la décision attaquée et qui dispose d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée (art. 75 let. a), ainsi que toute autre personne ou autorité qu'une loi autorise à recourir (art. 75 let. b). L'intérêt digne de protection consiste dans l'utilité pratique que l'admission du recours apporterait au recourant en lui évitant de subir un préjudice de nature économique, idéale, matérielle ou autre que la décision attaquée lui occasionnerait. Cet intérêt doit être direct et concret; le recourant doit se trouver, avec la décision entreprise, dans un rapport suffisamment étroit, spécial et digne d'être pris en considération, et doit ainsi être touché dans une mesure et avec une intensité plus grande que l'ensemble des administrés. Le recours d'un particulier formé dans l'intérêt d'un tiers ou dans l'intérêt général est exclu; cette exigence a été posée de manière à éviter l'action populaire (ATF 139 II 499 consid. 2.2; 137 II 40 consid. 2.3 et les références). Le propriétaire d'un bien-fonds directement voisin, qui a formé opposition lors de l'enquête publique, a en principe qualité pour recourir lorsqu'il critique notamment les dimensions ou les effets de la construction projetée (CDAP AC.2021.0182 du 12 avril 2022 consid. 1).

bb) En matière de signalisation routière, la qualité pour recourir est reconnue aux riverains (qu'ils soient propriétaires ou locataires) ainsi qu'à toute personne qui utilise plus ou moins régulièrement la route concernée (tels que résidents des environs ou encore pendulaires), dans la mesure où ils subissent des inconvénients sensibles en lien avec la restriction contestée; en revanche, l'intérêt n'est pas jugé suffisant lorsque le trajet n'est effectué que de manière occasionnelle (cf. Basler Kommentar / Strassenverkehrsgesetz [BSK SVG], Bâle 2014 - Belser, Art. 3 N 90, qui se réfère notamment à l'ATF 136 II 539 consid. 1.1 ainsi qu'à TF 1A.73/2004 du 6 juillet 2004 consid. 2.2; au niveau cantonal, cf. CDAP GE.2012.0137 du 8 janvier 2014 consid. 1b et les références à la Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération [JAAC] - la matière relevant antérieurement de la compétence du Conseil fédéral).

Devant la cour de céans, la qualité pour recourir de personnes exerçant une activité commerciale (ou habitant) dans une rue concernée (directement ou indirectement) par des mesures de signalisation a notamment été admise au motif que ces mesures étaient





susceptibles d'avoir des effets directs sur leur activité économique (CDAP GE.2013.0222 du 20 janvier 2015 consid. 1b, s'agissant de la mise à sens unique d'un axe routier et de la suppression de places de stationnement) ou encore qu'il en résulterait une augmentation du trafic et du bruit (CDAP GE.2011.0039 du 13 janvier 2012 consid. 2c). S'agissant de la suppression de places de stationnement, la jurisprudence retient que la qualité pour agir doit en principe être reconnue aux exploitants de commerces se trouvant à proximité immédiate de ces places (CDAP GE.2007.0091 du 19 novembre 2007 consid. 2d).

La question de la qualité pour recourir en relation avec la suppression de places de stationnement a fait l'objet de plusieurs arrêts récents. Dans un arrêt du 30 mars 2021, la CDAP a rappelé que, parfois, les mesures de restriction ou de réorganisation de la circulation dans les rues sont liées à la suppression de places de stationnement et que la qualité pour recourir peut alors être reconnue aux habitants et commerçants riverains qui subissent directement des inconvénients. Elle a dénié la qualité pour agir d'un commerce situé à une distance de 200 à 300 mètres. Il ne s'agissait pas de places de stationnement directement liées à ce commerce et d'autres places de stationnement publiques étaient disponibles dans le quartier à une distance moindre, dans des rues plus facilement accessibles, et plusieurs parkings collectifs accessibles au public se trouvaient dans les environs, à une distance comparable voire inférieure. En d'autres termes, cette mesure ne privait pas les clients automobilistes de la recourante de la possibilité de se garer à proximité; elle était en outre favorable à une autre catégorie de clients, ceux qui se déplacent à vélo (CDAP GE.2020.0226 consid. 1d).

Dans un arrêt du 12 décembre 2022, la CDAP a mis en doute que ces places de parc puissent être considérées comme se trouvant à proximité immédiate de l'établissement d'hôtellerie de la recourante dès lors que la place la plus proche de l'entrée de l'hôtel était distante de plus de 130 mètres. Cette question souffrait toutefois de demeurer indécise puisque la suppression des places de stationnement en cause ne pouvait déployer qu'un effet limité sur les intérêts patrimoniaux de la recourante. L'arrêt relevait ainsi que les clients de l'hôtel allaient continuer à bénéficier de plusieurs lieux de stationnement, à commencer par le propre parking de cet établissement ainsi qu'un parking public situé à proximité immédiate. Au vu de l'ensemble de ces éléments, il était difficile de voir en quoi l'accès et l'attractivité de l'établissement hôtelier de la recourante étaient péjorés par les mesures contenues dans la décision querellée et ses intérêts économiques touchés de manière sensible. La recourante ne pouvait dès lors retirer un avantage pratique direct et concret de l'annulation de la décision attaquée. Il était relevé de surcroît que les mesures prises dans le cadre des travaux allaient exercer une influence significative sur la circulation routière dans l'ensemble du centre-ville. Dans ce contexte, la recourante n'était pas directement touchée dans un intérêt personnel, comme pouvait l'être par exemple



l'exploitant d'un restaurant privé de la possibilité de laisser ses clients stationner sur un parking attenant à l'établissement. En effet, tous les usagers du centre-ville – les habitants tout comme les clients, employés et gérants des commerces – allaient être touchés dans leurs possibilités de déplacement et de stationnement. Le tribunal constatait à cet égard que la recourante n'apportait aucun élément démontrant qu'elle allait être touchée d'une manière particulièrement plus sensible que les autres administrés par les mesures contenues dans la décision querellée, condition pourtant *sine qua non* à sa qualité pour recourir. Elle invoquait plutôt un intérêt général, comme pouvaient le faire tous les commerçants du centre-ville dont une partie de la clientèle se déplace en automobile, car on ne pouvait pas voir un lien direct entre les mesures de signalisation contestées et l'évolution de son chiffre d'affaires (CDAP GE.2021.0176 consid. 1c).

cc) L'autorité intimée Conseil communal s'en remet à justice s'agissant de la recevabilité du recours, tout en relevant que la reconnaissance d'un intérêt digne de protection, qui conditionne la qualité pour recourir selon l'art. 75 LPA-VD, dépend des circonstances concrètes et qu'il ne suffit pas d'établir une relation de voisinage. Elle se réfère ainsi à l'arrêt CDAP GE.2019.0067 du 23 juin 2020 dans lequel le tribunal de céans avait traité un recours formé par les habitants et des commerçants du centre de la ville d'Aigle, à l'encontre de mesures de restriction de la circulation à la place du Marché (création d'une zone piétonne) qui modifiaient les conditions d'accès en voiture aux immeubles des recourants et au parking de la place; la cour avait laissé indécise la question de la qualité pour recourir, parce qu'il apparaissait douteux que les inconvénients pour les automobilistes puissent être qualifiés de sensibles. Le Tribunal fédéral avait par la suite lui aussi laissé cette question indécise (TF 1C\_442/2020 du 4 mars 2021 consid. 1.2.2).

dd) Dans le cas présent, au moins six, voire huit recourants exploitent un commerce qui donne directement sur la Grande Place, qui plus est en face de places de stationnement qui sont vouées à être supprimées par le plan litigieux. Au vu de la jurisprudence précitée, il n'est toutefois pas certain que la qualité pour recourir contre un plan de réaménagement de la place, même supprimant des places directement devant les commerces concernés, puisse leur être reconnue. Ces places ne sont en effet pas directement affectées à ces commerces mais sont destinées à l'ensemble des usagers du centre-ville. Par ailleurs, l'instruction de la présente cause a démontré qu'il subsiste de nombreuses places à proximité, en particulier dans des parkings couverts ou à ciel ouvert sis à 10-15 minutes à pied, sans oublier que la Grande Place continuera d'offrir 150 places de stationnement. En résumé, le réaménagement de cette place ne prive pas les clients automobilistes des recourants de la possibilité de se garer à proximité, tout en étant favorable à une autre catégorie de clients, à savoir ceux se déplaçant à vélo, 100 à 150

places de stationnement pour vélos et vélos spéciaux (cargos, etc.) étant prévues (cf. arrêt CDAP GE.2020.0226 précité).

L'intérêt des recourants à recourir contre la diminution du nombre de places de stationnement - unique point du réaménagement qu'ils contestent - paraît donc douteux. Quoiqu'il en soit, cette question peut rester indécise dès lors que le recours doit être rejeté pour les motifs suivants.

2. Les recourants contestent le changement de procédure en cours de processus. En particulier, le rapport d'examen préalable aurait dû figurer parmi les documents mis à l'enquête. Après la prise de position de la DGMR, la municipalité aurait dû reprendre la procédure *ab initio* et procéder à toutes les étapes qu'elle implique conformément aux art. 34 ss LATC applicables par renvoi de l'art. 13 al. 2 LRou.

a) L'art. 1 LRou prévoit que la loi régit notamment la construction des routes, y compris des servitudes de passage public et des sentiers publics. L'art. 13 LRou prévoit ce qui suit:

<sup>1</sup> Les projets de construction sont mis à l'enquête publique durant trente jours dans la ou les communes territoriales intéressées.

<sup>2</sup> Les projets de réaménagement de peu d'importance réalisés dans le gabarit existant sont mis à l'enquête durant 30 jours. Ils font l'objet d'un permis de construire.

<sup>3</sup> Pour les plans communaux, l'autorité d'adoption est le conseil général ou communal. Les articles 34 et 38 à 45 LATC sont applicables par analogie.

<sup>4</sup> Pour les plans cantonaux, l'autorité d'adoption est le département. Les articles 12 à 15 LATC sont applicables par analogie."

Selon l'art. 34 LATC, auquel renvoie l'art. 13 LRou, les plans sont établis par la municipalité. Avant de mettre un plan d'affectation à l'enquête publique, la municipalité le soumet au service compétent pour examen préalable (art. 37 al. 1 LATC). Après réception de l'avis du service compétent et éventuelle adaptation, le plan est soumis à l'enquête publique pendant 30 jours (cf. art. 38 al. 1 LATC). Au terme de l'enquête publique, la municipalité ou une délégation nommée par celle-ci invite les opposants à une séance de conciliation (cf. art. 40 LATC). Les modifications et enquête complémentaires sont traitées à l'art. 41 LATC. La municipalité transmet ensuite le dossier au conseil communal ou général pour adoption (art. 42 LATC). A teneur de l'art. 43 LATC, le département approuve le plan adopté par le conseil sous l'angle de la légalité et de sa conformité au plan directeur cantonal (al. 1). La décision du département et les décisions communales sur les oppositions sont notifiées par écrit à la municipalité et aux opposants. Ces décisions sont susceptibles d'un recours au Tribunal cantonal avec libre pouvoir d'examen (al. 2). Le service constate l'entrée en vigueur du plan (al. 3). Les plans d'affectation qui n'ont pas été adoptés 24 mois après la fin de l'enquête publique sont caducs. Ce délai ne court pas





pendant les procédures devant les tribunaux (art. 44 al. 1). Le service peut à la demande de la commune et dans des cas exceptionnels prolonger le délai de 12 mois (al. 2). Enfin, dans les cas de minime importance et en l'absence d'atteinte à des intérêts dignes de protection, le service peut dispenser la commune d'enquête publique et d'adoption par le conseil (art. 45).

b) En l'espèce, le projet a dans un premier temps fait l'objet d'une enquête publique, qui s'est tenue du 30 septembre au 29 octobre 2020. C'est ultérieurement, dans le cadre de l'examen de la demande par les autorités cantonales concernées, que la DGMR a refusé de délivrer son autorisation spéciale. Cette autorité demandait ainsi que la partie routière suive la procédure définie par l'art. 13 al. 3 LRou. Par conséquent, le projet routier du réaménagement de la place du Marché devait faire l'objet d'une décision d'approbation par le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH). Cette procédure devait être coordonnée à la procédure LATC et à la demande de permis de construire. Le projet devait faire l'objet d'une nouvelle demande auprès des autorités cantonales et serait constitué de trois parties distinctes, dont les procédures seraient coordonnées conformément à l'art. 25a LAT.

L'autorité intimée explique que le projet n'a par conséquent fait l'objet d'un examen préalable au sens de l'art. 37 al. 1 LATC qu'après l'enquête publique, si bien que le rapport d'examen ne pouvait y être joint puisqu'il n'avait pas encore été établi. Il faut ainsi constater que la procédure prévue par l'art. 13 al. 2 LRou et les art. 38 à 45 LATC (plans d'affectation communaux), pour la partie routière du projet, n'a pas été exactement suivie. En particulier, le rapport d'examen n'a pas fait l'objet de l'enquête publique puisqu'il a été établi après celle-ci et n'a en outre pas été communiqué aux opposants, qui étaient alors connus de l'autorité communale. Il n'en demeure toutefois pas moins que les autorités compétentes communale et cantonale ont statué sur la base d'un dossier complet. En outre, il est exact que les recourants ont eu accès à l'examen préalable dans la présente procédure - dans laquelle le tribunal bénéficie d'un libre pouvoir d'examen en application de l'art. 43 al. 2 LATC applicable par renvoi de l'art. 13 al. 2 LRou - et n'ont du reste pas été empêchés d'agir utilement, alors qu'ils auraient par ailleurs pu en demander la communication, en particulier dans le délai de recours.

Mal fondé, ce grief doit être écarté.

3. Les recourants soulèvent une violation de leur droit d'être entendus.

a) Le droit d'être entendu garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101) comprend notamment le droit pour le justiciable de s'expliquer avant qu'une décision ne soit prise à son détriment, celui de





fournir des preuves quant aux faits de nature à influencer sur le sort de la décision, celui d'avoir accès au dossier, celui de participer à l'administration des preuves, d'en prendre connaissance et de se déterminer à leur propos (ATF 145 I 167 consid. 4.1; 142 II 218 consid. 2.3). Le droit d'être entendu implique aussi pour l'autorité l'obligation de motiver sa décision (cf. aussi art. 42 let. c LPA-VD). Pour satisfaire à cette exigence, il suffit que l'autorité mentionne au moins brièvement les motifs qui l'ont guidée et sur lesquels elle a fondé sa décision. Elle n'a pas l'obligation d'exposer et de discuter tous les faits, moyens de preuve et griefs invoqués par les parties, mais peut au contraire se limiter à l'examen des questions décisives pour l'issue du litige. Dès lors que l'on peut discerner les motifs qui ont guidé la décision de l'autorité, le droit à une décision motivée est respecté même si la motivation présentée est erronée. La motivation peut d'ailleurs être implicite et résulter des différents considérants de la décision (ATF 143 III 65 consid. 5.2; 142 II 154 consid. 4.2).

b) Les recourants font valoir que les déterminations sur opposition de la municipalité, adoptées par le Conseil communal et approuvées par le département, ne répondraient pas aux griefs soulevés dans l'opposition collective du 29 octobre 2020. En particulier, aucune réponse ne serait apportée sur l'obsolescence du plan directeur de stationnement et l'absence de mise à jour, les éléments manquant dans le dossier d'enquête, les informations erronées publiées sur Internet, la violation du principe de coordination des procédures, la violation du principe de la bonne foi et la violation du plan directeur communal. En outre, la municipalité se serait déterminée de manière insatisfaisante et non motivée sur l'absence d'étude d'impact sur l'environnement et le sous-dimensionnement de l'offre de stationnement.

c) En l'espèce, la réponse aux oppositions, contenue dans le préavis de la Municipalité n° 32/2022 au Conseil communal adopté par celui-ci dans le cadre du projet litigieux, comporte des réponses circonstanciées relatives à l'absence d'étude d'impact, au principe de la bonne foi en lien avec le plan directeur communal, à la coordination des procédures et au dimensionnement de l'offre de stationnement. Il est vrai que l'autorité ne s'est pas prononcée sur la question des informations erronées publiées sur Internet ainsi que sur les éléments manquant dans le dossier d'enquête. Ces points ont toutefois fait l'objet des points 6 et 7 de la réponse du Conseil communal, si bien qu'il convient de constater qu'une éventuelle violation du droit d'être entendu des recourants, sous la forme d'une motivation insuffisante, aurait été réparée devant la cour de céans. Malgré l'absence de ces deux points, on peut du reste retenir que l'on peut discerner les motifs qui ont guidé la décision de l'autorité.

Mal fondé, ce grief doit être écarté.



4. Les recourants font valoir que le projet de réaménagement de la place du Marché serait caduc dès lors que le délai de l'art. 44 al. 1 LATC, applicable par renvoi de l'art. 13 al. 3 LRou, serait échu, le plan n'ayant été adopté que plus de 24 mois après la fin de l'enquête publique.

Aux termes de l'art. 44 al. 1 LATC, auquel renvoie l'art. 13 al. 3 LRou, les plans d'affectation qui n'ont pas été adoptés 24 mois après la fin de l'enquête publique sont caducs. En l'espèce, il n'est pas contesté que ce délai n'a pas été respecté. Toutefois, l'art. 44 al. 2 LATC permet au service d'accorder une prolongation de douze mois de ce délai à la requête de la commune et dans des cas exceptionnels. Or il ressort du dossier qu'une telle requête a bien été déposée par la commune auprès de la DGMR par lettre du 22 septembre 2022, soit peu avant l'échéance du délai de 24 mois depuis la fin de l'enquête publique (soit le 27 octobre 2022), et que cette autorité y a répondu favorablement par lettre du 29 septembre 2022. Le délai prolongé de douze mois arrivait par conséquent à échéance le 27 octobre 2023. Le projet ayant été adopté le 2 février 2023, il l'a été dans le délai de l'art. 44 LATC prolongé conformément à la possibilité expressément prévue à l'art. 44 al. 2 LATC.

Il s'ensuit que le projet ne saurait être qualifié de caduc et que ce grief, mal fondé, doit être écarté.

5. Les recourants soutiennent que des éléments manqueraient dans le dossier soumis à l'enquête publique. Le questionnaire général contiendrait ainsi des lacunes.

a) Selon l'art. 108 LATC, la demande de permis est adressée à la Municipalité (al. 1). Le règlement cantonal et les règlements communaux déterminent, pour les divers modes de construction et catégories de travaux, les plans et les pièces à produire avec la demande, ainsi que le nombre d'exemplaires requis. La demande n'est tenue pour régulièrement déposée que lorsque ces exigences sont remplies (al. 2). Les pièces et indications à fournir avec la demande de permis de construire figurent à l'art. 69 du règlement du 19 septembre 1986 d'application de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (RLATC; RSV 700.11.1). Il s'agit essentiellement des plans du projet et du questionnaire général. Selon l'art. 69 al. 1 ch. 6 RLATC, la demande de permis de construire doit comprendre le questionnaire général, complètement rempli, ainsi que les questionnaires particuliers, auxquels renvoie au besoin le questionnaire général.

Des irrégularités dans la procédure de mise à l'enquête publique ne sont susceptibles d'affecter la validité d'un permis de construire que si elles ont été de nature à gêner les tiers dans l'exercice de leurs droits ou qu'elles n'ont pas permis de se faire une



idée précise, claire et complète des travaux envisagés et de leur conformité aux règles de police des constructions (CDAP AC.2014.0114 du 19 septembre 2014 consid. 3).

b) En l'espèce, les recourants n'expliquent pas en quoi l'absence de coche à la rubrique "34 Route, place de stationnement" (sous ch. 31, "Type d'ouvrage") du questionnaire général ne permettrait pas de vérifier la conformité aux règles applicables du plan de réaménagement de la Grande Place, qui est notamment accompagné de plans illustrant le projet. L'absence de cette précision n'a pas porté préjudice aux recourants et ne les a pas empêchés de se faire une idée précise, claire et complète des travaux envisagés. Cette irrégularité n'affecte ainsi pas la validité de l'enquête publique.

Il est vrai que le questionnaire général indique le nombre de places de stationnement après travaux mais ne mentionne ni le nombre existant avant travaux, ni le nombre de places supprimées. Il est également exact qu'en l'absence de ces précisions, il peut de prime abord apparaître difficile de se rendre compte du nombre exact de places de stationnement supprimées. Il y a toutefois à nouveau lieu de relever que la mise à l'enquête publique comportait des plans qui permettent de se faire une idée précise du projet; en particulier, le fait que les places de stationnement sont selon le projet limitées à une petite moitié de la place permet de comprendre aisément la réduction prévue. En outre, cette lacune aurait été corrigée dans la présente procédure.

Ainsi, si les recourants n'ont pas pu chiffrer la diminution des places sur la base du questionnaire, ils ont pu se faire une idée suffisante des travaux envisagés sur la base des plans d'enquête.

Mal fondé, ce grief doit être rejeté.

6. Les recourants font valoir qu'au stade de la mise à l'enquête et de leur opposition, il leur était impossible de se déterminer de manière définitive sur le nombre de places de parc qui seraient concernées par le projet litigieux. Des informations contradictoires et potentiellement trompeuses auraient en effet alors été publiées en ligne par les services communaux.

Il y a lieu sur ce point de renvoyer à ce qui a été exposé dans le considérant précédent. En effet, il appartenait aux recourants de se référer, à l'occasion de l'enquête publique, justement au dossier d'enquête afin de se déterminer sur le projet. Des informations figurant sur Internet ne font pas partie du dossier d'enquête et ne sont à ce titre pas déterminantes. Il n'y a donc pas lieu d'examiner plus avant ce grief, qui doit être écarté.

7. Les recourants critiquent l'absence d'étude d'impact sur l'environnement.





a) Aux termes de l'art. 10a al. 2 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (loi sur la protection de l'environnement, LPE; RS 814.01), doivent faire l'objet d'une étude de l'impact sur l'environnement les installations susceptibles d'affecter sensiblement l'environnement, au point que le respect des dispositions en matière d'environnement ne pourra probablement pas être garanti que par des mesures spécifiques au projet ou au site. Les types d'installations qui doivent faire l'objet d'une étude d'impact sont désignés dans l'ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE; RS 814.011; art. 10a al. 3 LPE), dont l'annexe 11.4 prévoit qu'y sont assujettis les parcs de stationnement (terrain ou bâtiment) pour plus de 500 voitures.

b) Dans le cas présent, le réaménagement de la Grande Place consiste, s'agissant des places de stationnement, à passer de 312 places actuelles à 150 places, soit une réduction de 162 places. Outre que le projet ne prévoit pas la création de nouvelles places mais la suppression de places existantes, le seuil des 500 places n'est ainsi largement pas atteint.

c) aa) Les recourants font toutefois valoir que le projet litigieux représente la première phase d'un concept d'ensemble se traduisant par le report du stationnement non seulement de la Grande Place mais aussi d'autres emplacements dans le centre et la Vieille Ville, et ce vers de nouveaux parkings encore à créer. Au total, le nombre de places de stationnement supprimées dans l'ensemble du centre de Vevey semblerait être de 650 environ alors qu'au moins 900 devraient être créées en ouvrage. Ainsi, le nombre de places de stationnement visé par le projet d'ensemble dépasserait le seuil fixé à l'annexe à l'OEIE, de sorte qu'une étude d'impact sur l'environnement aurait impérativement dû être réalisée et que le projet litigieux ne pouvait purement et simplement pas être adopté et approuvé sans elle.

bb) Selon la jurisprudence, des ouvrages distincts doivent être considérés comme des éléments d'une installation unique, et donc assujettis à une étude d'impact globale, lorsqu'ils atteignent ensemble le seuil déterminant pour une telle étude ou lorsqu'il existe entre eux un lien fonctionnel et spatial étroit. Encore faut-il que la réalisation de ces éléments soit prévue de manière concomitante et coordonnée (cf. ATF 124 II 75 consid. 7a p. 82; TF 1C\_472/2014 du 24 avril 2015 consid. 6.1; 1A.110/2006 du 19 avril 2007 consid. 2.2 et les références; 1A.355/1996 du 20 août 1997 consid. 5c/aa et les arrêts cités). Les liens fonctionnel et spatial sont cumulatifs et non alternatifs (TF 1C\_381/2012 du 4 juin 2013 consid. 2.1).

Le Tribunal fédéral a déjà eu à examiner la question de l'existence d'un tel lien entre la création d'une zone piétonne, entraînant la suppression de 113 places avec compensation obligatoire prévue par la loi cantonale - genevoise - et la compensation sur



le territoire communal - en l'occurrence Carouge (TF 1C\_472/2014 du 24 avril 2015 consid. 6.3). Dans son arrêt, il a relevé que la compensation obligatoire des 113 places pouvait être assurée par le seul agrandissement d'un parking existant pour lequel, pris isolément en tout cas, une étude d'impact n'était pas nécessaire. Il apparaissait que les différents projets de parking s'inscrivaient dans un cadre plus large de politique des déplacements et du stationnement menée par la commune pour l'ensemble de son territoire. On ne pouvait ainsi suivre les recourants lorsqu'ils affirmaient que la suppression d'une centaine de places serait à l'origine de la création de plus de 500 nouveaux emplacements répartis sur l'ensemble du territoire communal et qu'il en découlerait un lien étroit entre l'ensemble de ces réalisations. L'obligation de compenser les emplacements supprimés dans le périmètre d'influence concerné imposée par la législation cantonale était à elle seule insuffisante à créer un tel lien. Si un certain rapport spatial pouvait en l'espèce être admis, à tout le moins avec le parking concerné par la compensation, le lien fonctionnel devait être nié; si la compensation obligatoire des places supprimées interviendrait certes par le truchement de la réfection et l'agrandissement de ce parking et, plus généralement par la création de nouvelles places de stationnement, les objectifs poursuivis par ces différentes mesures étaient toutefois distincts: rendre plus attractif le centre historique, d'une part, et améliorer les possibilités de stationnement, d'autre part; ces mesures ne pouvaient dès lors être considérées comme formant un tout unique.

cc) Dans le cas présent et sur la base de la jurisprudence précitée, on ne voit pas comment il serait possible de considérer le centre-ville de Vevey comme un seul et unique parking dont toute modification devrait être soumise à étude d'impact sur l'environnement, ce d'autant qu'il n'est ici pas question de créer des places - même en compensation de celles supprimées.

Mal fondé, ce grief doit partant être écarté.

8. Les recourants font valoir que le projet consacre une violation du plan directeur communal du stationnement (PDSat), lequel serait en outre obsolète.

a) Les recourants citent les "trois groupes de mesures largement interdépendantes" prévus par le PDStat et présentés de la manière suivante: une mesure 1bis/ter - nouveaux parkings, qui consiste en la mise en place d'une nouvelle offre de stationnement via la réalisation de parkings en ouvrage (+900 places) (1), un deuxième groupe de mesures qui devrait être rendu possible par la réalisation de ces parkings ("la réalisation de ces parkings permettra de:"), à savoir le réaménagement de la place du Marché et la valorisation de l'espace public urbain veveysan (environ 650 places de stationnement) ainsi que le report des usagers de longue durée du centre-ville (P+R / parkings en ouvrage) (2) et enfin une mesure 4bis - homogénéisation des durées de



stationnement sur voirie (3). Ces mesures sont placées dans les plages du court terme (2021-2014) et du moyen terme (2025-2030). Dès lors que les nouveaux parkings en ouvrage n'ont pas été réalisés, le préalable au réaménagement de la Grande Place ne serait pas satisfait. Pire, les places de stationnement à proximité de cette place auraient même été singulièrement réduites ces dernières années, de sorte que la PDStat serait devenu complètement obsolète. Partant, le projet litigieux, qui implique le réaménagement de la Grande Place sans que les nouveaux parkings n'aient été réalisés, violerait le PDStat, lui-même devenu désuet en ce sens qu'il se fonde sur une situation (2018) qui a largement évolué à ce jour, le nombre de places de stationnement dans la ville ayant radicalement diminué.

Le Conseil communal relève pour sa part que le PDStat, de 2018, n'a fait l'objet d'aucun examen préalable et n'a jamais été approuvé par le Conseil d'Etat, de sorte qu'il n'est pas contraignant. Le PDStat confirme une offre de stationnement suffisante pour 2018, la situation ayant toutefois évolué depuis lors dans le sens d'une diminution du besoin en stationnement. Le Conseil communal mentionne encore une analyse de stationnement établie en 2023 sur la base des données de 2022, dont il ressort que l'offre de stationnement est satisfaisante.

b) Le "plan directeur communal du stationnement" auquel font référence les recourants est un Rapport de synthèse "Stratégie d'organisation et de gestion de l'offre de stationnement à l'horizon 2030", de mai 2018, et constitue le volet "Stationnement" du plan de mobilité et d'urbanisme intégré de la ville réalisé en 2011. Il est présenté par la municipalité comme un "Plan directeur du stationnement" dans son préavis n° 14/2018 au Conseil communal, définissant les orientations stratégiques à suivre pour garantir à long terme une offre en stationnement efficace, cohérente, ainsi qu'économiquement et environnementalement supportable sur l'ensemble de la commune. Il a été adopté par le Conseil communal mais n'a pas suivi la procédure formelle d'adoption d'un plan directeur communal (examen préalable, art. 18 LATC; approbation par le Conseil d'Etat, art. 19 al. 1 LATC). Il est vrai que dans son ancienne version en vigueur jusqu'au 30 septembre 2020, la LATC prévoyait dans sa partie relative au plan directeur communal uniquement que celui-ci était adopté par la municipalité (cf. art. 37 aLATC); une approbation par le Conseil d'Etat découlait toutefois de l'art. 9 al. 2 let. c qui prévoyait que cette autorité "approuve les autres plans directeurs" (autres que le plan directeur cantonal) et implicitement de l'art. 48a entré en vigueur le 7 avril 1998 (cf. al. 1 aux termes duquel les zones à option doivent être conformes au plan directeur localisé ou au plan directeur communal approuvés par le Conseil d'Etat).



Le préavis précité mentionne dans son chap. 4 "Feuille de route du Plan directeur du stationnement" encore que pour répondre aux besoins de stationnement identifiés à terme (environ 900 nouvelles places recommandées) - dont 400 places P+R, 400 places pour les habitants et 100 places pour les visiteurs -, tout en procédant à de nombreuses réappropriations de domaine public (plus de 600 places de stationnement sur voirie potentiellement réaffectées à d'autres usages - tels que les réaménagements et équipements d'espaces publics, les voies de bus ou encore les aménagements cyclables), il est recommandé de procéder à 9 mesures d'optimisation de l'offre existante. Ces neuf mesures concernent la réalisation de parkings (P+R à Hauteville, parking Gare Nord et parking à l'est du centre-ville) (1), la mise à jour des critères d'attribution des abonnements au parking Panorama (désormais Vieille-Ville) (2), la diminution des durées de stationnement sur certaines avenues avec compensation par l'attribution de macarons de stationnement (3), l'homogénéisation des durées de stationnement sur voirie (4), la mise à jour de la réglementation sur le stationnement privé (dans le plan général d'affectation; 5), l'offre de nouvelles places en ouvrage, en particulier pour les habitants, dans les quartiers de Plan-Dessus et de Plan-Dessous (à intégrer aux développements au gré des opportunités; 6), la promotion des plans de mobilité dans les entreprises et administrations (7), l'adaptation du stationnement à destination des personnes à mobilité réduite (8) et l'établissement d'un concept logistique et touristique pour rationaliser le stationnement des poids lourds et des autocars (9). La situation était décrite pour 2018-2020 comme à l'équilibre entre l'offre et la demande, alors que de 2021 à 2030 il était envisagé un développement de la commune avec une hausse de la demande en stationnement, des mesures de valorisation de l'espace public se traduisant par une baisse de l'offre de stationnement en surface et la nécessité de mettre en place des parkings P+R et parkings couverts afin d'équilibrer l'offre et la demande. Au chapitre des mesures, la réalisation des nouveaux parkings (mesure 1bis/ter; +900 places) devait permettre de réaménager la place du Marché et de valoriser l'espace public urbain (-650 places) et de reporter les usagers de longue durée du centre-ville (P+R / parkings en ouvrage).

Le PDStat retient, s'agissant de la situation lors de son élaboration, que le nombre de places de stationnement disponibles en journée est largement supérieur à la demande; si certaines rues ou certains parkings sont saturés, ce n'est pas le cas de la place du Marché qui affiche un taux d'occupation moyen compris entre 50 et 70%, voire inférieur, alors que le quadrant sud-est de la ville auquel elle est rattachée à un taux d'occupation moyen de 75% offrant 430 places libres (380 en voirie et 50 en ouvrage) (cf. figure 7). En soirée de fin de semaine, la place du Marché est notamment plus utilisée, mais des réserves de capacité sont disponibles (notamment parking Vieille-Ville). Quant au samedi matin, l'offre de stationnement en surface dans le centre est proche de la saturation; toutefois,





malgré les 200 places supprimées à la place du Marché en raison de la tenue du marché, le parking Vieille-Ville (ex-Panorama) conserve plus de 100 places libres.

c) Il est vrai que la construction de nouveaux ouvrages tels que prévus dans le PDStat n'a apparemment pas, ou pas entièrement, été réalisée. Le Conseil communal explique toutefois que le nombre de places nécessaires à l'horizon 2030 mentionné dans le PDStat se base sur de nombreux éléments, dont des hypothèses de réaménagement d'espaces publics ou des objectifs de mobilité de la Ville de Vevey, qui ont évolué entre l'établissement de ce document et la situation actuelle matérialisée par la nouvelle version du Plan directeur communal dont la consultation publique s'est achevée le 31 juillet 2023. Une analyse de l'occupation de tous les parkings souterrains de la ville et de la place du Marché a été effectuée en 2023 (sans tenir compte des places disponibles en surface), aboutissant aux constats qu'il existe en tout temps une disponibilité d'au moins 200 places dans les principaux parkings de la ville, qu'en moyenne annuelle il existe une disponibilité de 315 places le samedi midi et de 415 places le jeudi à 14h, et enfin que la disponibilité en places de stationnement est identique, voire meilleure en 2022 qu'en 2018.

d) Il apparaît ainsi que l'évolution du besoin de places de stationnement s'écarte des projections faites lors de l'élaboration du PDStat dans le sens d'une diminution des besoins de places de stationnement. Les projections de besoins en places de stationnement contenues dans le plan - qui ne constitue pas formellement un plan directeur communal, n'ayant pas été approuvé par le Conseil d'Etat - apparaissent ainsi avoir surévalué les besoins tels qu'ils ont réellement évolué, en particulier depuis le Covid-19. Lors de l'audience, il est encore ressorti des déclarations de la commune qu'un nouveau parking, loué aux CFF pour une durée de 10 ans, a été ouvert en décembre 2023. Disposant de 106 places de stationnement et situé à environ 15 minutes à pied de la place du Marché, il est relativement vide, n'étant occupé que par une vingtaine de véhicules lors des pointages. L'extrait de Cartoriviera affichant les places de stationnement libres en temps réel, produit par les recourants lors de l'audience, pour le jeudi 23 mai 2024 à 11h19, indique l'existence de 147 places libres au Centre Manor, de 9 places au parking Simplon-Centre et de 24 places au parking Vieille-Ville, tous trois situés à respectivement 7, 4 et 8 minutes à pied de la place du Marché, pour ne citer que ces trois parkings.

On ne saurait partant reprocher aux autorités intimées d'avoir adopté un projet de réaménagement de la place allant dans le sens d'une diminution des places de stationnement disponibles, respectivement d'avoir autorisé un projet supprimant des places sans création de places compensatoires, voire de places supplémentaires ailleurs dans la ville.

Mal fondé, ce grief doit être écarté.



9. Les recourants déplorent l'absence de coordination au sens de l'art. 25a LAT. Ainsi, une procédure relative à la création des nouveaux parkings rendus nécessaires par la réduction du nombre de places de stationnement sur la Grande Place aurait dû être mise en œuvre simultanément à celle relative au projet litigieux.

a) L'art. 25a LAT énonce divers principes de coordination formelle et matérielle. Il prévoit notamment qu'une autorité chargée de la coordination est désignée lorsque l'implantation ou la transformation d'une construction ou d'une installation nécessite des décisions émanant de plusieurs autorités (al. 1). L'autorité chargée de la coordination peut prendre les dispositions nécessaires pour conduire les procédures (let. a) veille à ce que toutes les pièces du dossier soient mises en même temps à l'enquête publique (let. b), recueille les avis circonstanciés relatifs au projet auprès de toutes les autorités concernées par la procédure (let. c) et pourvoit à la concordance matérielle ainsi que, en règle générale, à une notification commune ou simultanée de ces décisions (let. d). Ces décisions ne doivent pas être contradictoires (al. 3). Ces principes sont applicables par analogie à la procédure des plans d'affectation (al. 4).

Cette règle ne s'applique pas toutefois à des projets ou à des plans distincts quant à leur objet (CDAP AC.2012.0110 du 9 janvier 2013 consid. 3b; AC.2008.0324 du 15 novembre 2010, consid. 2a; AC.2009.0098 du 11 novembre 2010, consid. 5). En particulier, il n'y a pas d'obligation d'adopter simultanément un plan partiel d'affectation et le plan routier relatif à des aménagements extérieurs au périmètre de ce plan (CDAP AC.2007.0032 du 10 décembre 2008, consid. 5a; TF 1A.278/1999 du 17 janvier 2001 consid. 4a).

b) Dans le cas présent, il ressort du considérant précédent que le réaménagement de la place du Marché - et donc la réduction du nombre de places de stationnement sur cette place - peut être réalisé sans que de nouvelles places doivent être créées; il n'y a partant pas lieu à coordonner différentes procédures et ce grief doit être rejeté.

10. Les recourants font valoir que la municipalité aurait donné des assurances quant au maintien de 200 places de stationnement sur la Grande Place. Ils considèrent qu'elle a ce faisant procédé à une violation du principe de la bonne foi.

a) A teneur de l'art. 5 al. 3 Cst., les organes de l'Etat et les particuliers doivent agir de manière conforme aux règles de la bonne foi. Cela implique notamment qu'ils s'abstiennent d'adopter un comportement contradictoire ou abusif (cf. ATF 136 I 254 consid. 5.2). De ce principe général découle notamment le droit fondamental du particulier à la protection de sa bonne foi dans ses relations avec l'Etat, consacré à l'art. 9 *in fine* Cst.



(cf. ATF 138 I 49 consid. 8.3.1). Le principe de la bonne foi protège le citoyen, à certaines conditions, dans la confiance légitime qu'il met dans les assurances reçues des autorités, lorsqu'il a réglé sa conduite d'après des décisions, des déclarations ou un comportement déterminé de l'administration (cf. ATF 137 I 69 consid. 2.5.1). Selon la jurisprudence, un renseignement ou une décision erronés de l'administration peuvent obliger celle-ci à consentir à un administré un avantage contraire à la réglementation en vigueur, à condition que l'autorité soit intervenue dans une situation concrète à l'égard de personnes déterminées, qu'elle ait agi ou soit censée avoir agi dans les limites de ses compétences et que l'administré n'ait pas pu se rendre compte immédiatement de l'inexactitude du renseignement obtenu. Il faut encore qu'il se soit fondé sur les assurances ou le comportement dont il se prévaut pour prendre des dispositions auxquelles il ne saurait renoncer sans subir de préjudice et que la réglementation n'ait pas changé depuis le moment où l'assurance a été donnée (cf. ATF 141 V 530 consid. 6.2; et les références).

b) Les recourants indiquent que la municipalité a mentionné le maintien de 200 places de stationnement sur la Grande Place dans la brochure relative à la votation sur l'initiative populaire "pour la création d'un parking souterrain à la place du Marché", dans son préavis n° 16/2018 au Conseil communal (chap. 4, pp. 8 ss) et enfin dans le mandat d'études parallèles.

c) Il sied en premier lieu de rappeler que l'autorité compétente en matière de planification n'est pas la Municipalité, mais le Conseil communal (cf. art. 42 LATC). L'autorité qui aurait donné des renseignements erronés ou pris des engagements n'est ainsi pas la même que celle qui a statué dans le cas présent.

Il ne ressort quoi qu'il en soit pas des documents cités par les recourants un engagement formel au maintien de 200 places. Il est vrai que le préavis n° 16/2018 mentionne l'objectif, dans le cahier des charges du mandat d'études parallèles, du maintien de 200 places de surface pour les besoins des marchés, des commerces et des institutions locales (p. 7); l'objectif cité immédiatement à la suite est toutefois celui de proposer un projet permettant la réduction graduelle des places de stationnement en lien avec l'ouverture progressive de nouveaux parkings le long de la route cantonale. Dès lors que ce préavis date de 2018, soit de la même année que le PDStat dont il a été établi que les projections ne se sont pas avérées exactes quant à l'augmentation de la demande en places de stationnement, il y a lieu de toute manière de nuancer son actualité. Quant à la position de la municipalité sur l'initiative précitée, exposée dans son préavis n° 16/2018, elle consiste notamment à proposer de procéder au réaménagement complet de la place du Marché avec l'objectif d'y maintenir 200 places de stationnement de courte durée en surface; il ne s'agit toutefois que d'une proposition et non d'un engagement formel.





Il découle de ce qui précède que l'on ne saurait retenir de violation de la bonne foi des recourants par le Conseil communal et ce grief doit partant être rejeté.

11. Les recourants font enfin valoir qu'en toute hypothèse, une réduction de l'offre en stationnement à seulement 150 places sur la Grande Place s'avérerait incompatible avec les principes majeurs de l'aménagement du territoire et de l'urbanisation d'une ville de la taille de Vevey. Ainsi, le stationnement au centre de Vevey serait déjà compliqué aujourd'hui, alors qu'aucun des nouveaux parkings en ouvrage présentés par la municipalité comme la solution à la réduction des cases sur la Grande Place n'avait pu être réalisé à ce jour. Seule la conduite d'une véritable étude sur les besoins en stationnement du centre de Vevey, basée sur les circonstances actuelles, permettrait de vérifier l'adéquation du projet de réaménagement de la Grande Place avec les besoins réels.

A supposer que ce grief soit suffisamment motivé - aucune disposition légale n'étant citée par les recourants, qui ne précisent pas davantage quels "*principes majeurs de l'aménagement du territoire et de l'urbanisation d'une ville de la taille de Vevey*" ne seraient pas respectés -, il y aurait lieu de le rejeter. En effet, il convient sur ce point de renvoyer aux considérants précédents, en particulier s'agissant du plan directeur du stationnement, en rappelant que le besoin en stationnement a été évalué par les autorités communales, qu'il a été démontré qu'il existe actuellement en tout temps une disponibilité d'au moins 200 places dans les principaux parkings de la ville, qu'en moyenne annuelle il existe une disponibilité de 315 places le samedi midi et de 415 places le jeudi à 14h, et enfin que la disponibilité en places de stationnement est identique, voire meilleure en 2022 qu'en 2018. Par ailleurs, la Grande Place et le quartier environnant, dans lequel se trouvent tous les recourants, est située au centre de la ville, à proximité immédiate de transports publics efficaces (gare CFF, transports publics de la région de Vevey) et comporte plusieurs parkings publics dans les environs immédiats (Vieille Ville ex-Panorama, Simplon, Centre-Manor, Midi-Coindet, Gare Centre) et parmi lesquels se trouvent des places libres en nombre suffisant. La réduction va également dans le sens des objectifs du Plan Climat de la ville, adopté en septembre 2022 (cf. ch. 1.4.2 et 2.6.1, ainsi que mesure M.T.3).

Dans ces conditions, il n'apparaît pas que le plan litigieux consacre une violation de l'importante marge d'appréciation dont disposent les autorités communales dans leurs activités de planification, ni du département intimé qui l'a approuvé.

Mal fondé, ce grief doit être rejeté.

12. Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être rejeté dans la mesure de sa recevabilité et les décisions attaquées, confirmées. Succombant, les



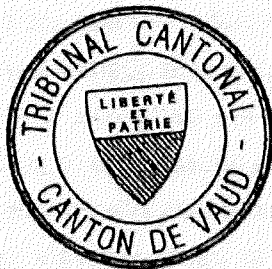
recourants supporteront les frais judiciaires ainsi que des dépens en faveur du Conseil communal, qui a agi avec l'assistance d'un avocat (art. 49, 55, 91 et 99 LPA-VD).

**Par ces motifs**  
**la Cour de droit administratif et public**  
**du Tribunal cantonal**  
**arrête:**

- I. Le recours est rejeté dans la mesure de sa recevabilité.
- II. La décision du Département de la culture, des infrastructures et des ressources du 21 avril 2023 approuvant le projet de réaménagement de la place du Marché et la décision du Conseil communal de Vevey du 2 février 2023 adoptant le dit projet sont confirmées.
- III. Un émolument judiciaire de 4'000 (quatre mille) francs est mis à la charge des recourants 1 à 32, solidairement entre eux.
- IV. Les recourants 1 à 32, débiteurs solidaires, verseront à la Commune de Vevey une indemnité de 3'000 (trois mille) francs à titre de dépens.

Lausanne, le 8 août 2024

Le président:



La greffière:

**Le présent arrêt est communiqué aux destinataires de l'avis d'envoi ci-joint ainsi qu'à l'Office fédéral du développement territorial (ARE).**

**Il peut faire l'objet, dans les trente jours suivant sa notification, d'un recours au Tribunal fédéral (Tribunal fédéral suisse, 1000 Lausanne 14). Le recours en matière de droit public s'exerce aux conditions des articles 82 ss de la loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral (LTF - RS 173.110), le recours constitutionnel subsidiaire à celles des articles 113 ss LTF. Le mémoire de recours doit être rédigé dans une langue officielle, indiquer les conclusions, les motifs et les moyens de preuve, et être signé. Les motifs doivent exposer succinctement en quoi l'acte attaqué viole le droit. Les pièces invoquées comme moyens de preuve doivent être jointes au mémoire, pour autant qu'elles soient en mains de la partie; il en va de même de la décision attaquée.**