

Ville de Vevey

Service de la famille, de l'éducation et du sport

Étude exploratoire pour l'établissement d'un plan de mobilité scolaire (PMScol)

Rapport final

3 avril 2023

Rapport: Vevey-PMScol

Impressum

Version	Modifications	Date	Auteurs
Rapport de synthèse V1	-	28.02.2023	ECH - RBX
Rapport de synthèse V2	Compléments Ville de Vevey	03.04.2023	ECH - RBX

Mandant: **Ville de Vevey**, Service de la famille, de l'éducation et du sport
Contact: Mmes Manon Fawer et Murielle Pittet
Rue du Clos 9
CH-1800 Vevey
T: +41 21 925 59 11

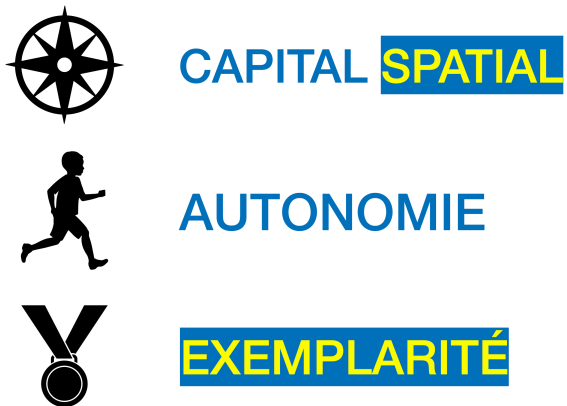
Mandataire: **IntenCity** Sàrl
Dr Eduardo Camacho-Hübner
Avenue de la Gare 19F
CH-1022 Chavannes-près-Renens
T: +41 78 919 40 13
eduardo@intencity.ch
<http://www.intencity.ch>

Table des matières

Vision	3
Objectifs	5
Contexte	7
Méthodologie	9
État des lieux	11
Plan d'action	31
Concept d'intervention	37
Stratégie de mise en œuvre	53
Conclusion	61
Annexes	63



Vision



La Ville de Vevey s'engage dans la valorisation d'une mobilité exemplaire pour les élèves et leurs accompagnant·e·s.

Elle vise à rendre le chemin de l'école sûr et attractif tout au long de l'année scolaire, aussi bien pour les déplacements entre le domicile et l'école que pour les déplacements urbains liés aux programmes scolaires ou à l'accueil de jour.

Elle favorise l'accroissement du capital spatial des élèves, en faisant de chaque trajet une opportunité de renforcer les capacités des élèves en termes d'autonomie.

Elle valorise l'incroyable diversité et la grande richesse des contextes urbains présents à Vevey, afin de nourrir la curiosité naturelle des élèves et de renforcer positivement l'expérience des trajets scolaires.

Elle met en œuvre une communication directe, claire et accessible à toutes et à tous afin de partager les informations essentielles, mais aussi de cultiver les liens entre les acteurs-clés que sont les parents, les accompagnant·e·s, les établissements scolaires et les services de la Ville.



Objectifs

Les **objectifs** de l'étude exploratoire sont les suivants:

- Sur la base d'un état des lieux cartographié, proposer un **bouquet de mesures cohérent** qui permette de **répondre** aux **risques** et **opportunités** actuels et futurs tout en **s'inscrivant dans la vision globale** du projet.
- **Prioriser** la mise en œuvre de certaines mesures en distinguant court, moyen et long terme. Certaines mesures pourront être mises en œuvre de manière incrémentale, en plusieurs phases distinctes.
- Mettre à disposition de la Ville **une stratégie de mise en œuvre** qui favorise l'implémentation immédiate de mesures considérées comme des 'Quick Wins', afin de concrétiser les opportunités référencées dans l'état des lieux.



©Blocknotes - Cartofutura, État de l'audit, weblogs, OpenStreetMap - Informations disponibles de la page

Mobilité scolaire

La mobilité scolaire veveysanne repose actuellement, et en grande majorité, sur la marche à pied. Qu'elle soit individuelle, accompagnée ou organisée collectivement, une topographie relativement plate et un fin maillage des collèges sur un territoire de taille modeste sont généralement synonyme de déplacements courts et plutôt agréables. La pratique du vélo se révèle quant à elle fortement minoritaire, en tant que mode d'accompagnement ou mode choisi par l'élève. La trottinette semble jouir d'une cote similaire au vélo auprès des élèves, comme en témoignent les cinq à quinze engins de chaque type verrouillés devant la plupart des collèges. Le recours à l'utilisation des transports collectifs est, lui aussi, marginal, à l'exception des déplacements liés à la piscine de Corseaux. Enfin, la dépose en voiture semble être une pratique peu développée en termes de volume, mais reste, telle qu'elle est pratiquée sur les divers sites observés, une importante source de tensions et de dangers potentiels.

La mobilité scolaire comprend également les parcours quotidiens liés à l'accueil de jour (UAP), trajets qui se révèlent toujours encadrés et accompagnés. Ajoutons à cela des trajets inter-collèges pratiqués par les élèves (pour certains

cours spécifiques), qui bénéficient d'un accompagnement initial, limité aux deux premières semaines après la rentrée d'août. Enfin, la mobilité inter-site des enseignant-e-s dit-e-s « multisites » a été incluse en tant qu'opportunité d'élargissement du cadre du présent Plan de Mobilité Scolaire (PMScol).

Rénovation du bâti scolaire: implications

Dans la perspective de la rénovation et du développement du bâti scolaire et des relocalisations provisoires associées, le PMScol devra être agile et adaptable, afin de pouvoir répondre aux changements de contexte qui en découlent.

Méthodologie

Le présent document a pour mission de **présenter la synthèse** de l'étude exploratoire menée pour la ville de Vevey en vue de l'établissement d'un plan de mobilité scolaire.

Il expose dans un premier temps les **principaux éléments issus de l'état des lieux** (visites de terrain et point de situation collège par collège, séances et ateliers participatifs). S'appuyant sur cette base, il développe ensuite une **proposition de plan d'action** ainsi qu'une **stratégie** de mise en œuvre des **vingt mesures** proposées.

La démarche adoptée lors de la première phase de l'étude est constituée des étapes suivantes:

- **documentation** préparatoire et **compréhension** des thématiques et problématiques potentielles ;

- utilisation d'une **grille d'analyse de terrain, observation et documentation *in situ*** en ce qui concerne l'arrivée et le départ des élèves et leurs accompagnant·e·s, pour chaque collège veveysan ;
- analyse de l'accessibilité via l'environnement urbain tout en tenant compte des habitudes et comportements des personnes concernées par les trajets scolaires ;
- **implication d'une multitude d'acteurs** dans cette démarche, afin qu'ils puissent engager leur expérience quotidienne dans la **construction d'une vision commune** ;
- élaboration d'un **concept transversal** prenant en compte les **nombreuses dimensions** d'un plan de mobilité scolaire: accessibilité, usages et habitudes, dangers potentiels, convivialité et sociabilité, potentiels ludique, éducatif, naturel, etc. ;
- production d'une **cartographie** des observations de terrain, ainsi que des mesures et potentiels associés à chaque site et parcours scolaire ;
- élaboration d'un **plan d'action** basé sur une proposition d'implémentation d'un bouquet de mesures, et mettant une emphase particulière sur un premier paquet de mesures phares, ou 'Quick Wins', implémentables idéalement dès la rentrée 2023 ;

- proposition d'une **stratégie de mise en œuvre du plan d'action**, basée sur les spécificités de chaque mesure ainsi que sur leur complémentarité.

Cette proposition vise à faciliter la prise de décision stratégique et repose sur un canevas adaptable au gré des contraintes et opportunités futures. Il vise à favoriser une implémentation régulière et cohérente des différentes mesures et vise à la pérennisation du concept dans le temps.

État des lieux

L'un des objectifs centraux de cette démarche exploratoire est d'identifier, de répertorier, puis de cartographier au mieux les enjeux spatiaux liés à la mobilité scolaire. Ce chapitre permet une restitution cartographique des différents relevés de terrain, ainsi que des informations collectées au fil des diverses séances et ateliers menés avec les parties prenantes.

La partie « terrain » de l'état des lieux a démarré par des visites en ville de Vevey à l'été 2022 (*en période de vacances scolaires*) afin de mettre en lumière les qualités spatiales et les éventuels dysfonctionnements en lien avec l'accessibilité des sites scolaires.

Cette première étape a été étoffée, dès l'automne suivant, par un second round d'observation, cette fois-ci en pleine période scolaire. Les relevés ont été effectués aux heures d'arrivée et de départ aux abords de chaque établissement scolaire veveysan. Ces observations, renseignées via une grille d'analyse dédiée (voir annexe 1), ont servi de base pour la cartographie d'observation des sites présentée ci-après.



Relevés de terrain et cartographie

Les relevés ont été réalisés entre septembre et novembre 2022. La restitution s'articule sous la forme de six cartes regroupant l'état des lieux de deux à trois collèges par carte. Des informations additionnelles ont pu être ajoutées aux supports présentés ci-après, grâce aux trois balades exploratoires réalisées lors des séances et ateliers.

La cartographie des relevés de terrain est segmentée comme suit:

Carte 1 - Quai Ansermet et Moulins (1-2P uniquement)

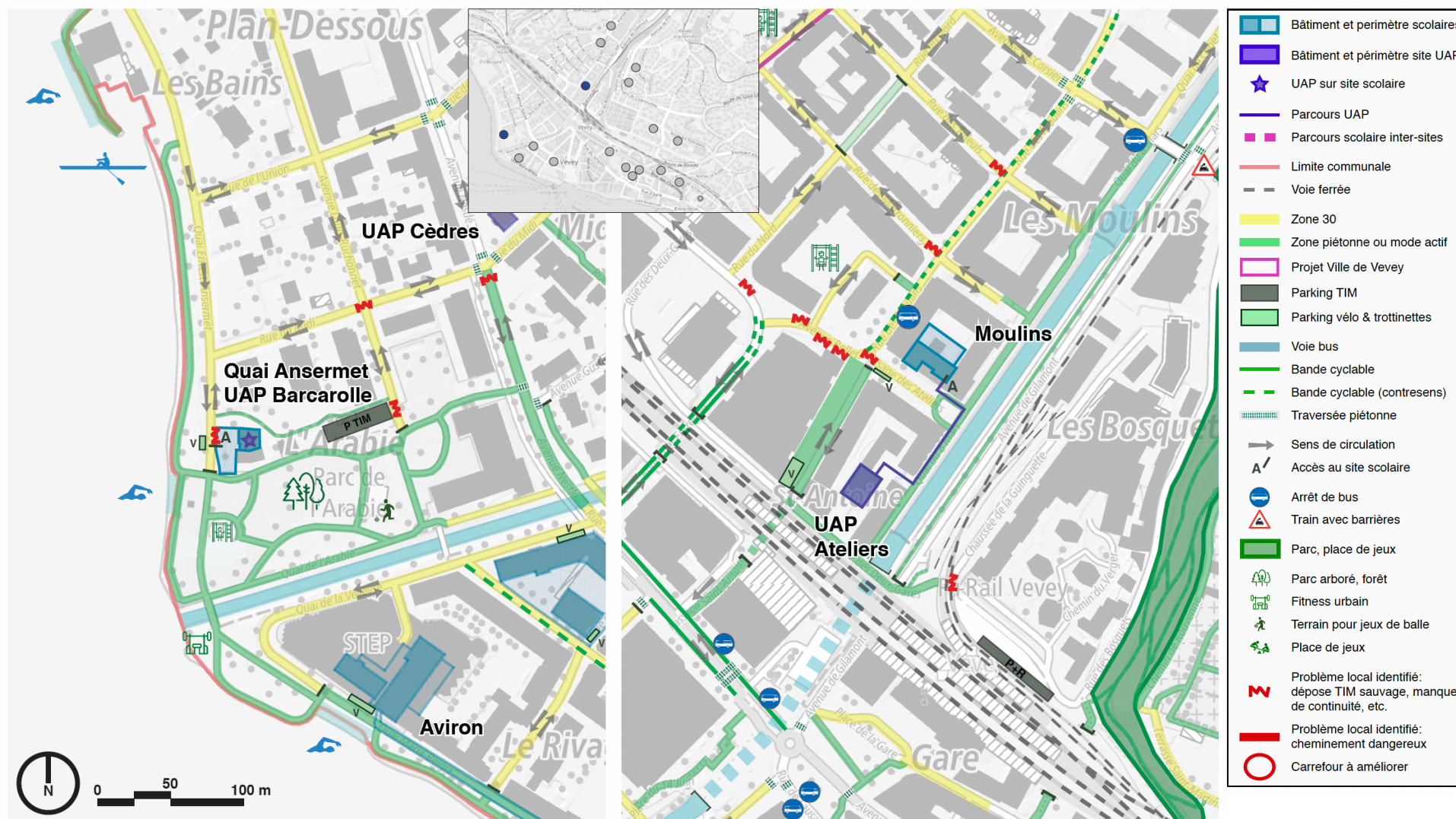
Carte 2 - Part-Dieu et Prairie

Carte 3 - Clos et Kratzer

Carte 4 - Charmontey et Pavillons

Carte 5 - Veveyse, Aviron et Galeries

Carte 6 - Plan et Crosets



Quai Ansermet | UAP Barcarolle

Écoles 1-2 P - Moulins et Quai Ansermet

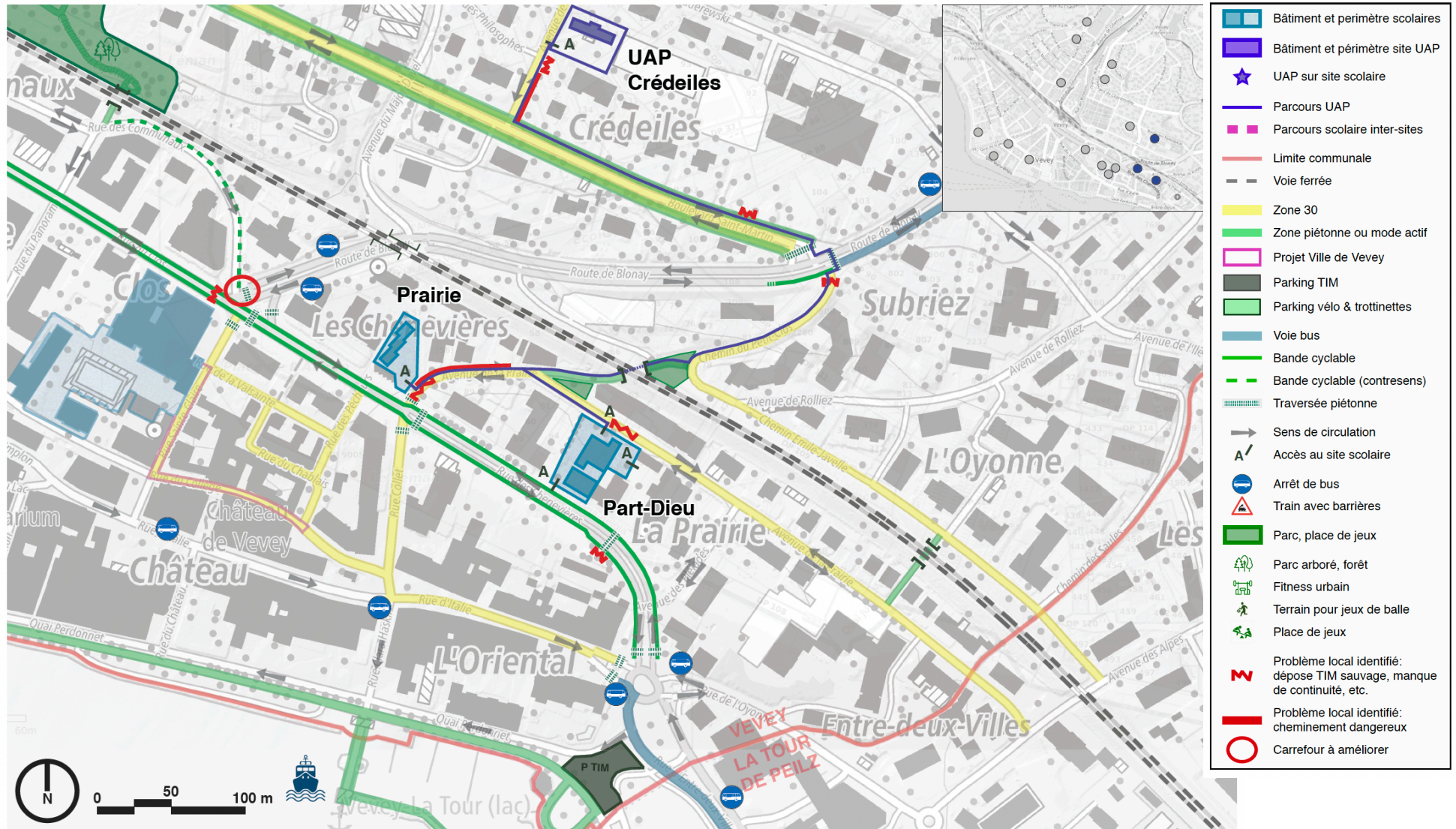
Les collèges exclusivement dédiés aux 1P et 2P sont tous deux situés idéalement en termes d'accessibilité et de pacification des trajets scolaires.

Ansermet | Le site jouit d'une magnifique exposition face au lac et à proximité du parc Doret. Les rares points d'attention constatés résident dans l'absence de marquage de traversée piétonne dans les zones 30 environnantes, ainsi que du manque de visibilité engendré par le stationnement longitudinal en vigueur à Plan-Dessous, ce cheminement étant emprunté par la grande majorité des usagers observés. Le tronçon final à l'arrivée sur site, très peu emprunté par les TIM malgré la largeur de la chaussée, est particulièrement peu attrayant pour le cheminement piéton, offrant très peu d'espace.

Moulins | Le collège se situe à la croisée entre des espaces à l'écart du trafic motorisé et d'autres limités à 30 km/h. Les cheminements d'accès sont dans l'ensemble d'excellente qualité, mais un risque élevé de conflits modaux a été identifié au sud (croisement Moulins / Reller). La surélévation du trottoir est supprimée sur ce tronçon précis, ce qui favorise à toute heure une pratique fréquente de la dépose sauvage, scolaire et extra-scolaire. Le marquage des pistes cyclables est **lacunaire, discontinu et parfois contre-intuitif** surtout côté Reller, augmentant le risque de collision. Une requalification des lieux en zone de rencontre (20 km/h) semble difficilement envisageable à cause du passage des bus VMCV.

- ✓ Quai Ansermet: site d'exception entre lac et nature
- ✓ Deux sites fortement protégés du trafic routier
- ✓ Parcours UAP continus et sécurisés
- Trottoirs étroits et manque de visibilité aux carrefours en zone 30
- Conflits modaux: piétons, bus, dépose TIM sauvage (Rue Moulins sud)
- Sortie parking peu sécurisée (Doret)





Collèges Part-Dieu & Prairie | UAP Crèdeilles

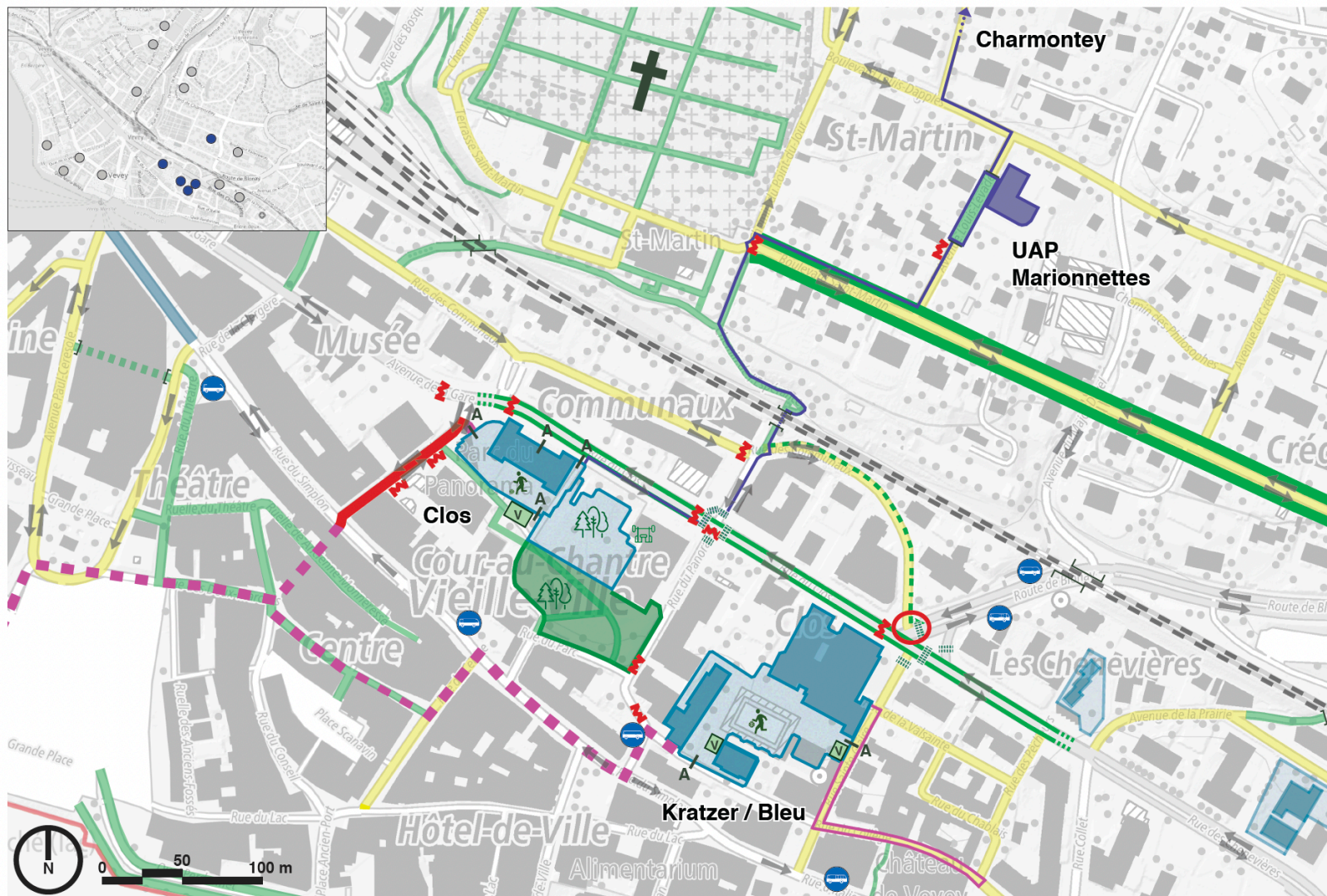
Les collèges représentés sur la carte 2 bénéficient d'une situation partiellement protégée du trafic automobile. Toutefois, la proximité avec les Rues du Clos - Chenevières, qui ont le statut de route cantonale, les rendent moyennement propices à l'autonomisation des élèves sur le chemin de l'école.

Part-Dieu | Le collège **jouit d'un marquage et d'aménagements « École »** le long de son accès principal (Rue de la Prairie), qui garantit une bonne visibilité sur une chaussée large et lisible. Les observations ont démontré une pratique courante de la dépose sauvage TIM devant le collège côté Prairie. Peu de points d'attention ont été relevés côté sud (Chenevières), les conditions d'accès apparaissant bonnes malgré la limite de vitesse supérieure du tronçon. L'accès via l'église Notre-Dame apparaît moins sécuritaire puisqu'aucun cheminement piéton clair n'existe dans cet espace difficilement définissable, entre arrière-cour et parking.

Prairie | L'unique accès à ce collège est situé à proximité de la route cantonale. Bien que situé sur un axe en Zone 30, il ne bénéficie pas de la même qualité d'aménagement que son voisin de Part-Dieu. Le tronçon Ouest de la Rue de la Prairie est particulièrement vétuste et nécessite des améliorations. L'étroitesse du trottoir d'accès apparaît comme un défaut de confort des cheminements piétons, qui concerne les deux collèges.



- ✓ Rue de la Prairie (est) aux normes scolaires
- ✓ Sites fortement protégés des TIM
- ✓ Parcours UAP continus et sécurisés
- Carrefour Clos / Blonay peu clair (surtout pour vélos)
- Trottoirs étroits et vétustes (Prairie ouest)
- Dépose TIM sauvage (2 sites)



Fond de carte : Carto Riviera

Collèges Clos, Bleu & Kratzer | UAP Marionnettes

Les collèges représentés sur la carte 3 sont relativement exposés au trafic automobile. Malgré la proximité d'espaces urbains de qualité, plusieurs points d'attention et lieux potentiellement accidentogènes ont été relevés sur plusieurs carrefours de la Rue du Clos ainsi que dans certaines rues d'accès perpendiculaires à l'axe cantonal.

Clos | L'accès au Clos se révèle problématique via la Rue du Musée, qui comporte, d'un côté, un **trottoir discontinu très fréquenté entrant en conflit avec divers usages** TIM (dont une sortie de parking souterrain). La continuité et le croisement piéton sur le trottoir d'en face sont quant à eux compromis par la présence d'un échafaudage apparemment pérenne (!). La programmation de temps de vert des traversées piétonnes sur plusieurs carrefours de la Rue du Clos doit également être revue (actuellement 8 secondes), afin de diminuer le risque d'accident, risque encore accentué au nord de la Rue du Musée par la possibilité de tourner à droite durant le temps de vert piétons. Ces enjeux concernent également les élèves effectuant des trajets inter-sites via cette rue.

Kratzer | Les principaux enjeux identifiés concernent le carrefour situé au nord-est du collège, dont les temps de vert piéton devraient également être allongés pour une meilleure sécurité. Le statut de la Rue Ste-Claire, déjà en cours de réévaluation par la Ville, pourrait également être l'objet de mesures supplémentaires étant donné une problématique assez importante de dépose TIM sauvage, et d'absence de trottoir à l'est.

- ✓ Grand potentiel naturel et ludique (Panorama, UAP)
- ✓ Sites fortement protégés des TIM
- ✓ Parcours UAP continus et sécurisés
- Rue du Clos: plusieurs traversées piétonnes trop courtes
- Rue du Musée: cumul de sources de danger + dépose sauvage TIM
- Traversée de la Rue du Panorama à revoir





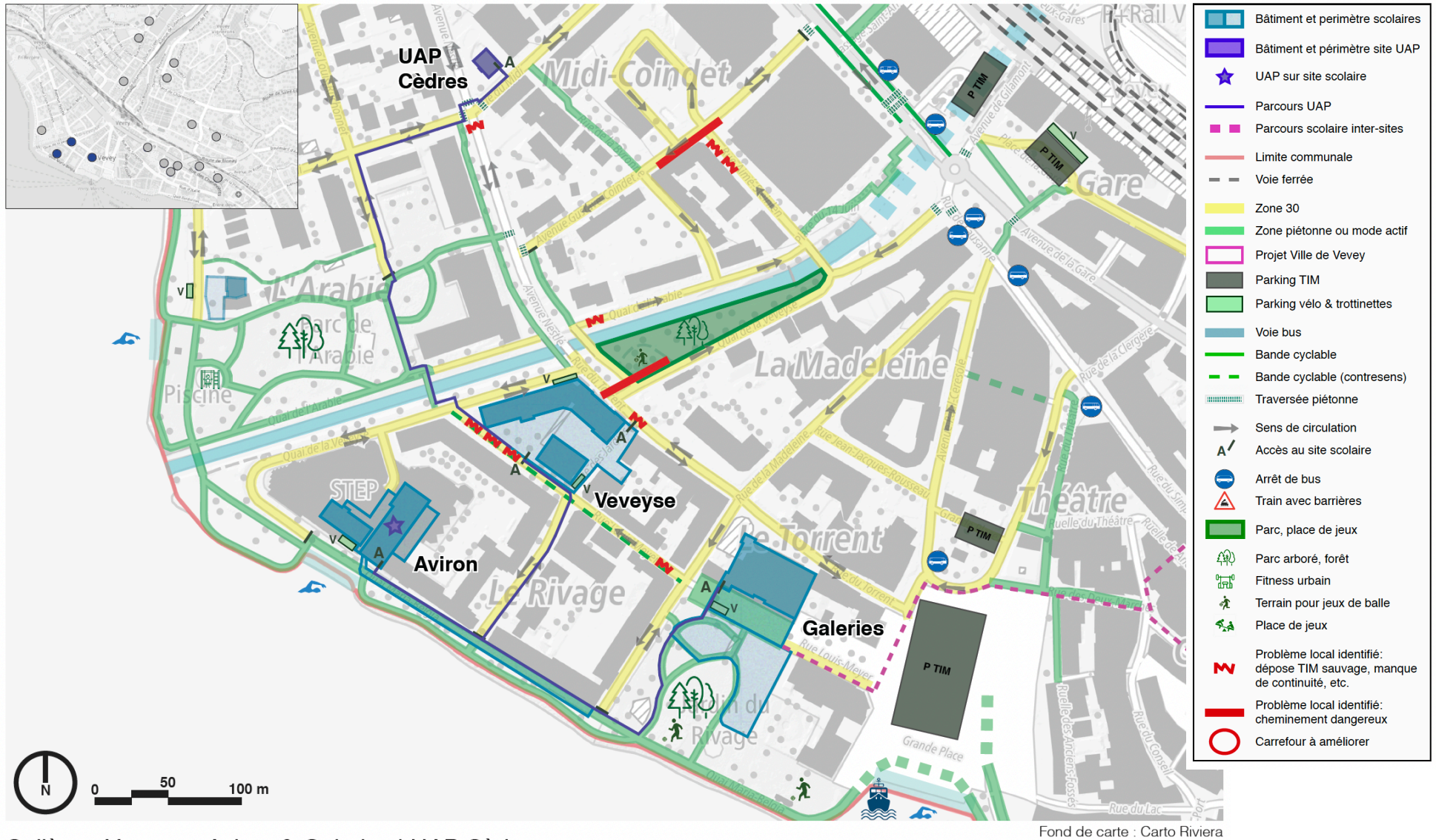
Les collèges représentés sur la carte 4 sont situés dans un quartier majoritairement résidentiel et disposent d'aménagements de qualité en termes de modération du trafic ainsi que de traversées piétonnes à destination.

Charmontey | L'accès au périmètre scolaire dispose d'un ensemble d'aménagements de bonne qualité (modérateurs de vitesse via surélévation des traversées piétonnes, rétrécissements latéraux de la chaussée, signalisation *ad hoc*). Un point d'attention identifié est lié à l'étroite portion menant au périmètre scolaire, qui se voit également être l'unique voie d'accès (TIM) pour les riverains domiciliés derrière le collège. Par ailleurs, les pratiques liées à la dépose en voiture s'avèrent également problématiques étant donné le non-respect du principe de dépose rapide, sans sortie du véhicule pour le conducteur.

Pavillons | Les pavillons, bien que vétustes en tant que bâtiments, disposent d'un espace environnant relativement préservé des TIM. Des besoins en infrastructure de qualité pour le stationnement vélo ou trottinette ont été identifiés. Concernant l'arrivée sur site depuis le haut, la continuité piétonne du Chemin de la Confrérie fait pour l'instant défaut. Pour le reste, les deux sites pourraient bénéficier d'une infrastructure permettant de prévenir/dissuader les traversées dangereuses dans le virage sud du Bd de Charmontey (ligne de désir identifiée en plein virage, risquée à cause du manque de visibilité).



- ✓ Grand potentiel naturel et ludique à proximité des sites
- ✓ Bd Charmontey: aménagements sécurisés à la hauteur des sites
- ✓ Parcours UAP continus et sécurisés
- Virage sud du Bd Charmontey: traversée naturelle dangereuse
- Rue du Souvenir: contresens TIM sur l'unique accès au Collège
- Discontinuités piétonnes (y compris forêt des Bosquets: faible visibilité et potentielle impraticabilité saisonnière ou selon le profil des usagers, notamment à cause de fortes pentes sur certains tronçons)



Les collèges représentés sur la carte 5 sont idéalement situés à proximité du lac. Ils bénéficient d'un environnement pacifié par une zone 30 qui nécessite toutefois d'importantes réflexions et réaménagements côté nord.

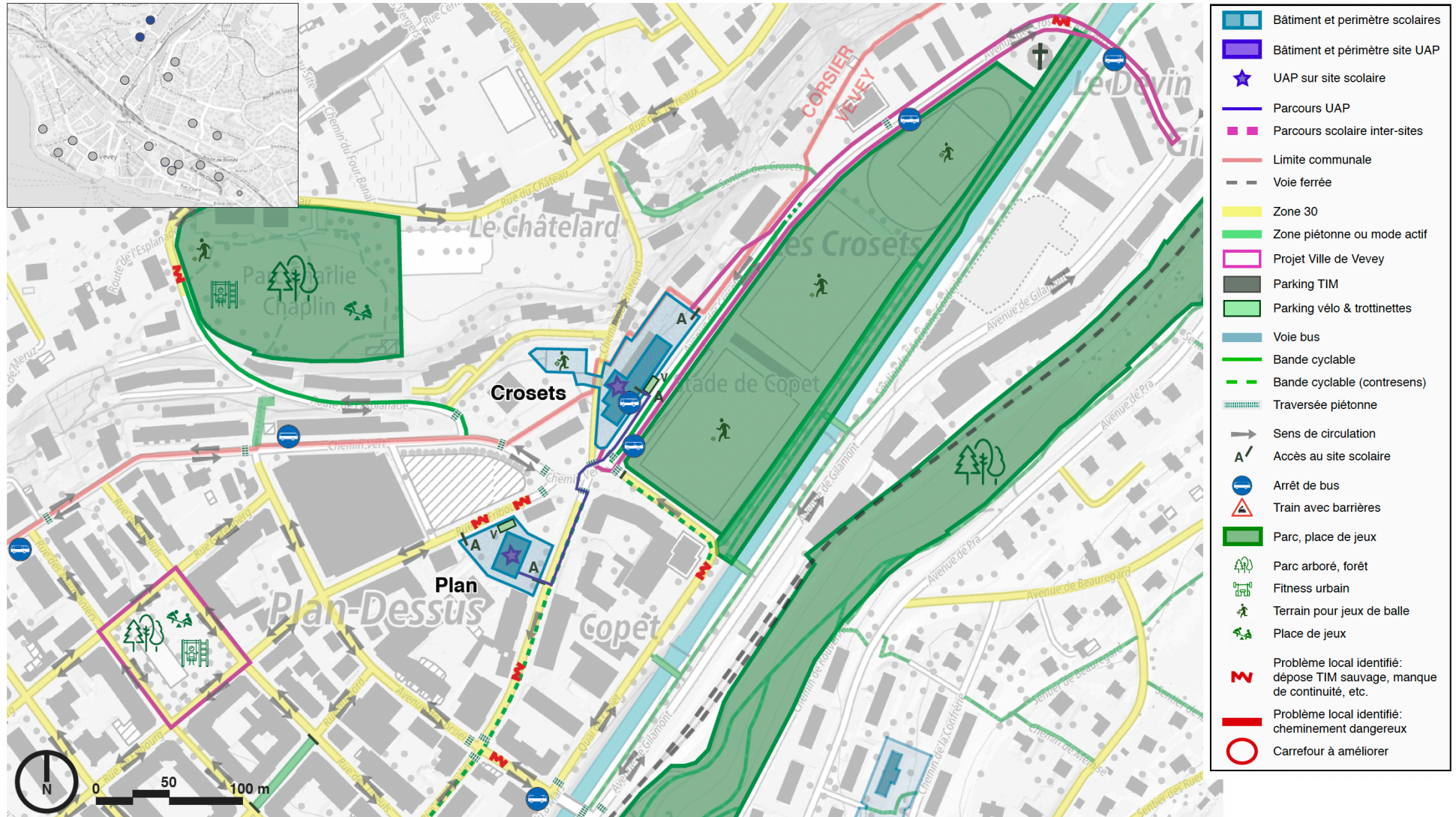
Veveyse | L'accès est-ouest via la Rue Louis-Meyer est de bonne qualité grâce à un trottoir séparé du trafic via le stationnement TIM. L'enjeu principal du tronçon ouest est la dépose sauvage TIM, qui soulève la question d'une éventuelle requalification localisée. Le carrefour, le passage sous-voie, ainsi que le parking TIM au nord-ouest (Rue du Torrent) sont entièrement à repenser en termes de cheminement piéton. Anciennement limité à 50, le carrefour n'est pas adapté au régime de circulation actuel en zone 30.

Aviron | L'arrivée sur site se trouve dans une zone totalement préservée du trafic automobile. Au niveau de l'accessibilité et de l'infrastructure, aucun point d'attention n'a été retenu.

Galleries du Rivage | Le collège dispose d'un parvis fermé à la circulation automobile par des bornes, ce qui assure la continuité piétonne jusqu'au parc du Rivage. La dépose sauvage TIM représente une source de danger à cause de la configuration des lieux (marche arrière à effectuer / parage) au carrefour Madeleine - Louis-Meyer, réduisant fortement la visibilité des personnes à pied. Enfin, les problématiques liées à la Rue du Torrent, associées au préalable à la Veveyse, s'appliquent également à l'accessibilité des Galleries du Rivage.

- ✓ Espaces naturels et lacustres: grand potentiel ludique et éducatif à proximité
- ✓ Accessibilité TIM limitée
- ✓ Parcours UAP continus et sécurisés
- Cumul de risques et adaptations à réaliser au plus vite (secteur Torrent / Quai Veveyse / Quai d'Arabie)
- Dépose sauvage TIM dangereuse (Rue Meyer ouest et est)
- Passage sous-voie peu engageant (Torrent)





Collèges Plan & Crosets | UAP respectives

Les collèges représentés sur la carte 6 sont situés dans un quartier résidentiel principalement en zone 30. L'accès aux collèges se fait principalement à pied et accompagné, via une remontée depuis le sud des Rues de Fribourg et des Moulins.

Plan | L'accès peut se faire de part et d'autre des rues attenantes au bâtiment. Dans les deux cas, l'accompagnement piéton est majoritaire et les pratiques de dépose sauvage TIM (hors cases ou à proximité des traversées piétonnes) sont un point d'attention en faveur d'une requalification des tronçons concernés. La Rue de Fribourg est, semble-t-il, perçue comme plus dangereuse que celle des Moulins à cause de l'étroitesse des trottoirs, la non-lisibilité des intersections, la vitesse trop élevée de certains automobilistes ainsi que des conditions temporaires qui lui sont propres (chantier en cours obstruant le trottoir, sans déviation sécurisée des cheminements piétons).

Crossets | L'accès au site est en grande partie commun au Collège du Plan. La présence de nombreuses traversées piétonnes au sud permet une arrivée à pied sur site correcte. Les points d'attention principaux reposent sur la limitation générale de vitesse à 50 km/h directement devant le bâtiment, ainsi que le manque de traversées piétonnes au nord, incitant fortement à des traversées 'sauvages' sur un tronçon rectiligne propice à des vitesses élevées de la part des véhicules motorisés. Ceci, sachant qu'une requalification du tronçon est à l'étude et qu'une alternative pacifiée et paysagère existe au bord de la Veveyse (Quai de Copet), moyennant un léger détour.



- ✓ Quartier pacifié et continuité piétonne plutôt bonne
- ✓ Grand potentiel ludique et éducatif à proximité (place Robin, Quai de Copet)
- ✓ Parcours UAP continus et sécurisés
- Dépose TIM sauvage de part et d'autre du Collège de Plan
- Sentiment de sécurité moindre à la Rue de Fribourg par rapport à la Rue des Moulins
- Traversées piétonnes manquantes (Av. des Crossets) conjuguées à des vitesses pratiquées élevées (voitures et deux-roues motorisés)

Tous Collèges 1-8P	Nb
Distance Moyenne	451 mètres
Temps de marche moyen	6 minutes 46 secondes
Nombre d'élèves	1'119 (100%)
Dont élèves à ≤ 5 minutes	414 (37%)
Dont élèves à ≤ 10 minutes	930 (83%)

Temps de parcours à pied par collège

Indicateur / Collège	Moulins	Veveyse	Clos	Plan	Prairie / Part-Dieu	Pavillons	Crosets	Ansermet	Charmontey
Distance Moyenne [m]	279	373	399	435	439	454	494	533	627
Temps de marche moyen	4:11	5:36	5:59	6:31	6:35	6:48	7:24	8:00	9:25
Temps de marche médian	3:21	5:36	5:06	5:36	4:30	5:06	7:15	7:18	9:42
Nombre d'élèves	36	313	121	100	41	153	166	38	151
Dont élèves à ≤ 5 minutes	28 (78%)	136 (43%)	57 (47%)	34 (34%)	24 (59%)	74 (48%)	31 (19%)	7 (18%)	23 (15%)
Dont élèves à ≤ 10 minutes	33 (92%)	295 (94%)	101 (83%)	82 (82%)	33 (80%)	122 (80%)	151 (91%)	35 (92%)	78 (52%)

Potentiel des modes actifs

Les relevés de terrain ont permis d'estimer les parts modales suivantes pour les trajets scolaires domicile-site scolaire (élèves et éventuel·le·s accompagnant·e·s):

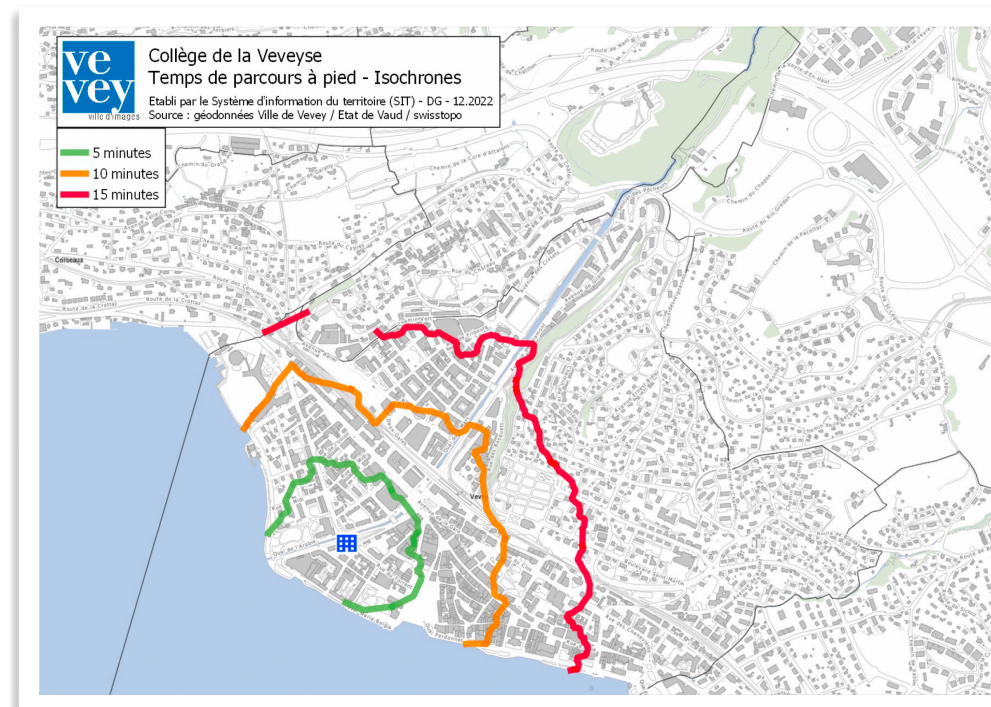
- Marche à pied: ~85%
- Vélo/e-bike: ~5%
- Trottinette: ~5%
- Dépose voiture: ~5%

Ces estimations confirment la bonne qualité générale actuelle des cheminements piétons et l'attractivité générée pour la marche à pied ou les modes actifs. Elles démontrent également que les problèmes et risques engendrés par la dépose en voiture (sauvage ou non) ne sont heureusement causés aujourd'hui que par un faible contingent d'usagers, limité par les courtes distances à parcourir, une topographie relativement plate (excepté Charmontey) ainsi qu'un cadre urbain très favorable à une mobilité active.

Le potentiel d'accessibilité scolaire à pied concorde avec ces relevés puisque plus de 80% des élèves du primaire se trouvent à moins de 10 minutes à pied de leur école. La marche à pied doit rester le mode privilégié et le PMScol doit

contribuer à la qualité de l'expérience pour ce contingent qui est amené à rester majoritaire, même en cas de développement des autres modes actifs.

La carte d'exemple exposée ci-contre montre les courbes isochrones des trajets à pied vers le collège de la Veveyse (temps de trajet de 5, 10 et 15 minutes). Un croisement de ces données avec les lieux de domicile des élèves permet d'obtenir des données agrégées par collège telles que présentées sur la page précédente. La finalité de cet exercice, à renouveler annuellement via la mesure dédiée (mesure COM3 - Cartographie présentée dans le Plan d'Action), permettra à la Ville, dans un premier temps, d'estimer différents potentiels (exercice déclinable également en potentiel vélo). Dans un second temps, ces données serviront au développement d'une communication ciblée (en théorie déclinable pour chaque ménage, dans la pratique par quartier ou par bloc d'immeubles) afin de permettre à tous les habitants concernés d'appréhender la mobilité scolaire via une information complète. Didactique, elle permettra également de communiquer spécifiquement sur les nouveaux éléments apportés au cheminement scolaire au fil du déploiement du présent PMScol.





Démarche de co-construction

Les principes de **co-construction**, de **participation** et d'**implication active** de toutes les parties prenantes concernées par une démarche aussi large qu'un plan de mobilité scolaire ont été mis à contribution avec succès au cours de cette phase exploratoire.

La tenue de plusieurs séances de coordination transversales, de quatre ateliers participatifs ainsi que l'exercice de plusieurs parcours urbains exploratoires en groupe ont permis à la fois d'étoffer la documentation existante sur la base de l'expérience directe des véritables experts de terrain (parents, accompagnant·e·s, enseignant·e·s, Police) et de nourrir d'importantes réflexions sur les stratégies et solutions à envisager pour la suite du processus.

Les thématiques proposées ont trouvé une résonance autour du **sentiment de sécurité** lors des déplacements liés à l'activité scolaire, du développement de formes d'**entraide**, de la notion du **vivre ensemble**, ainsi que de diverses formes de **confiance** mutuelle qui ont pu s'exprimer notamment au travers de **démarches individuelles** (accompagnement informel d'une maman de jour de/vers l'école pour un groupe d'enfants) **ou collectives** (abordées au cours d'un atelier portant sur la thématique de la « rue scolaire », qui nécessite une

- une mise en lumière pratique de plusieurs **traversées et carrefours perçus comme dangereux**, parfois assez **loin en amont** des collèges concernés ;
- un recensement de divers **éléments** typiques du **paysage urbain** (fontaine, kiosque) utilisés comme **point d'arrêt** ou de **jeu** par les élèves ;
- un questionnaire autour de la **place du vélo** en tant que moyen de transport scolaire pour les **élèves et les enseignant·e·s** en milieu urbain. Des envies, des peurs, de potentielles inégalités d'accès et des contraintes légales ont notamment fait surface autour de cette thématique ;
- une **réflexion** sur les **besoins** liés à la **mobilité scolaire** (continuité cyclable, sécurisation des carrefours en zone 30, suppression du stationnement longitudinal là où cela est possible - notamment aux abords des places de jeux, surélévation de passages piétons) ainsi que sur les **attentes et enjeux** légitimes relatifs à la mise en place d'une expérimentation éprouvée à l'étranger au travers du **concept de « rue scolaire »**.





Plan d'action

Le plan d'action contient les éléments suivants :

Mesures: un bouquet de 20 mesures réparties au sein de 6 thématiques :

Aménagements et circulation

Conduite du changement

Communication

Stationnement

Équipements

Potentiel ludique et éducatif.

Fiches-mesures, correspondant à chaque mesure (*en annexe*)

Mesures

Bouquet de mesures proposé

Dans l'optique de répondre de la meilleure des manières aux besoins et enjeux identifiés au cours de cette phase exploratoire, un bouquet de mesures, adapté et réévalué au fil de la consultation des acteurs concernés, est proposé à l'issue de la présente étude.

Ces mesures, implémentables de manière incrémentale, visent à donner une réponse cohérente et multifactorielle aux enjeux liés à la mobilité scolaire veveysanne dans les prochaines années.

Les tableaux de synthèse exposés à la page suivante permettent d'exposer l'objectif visé par chaque mesure, ainsi que ses principes directeurs et le-s porteur-s de projet associés.

Une information plus étoffée à propos de chaque mesure est disponible sous la forme de fiches-mesures en annexe du présent document.

Légende

MESn 'Quick Wins'
MESn Temporalité à définir

Liste des Mesures

AMÉNAGEMENTS ET CIRCULATION

- CIR1** Aménager des rues scolaires
- CIR2** Allonger la durée des feux piétons
- CIR3** Améliorer les cheminements piétons
- CIR4** Améliorer les itinéraires cyclables
- CIR5** Généraliser l'accompagnement piéton
- CIR6** Développer l'accompagnement vélo
- CIR7** Développer la promotion de l'usage des TC

CONDUITE DU CHANGEMENT

- CDC1** Organiser ateliers multi-acteurs annuels
- CDC2** Organiser séances inter-services périodiques
- CDC3** Organiser séances FAM périodiques

COMMUNICATION

- COM1** Plan de communication
- COM2** Signalétique
- COM3** Cartographie

STATIONNEMENT

- STA1** Dépose-minute sans sortie du véhicule
- STA2** Dépose-minute avec sortie du véhicule

ÉQUIPEMENTS

- EQU1** E-bike pour enseignants multisites (sport et autres)
- EQU2** Équipements cyclables pour les familles

POTENTIEL LUDIQUE ET ÉDUCATIF

- LUD1** Exploiter le potentiel sonore et visuel
- LUD2** Exploiter le potentiel naturel et culturel
- LUD3** Développer une offre sportive

Mesure	Objectif	Principes	Porteurs de Projet
CIR1 - Aménager des rues scolaires	Améliorer la sécurité et le capital spatial des enfants et leurs accompagnants sur le chemin de l'école (côté destination)	-Fermeture provisoire du trafic motorisé (entrant) via barrières et équipements légers et mobiles ; -Participation et collaboration entre acteurs ; -Réappropriation de l'espace public (jeux, marquages au sol, etc.), absence de dépose TIM, développement d'un environnement pacifié et convivial.	FAM (URB + ASR)
CIR2 - Allonger la durée des feux piétons	Améliorer la qualité de l'arrivée sur site scolaire par les usagers des modes actifs (piétons, trottinettes)	-Améliorer le confort et la sécurité des piétons /usagers modes actifs, le long d'un axe très fréquenté (Rue du Clos) ; -Réduire le risque d'adoption de comportements dangereux (courir, forcer le passage, ...) -Participation et collaboration entre acteurs (Ville, DGMR)	URB
CIR3 - Améliorer les cheminements piétons	Améliorer la qualité de l'arrivée sur site scolaire par les usagers piétons	-Améliorer la continuité et la sécurité des cheminements dans le périmètre immédiat de tous les collèges ; -Réduire les risques liés aux comportements dangereux (longer une rue sans trottoir, courir, forcer le passage, etc.)	URB
CIR4 - Améliorer les itinéraires cyclables	Améliorer la sécurité des accompagnant-e-s et des élèves en vélo/e-bike/cargo sur le chemin de l'école	-Améliorer la continuité et la sécurité des itinéraires destinés aux modes actifs aux abords de tous les collèges veveysans, via une extension du réseau et un développement ciblé de la signalétique -Réduire le risque d'adoption de comportements dangereux (longer une rue sans trottoir, contresens, forcer le passage, etc.) -Réduire le risque de collision entre vélo et TIM, notamment aux carrefours en zone 30	FAM + URB
CIR5 - Généraliser l'accompagnement piéton	Développer l'offre de déplacements scolaires collectifs via l'extension de l'offre existante	-Développer l'offre actuelle de déplacements collectifs (via la marche à pied) et permettre une plus grande socialisation et une autonomisation progressive des élèves ; -Favoriser l'autonomisation vis-à-vis des parents via une solution intermédiaire entre accompagnement familial et autonomie totale.	FAM
CIR6 - Développer l'accompagnement vélo	Développer l'offre de déplacements scolaires via la création d'une nouvelle offre collective en tant qu'alternative à la marche	-Diversifier l'offre de déplacements collectifs actuelle (marche à pied uniquement) et permettre une plus grande socialisation et une autonomisation progressive des élèves dans l'usage d'un mode alternatif à la marche à pied ; -Favoriser l'autonomisation vis-à-vis des parents via une solution intermédiaire entre accompagnement familial et autonomie totale.	FAM (ASR)
CIR7 - Développer la promotion de l'usage des TP	Promouvoir les possibilités de déplacements scolaires collectifs via l'encouragement à une mobilité diversifiée, incluant les TP	-Diversifier l'offre de déplacements collectifs actuelle et favoriser l'autonomisation progressive des élèves dans l'usage d'un mode alternatif à la marche à pied ; -Répondre à des besoins spécifiques : -Rénovation du bâti scolaire: relocalisation provisoire de certaines classes ; -Trajets de /vers la piscine ; -Favoriser l'autonomisation des élèves vis-à-vis des parents dans un cadre plus large que celui des activités scolaires.	FAM
CDC1 - Organiser ateliers multi-acteurs annuels	Créer plusieurs points d'échange annuels visant au monitoring ainsi qu'à une amélioration continue du contexte de mobilité scolaire	-Favoriser l'échange d'informations et les possibilités d'ajustements des mesures mises en place entre les diverses parties prenantes: Ville de Vevey, police, parents, enseignants, élèves, évt. riverains ; -Valoriser les retours d'expérience ; -Renforcer la pertinence et la cohérence des mesures mises en place.	FAM (URB + ASR)
CDC2 - Organiser séances inter-services périodiques	Pérenniser les points d'échange périodiques visant au monitoring inter-services du PMScol	-Favoriser l'échange d'informations et les possibilités d'ajustements des mesures mises en place entre les différents services concerné de la Ville de Vevey ; -Valoriser les retours d'expérience ; -Renforcer la pertinence et la cohérence des mesures mises en place.	FAM
CDC3 - Organiser séances FAM périodiques	Systématiser les points d'échange périodiques visant au monitoring interne du PMScol	-Favoriser l'échange d'informations et les possibilités d'ajustements des mesures mises en place entre les différents services concerné de la Ville de Vevey ; -Valoriser les retours d'expérience ; -Renforcer la pertinence et la cohérence des mesures mises en place.	FAM

Mesure	Objectif	Principes	Porteurs de Projet
COM1 - Plan de Communication	Gérer et planifier de manière globale la communication au sujet du PMScol	-Gérer la communication liée au PMScol de manière transversale ; -Planifier la communication en ciblant les différents publics visés et en développant divers canaux et déclinaisons spécifiques.	FAM
COM2 - Signalétique	Gérer et planifier la création d'une signalétique propre à l'accès aux sites scolaires et l'orientation des usagers au sein de ces derniers	-Gérer la signalétique de manière transversale ; -Coordonner le développement de la signalétique scolaire avec la signalétique existante ; -Mettre en œuvre la signalétique de manière incrémentale	FAM (URB + ASR)
COM3 - Cartographie	Évaluer annuellement le potentiel des modes actifs des élèves afin d'affiner la communication auprès des ménages concernés	-Cartographie des domiciles des élèves scolarisés à Vevey, pour chaque année scolaire ; -Évaluation des potentiels associés à chaque collège ; -Valorisation en tant qu'outil permettant une communication ciblée auprès des élèves et leurs responsables légaux en fonction de leur lieu de domicile ; -Production de données pouvant être utilisées dans le cadre du développement de la pratique du vélo avec accompagnement (voir mesure EQU2).	FAM (SIT)
STA1- Dépose-minute sans sortie du véhicule	Minimiser les nuisances et dangers engendrés par les pratiques actuelles de dépose d'élèves en voiture	-Modérer les tensions liées à la dépose sauvage en voiture (constats terrain + témoignages) via la définition d'une offre claire de dépose sans sortie autorisée du conducteur ; - Développer un dialogue et une communication visant au changement des pratiques problématiques, afin de diminuer les risques associés à la dépose sauvage.	URB (ASR + FAM)
STA2 - Dépose-minute avec sortie du véhicule	Minimiser les nuisances et dangers engendrés par les pratiques actuelles de dépose d'élèves en voiture	-Modérer les tensions liées à la dépose sauvage en voiture (constats terrain + témoignages) via la définition d'une offre claire de dépose avec sortie autorisée du conducteur ; - Développer un dialogue et une communication visant au changement des pratiques problématiques, afin de diminuer les risques associés à la dépose sauvage.	URB (ASR + FAM)
EQU1 - E-bike pour enseignants multisites	Pallier les inconvénients générés par l'offre de stationnement TIM à la disposition des enseignants de sport dans leurs déplacements intersites	-Limiter les éventuels retards des enseignant-e-s induits par l'absence de stationnement attiré ; -Diminuer le stress et la perte de temps induits par la recherche fréquente d'une place de stationnement publique payante ; -Offrir une solution pratique et rapide comme alternative à des trajets TIM urbains peu efficaces ; -Déployer un impact positif en termes de cohérence et d'image.	FAM (DUR)
EQU2 - Équipements cyclables pour les familles	Développer une forme d'équité en termes d'accessibilité à la pratique du vélo, en regard des différences socio-économiques et culturelles des familles	-Garantir une égalité d'accès au vélo via un système de location moyenne durée (de quelques mois, renouvelable), pour les trajets scolaires en priorité -Favoriser la pratique du vélo et l'autonomisation dans son usage, pour tout élève qui le souhaite ; -Soutenir le développement de l'usage du vélo y.c. auprès des élèves provenant de foyers modestes.	FAM (DUR)
LUD1 - Exploiter le potentiel sonore et visuel	Améliorer l'attractivité du chemin de l'école au travers du développement de l'éveil des sens, tout en préservant l'autonomie et la sécurité des élèves	-Poursuivre l'objectif via une participation active des acteurs concernés (élèves, accompagnants) ; -S'appuyer sur le bâti existant et ses propriétés (exploiter l'effet d'écho des passages sous-voies, pose de dispositifs insonorisants /amplificateurs / exploiter les surfaces brutes à disposition : peintures murales, panneau à bricolage ou dessin).	FAM (TRA + URB + COS)
LUD2 - Exploiter le potentiel naturel et culturel	Améliorer l'attractivité du chemin de l'école via le développement d'apprentissages liés au patrimoine environnant, tout en préservant l'autonomie et la sécurité des élèves	-Rediriger certains itinéraires scolaires, non au plus court, mais au plus agréable et divertissant ; -S'appuyer sur l'environnement existant et ses qualités : -Exploiter le patrimoine naturel des parcs et jardins ; -Exploiter les surfaces brutes à disposition: panneaux d'information, histoire, devinette ; -Coordination possible avec les musées veveysans et leurs espaces extérieurs.	FAM (TRA + URB + SCU)
LUD3 - Développer une offre sportive	Développer l'autonomie et la confiance des élèves via la création d'une offre sportive praticable lors des trajets scolaires	-Rediriger certains itinéraires non au plus court, mais au plus sportif et divertissant ; -S'appuyer sur le bâti existant et ses qualités ; -Exploiter les fitness en plein-air ; -Exploiter les espaces naturels et leurs possibilités (grimpe, places de jeux) ; -Éventuellement développer de nouvelles possibilités de pratiques sportives et corporelles.	FAM (URB)



Concept d'intervention

Sur la base des enseignements issus de l'état des lieux, et avant de se projeter dans la mise en œuvre de réponses concrètes, quelques mots sur le concept associé au présent PMScol.

Plusieurs axes de travail ont été pré-identifiés lors des premières séances de travail du projet: l'accessibilité, la sécurité, la convivialité, la flexibilité et l'adaptabilité (réversibilité), ainsi que les potentiels ludiques et éducatifs des parcours scolaires.

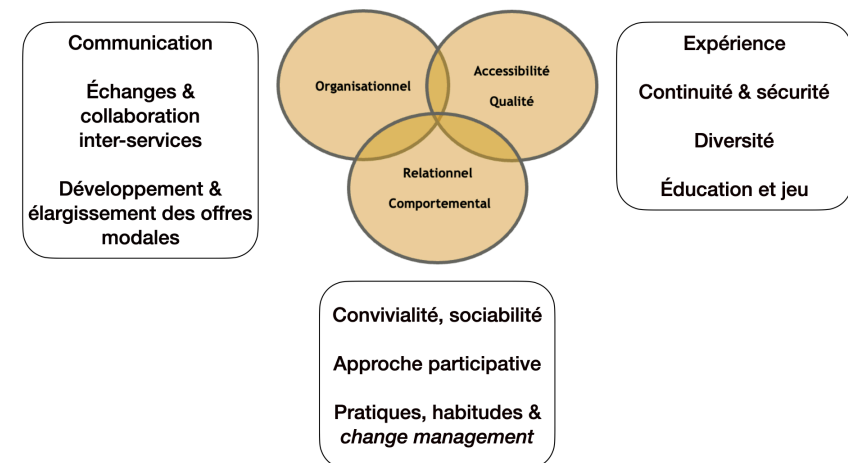
Les interventions préconisées sont ensuite présentées sous forme cartographique, pour chaque groupe de collège identifié dans la partie état des lieux.

Au fil des étapes de consolidation de la vision globale du projet, trois axes principaux se sont détachés et ont finalement été retenus comme vecteurs de portage de la stratégie d'implémentation:

- **Organisationnel** (écoles, services de la ville): enclassement et organisation familiale, coordination avec le service de la famille, implication des parents, communication sur la gestion des équipements, etc.
- **Qualité des aménagements** (mobilité et espaces publics): sécurité, confort sur le chemin de l'école, continuité et suppression des effets de coupure, gestion de la dépose-minute, traversées piétonnes, etc.

- ✓ Perspectives d'évolution d'une bonne vers une très bonne qualité des cheminements scolaires
- ✓ Immense potentiel ludique et éducatif à proximité immédiate, le plus souvent déjà protégé du trafic routier
- Gestion et amélioration des carrefours en zone 30 potentiellement limitées par les normes légales (à réévaluer sur la base des nouvelles directives DGMR)
- Dépose TIM à cadrer et/ou déplacer en lieu sûr, sans garantie d'évolution des comportements et pratiques d'une population ne se limitant pas au cadre scolaire

- **Relationnel et comportemental:** pratiques acquises en termes de mobilité, attachements et ancrages, réputation associée à chaque collège (réelle ou ressentie), communication visant au *change management*, etc.



Synthèse: cartographie des interventions préconisées

Les interventions proposées en réponse aux problématiques, enjeux et potentiels identifiés lors des analyses documentaires et de terrain sont présentées ci-après.

Cette restitution s'articule sous la forme de six cartes regroupant les recommandations d'intervention applicables à deux à trois collèges par carte.

Pour ce faire, un **périmètre d'intervention** a été défini, afin de fixer un cadre spatial considéré comme fortement lié à la qualité de l'expérience des élèves et de leurs accompagnant·e·s sur leurs trajets scolaires.

Pour la suite du déploiement des mesures, la déclinaison plus fine d'une série de périmètres devra être envisagée afin d'étoffer ce concept spatial (périmètre d'attente des accompagnant·e·s, périmètre d'arrivée en modes actifs, etc.)

La cartographie d'intervention est segmentée comme suit:

Carte 1 - Quai Ansermet et Moulins (1-2P uniquement)

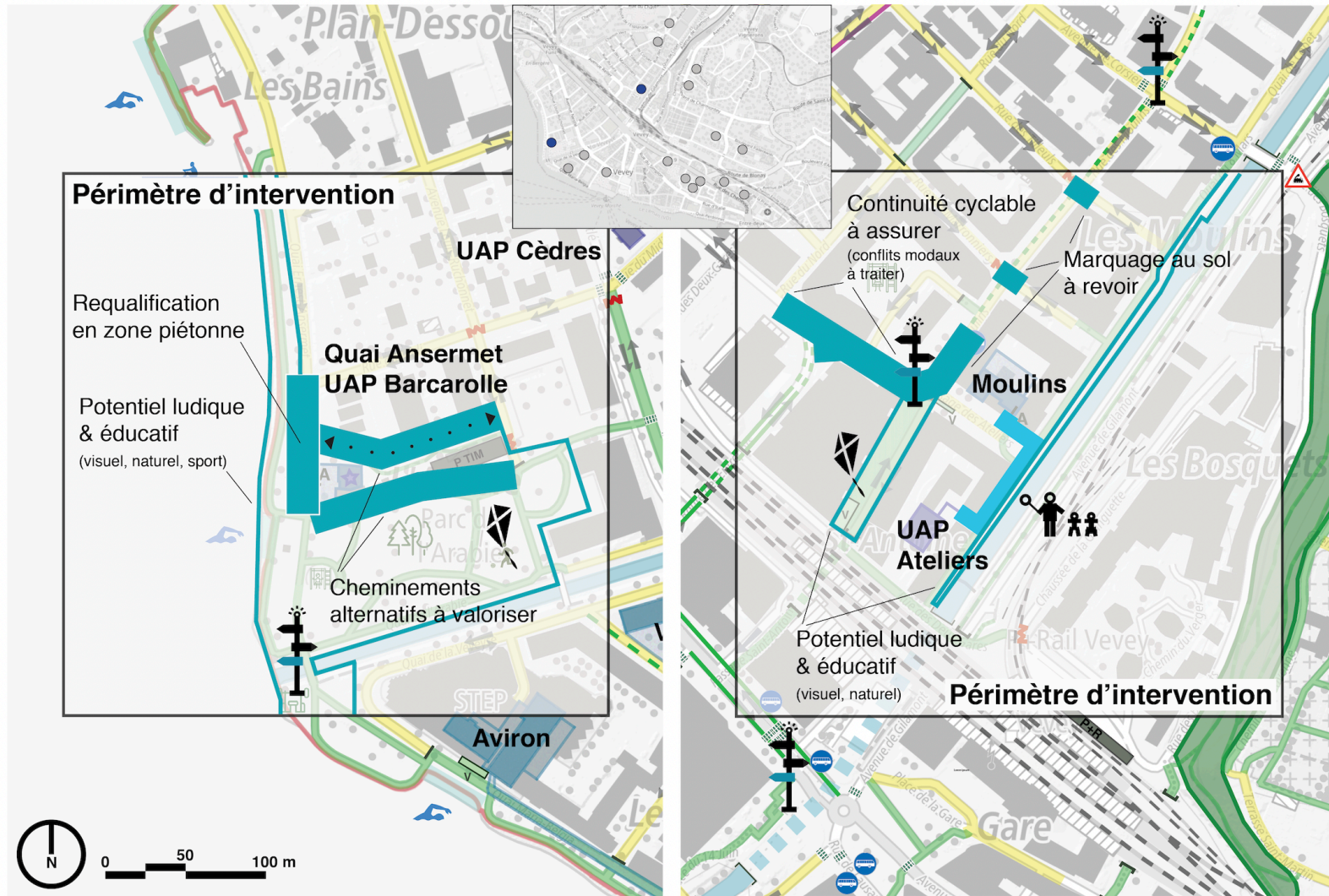
Carte 2 - Part-Dieu et Prairie

Carte 3 - Clos et Kratzer

Carte 4 - Charmontey et Pavillons

Carte 5 - Veveyse, Aviron et Galeries

Carte 6 - Plan et Crosets



Quai Ansermet | UAP Barcarolle

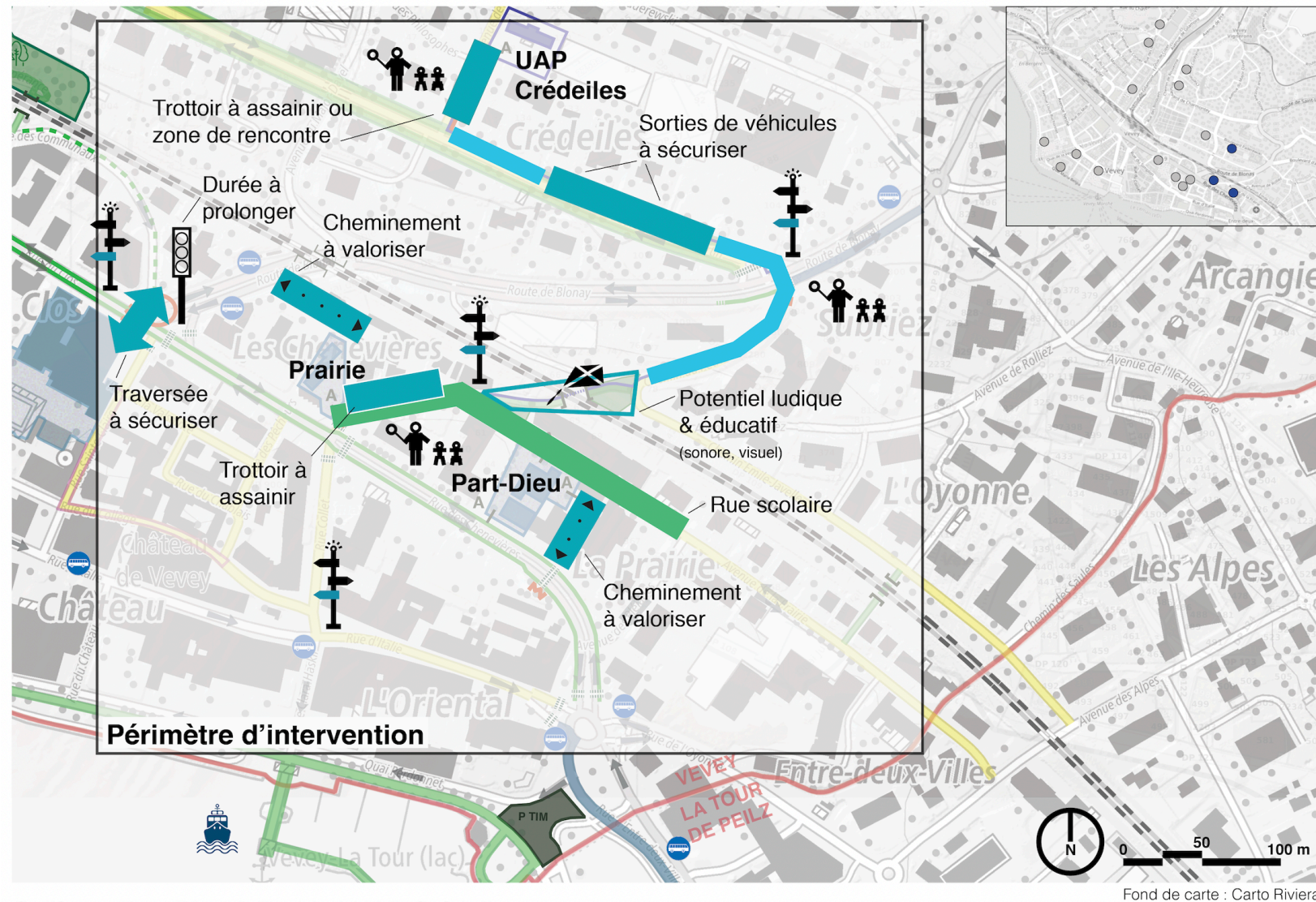
Moulins | UAP Ateliers

Écoles 1-2 P - Moulins et Quai Ansermet

Ansermet | Les cheminements les plus empruntés, provenant de Plan-Dessous, ne sont actuellement pas optimaux sans pour autant être formellement dangereux. Au niveau de l'intersection Ruchonnet / Midi, ils pourraient être redirigés vers le Parc Doret, qui offre deux alternatives qu'il faudrait rendre plus attractives, surtout celle située le plus au nord, peu visible et vétuste. Le tronçon d'arrivée sur site n'étant pas utilisé par les voitures lors des relevés, il pourrait être pacifié afin de correspondre à l'usage naturel de ce secteur, à savoir celui des modes actifs. Le parc Doret et les quais environnants (lac et Veveyse) constituent un immense potentiel pour le développement des aspects ludiques et éducatifs à associer aux cheminements scolaires.

Moulins | Plusieurs types d'interventions sont à envisager sur le tronçon sud en direction de l'Avenue Reller. Un marquage au sol clair et continu apparaît nécessaire *a minima* pour les cyclistes qui 'décochent' dans ce virage pour se rendre à la gare, voire pour toute la section est de l'Avenue Reller, afin d'appuyer la sécurité des traversées piétonnes. Le marquage d'une ou deux cases de prise/dépose-minute en voiture permettrait de cadrer la pratique et d'éviter l'encombrement des cheminements naturels à vélo ou à pied. Enfin, un important potentiel ludique et éducatif réside dans des quais pacifiés, à quelques mètres des classes et de l'UAP, le long de la Veveyse, et qui pourraient être utilisés notamment lors des trajets liés à l'UAP.

- ✓ Perspectives d'évolution d'une bonne vers une très bonne qualité des cheminements scolaires
- ✓ Immense potentiel ludique et éducatif à proximité immédiate, le plus souvent déjà à l'écart du trafic routier
- Gestion et amélioration des carrefours en zone 30 potentiellement limitées par les normes légales (à réévaluer sur la base des nouvelles directives DGMR)
- Dépose TIM à cadrer et / ou déplacer en lieu sûr, sans garantie d'évolution des comportements et pratiques d'une population ne se limitant pas au cadre scolaire

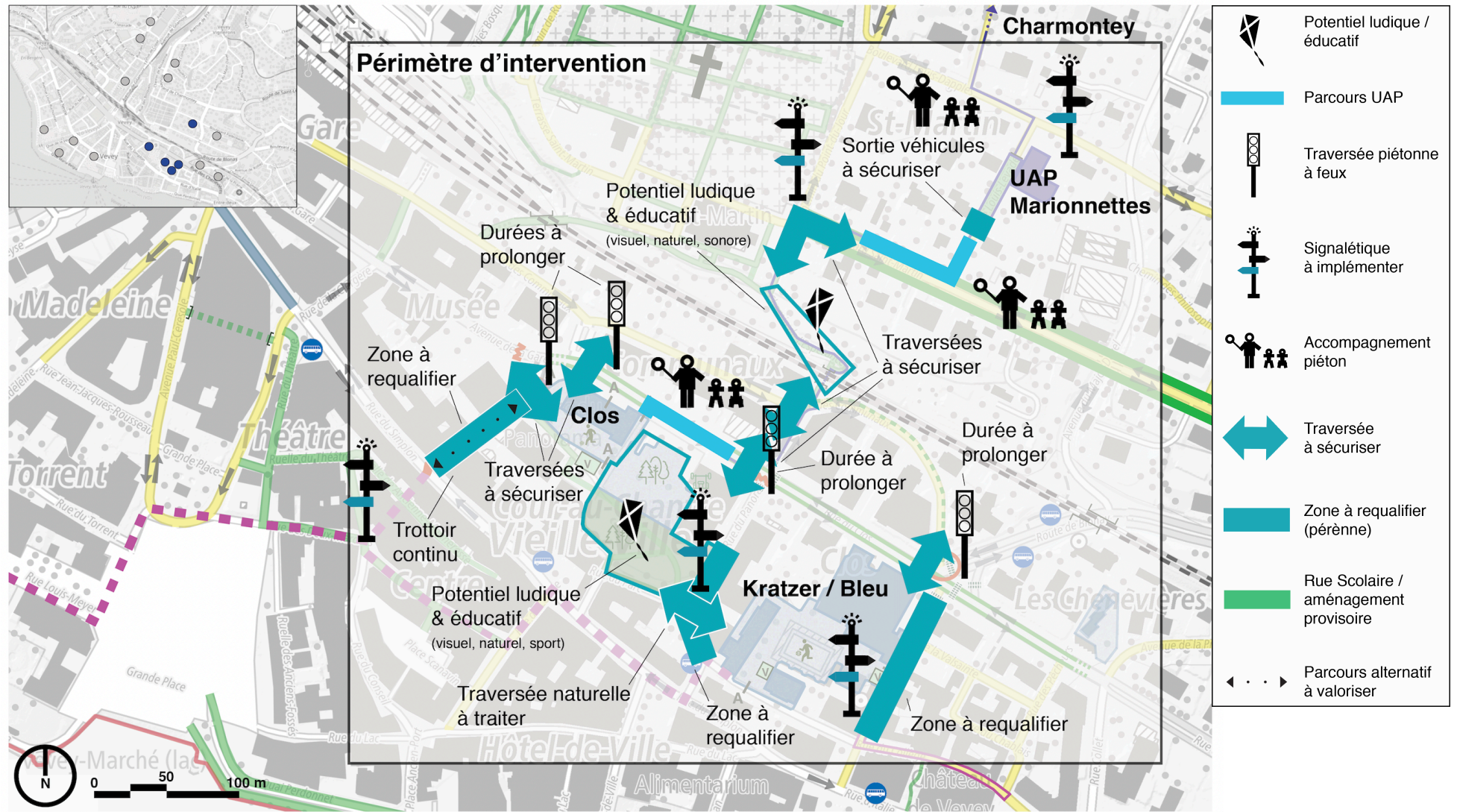


Collèges Part-Dieu & Prairie | UAP Crédeiles

Part-Dieu et Prairie | La Rue de la Prairie représente une bonne candidate à l'essai d'une requalification en « rue scolaire », qui permettrait de tester une mesure de pacification aux heures d'arrivée et de départ des élèves des deux collèges. La dépose voiture pourrait être reportée jusqu'au parking de l'Entre-deux-Villes et invitée à suivre un parcours balisé à pied pour les derniers mètres de l'accompagnement. Les cheminements via l'église Notre-Dame (Part-Dieu) ou l'église Anglaise (Prairie) pourraient être valorisés afin de limiter ceux le long de la route cantonale. Dans le cas de Notre-Dame, un cheminement piéton continu et sécurisé devrait être créé.

Parcours UAP | Les parcours actuels sont de très bonne qualité et devraient bénéficier des interventions de rénovation préconisées sur le tronçon ouest de la Rue de la Prairie. Le franchissement de l'Avenue de Blonay est désormais d'excellente qualité, étant donné sa récente réfection, le Bd St-Martin disposant quant à lui d'un trottoir séparé du trafic. Le parcours UAP traverse plusieurs espaces intéressants en termes de potentiel ludique et éducatif (passage sous-voie, zone piétonne utilisable comme aire de jeux et de découverte, murs et murets). Les trois points d'attention nécessitant réflexion et amélioration consistent en la sortie potentielle de voitures le long du Bd St-Martin, l'extrême vétusté et étroitesse du trottoir à l'arrivée sur Crédeilles ainsi que la potentielle entrée et sortie de véhicules de/vers un parking, quelques mètres avant l'UAP.

- ✓ Potentiel de requalification de la Rue de la Prairie en rue scolaire
- ✓ Potentiel ludique et éducatif aux abords des collèges et le long du parcours UAP
- Proximité immédiate de la route cantonale
- Gestion du report de la dépose TIM en cas de requalification (vers l'Entre-deux-Villes par exemple)
- Importants travaux d'infrastructure à planifier
- sur deux tronçons aux trottoirs insuffisants

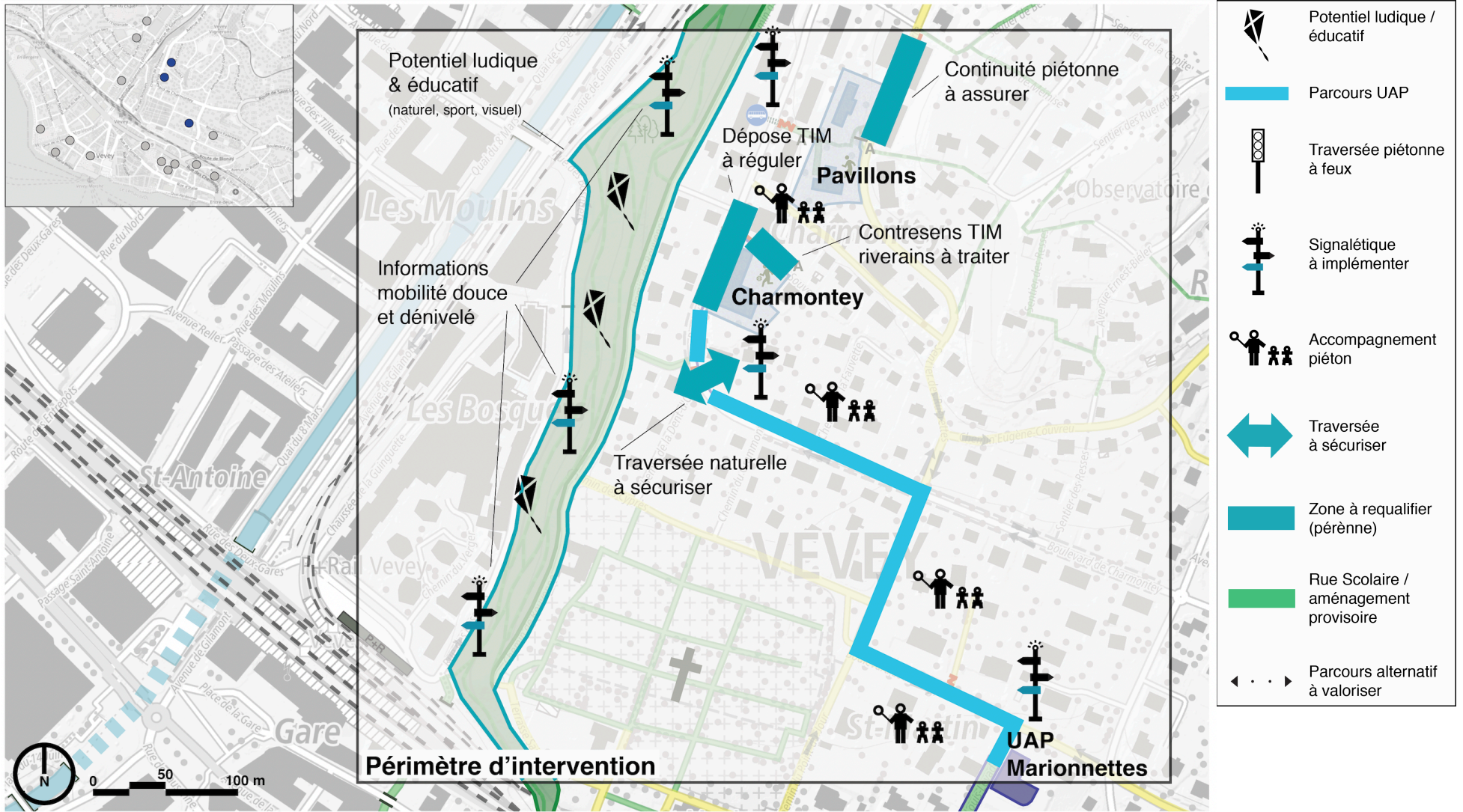


Collèges Clos, Bleu & Kratzer | UAP Marionnettes

Clos et Kratzer | Le cumul de risques constatés à la Rue du Musée impose de repenser et requalifier ce tronçon de manière absolument prioritaire. La présence d'un parking privé (COOP) exclut la possibilité d'une pacification totale ou d'un test en rue scolaire. Toutefois, une amélioration des continuités piétonnes des deux côtés ou une mise en zone de rencontre apparaissent comme les deux alternatives permettant de répondre aux problématiques observées. L'étude à venir pour l'optimisation des carrefours de la Rue du Clos devra impérativement inclure dans sa réflexion l'optimisation des temps de vert piéton afin de garantir une accessibilité piétonne de qualité à l'arrivée sur sites. Les traversées de la Rue du Panorama devront être repensées pour correspondre aux lignes de désir identifiées, actuellement hors des deux traversées marquées. La requalification de cette rue (mise en zone de rencontre ou piétonnisation) pourrait également permettre de résoudre ce point spécifique, tout comme celle de la Rue Ste-Claire, au vu de son étroitesse et de la présence de conflits modaux devant l'accès est du collège.

Parcours UAP | Le parcours UAP bénéficie d'un cadre magnifique et d'intéressants potentiels ludiques et éducatifs dès le passage sous-voie de la Rue des Communaux. Il se verra également amélioré par toute intervention préconisée à la Rue du Clos. Deux traversées en zone 30 pourraient faire l'objet d'une amélioration, par exemple via un marquage au sol ou la pose d'aménagements urbains supplémentaires. Enfin, les risques liés à une sortie de propriété privée à quelques mètres de l'arrivée pourraient être mitigés en redirigeant le cheminement vers l'UAP dans les derniers mètres du parcours.

- ✓ Grand potentiel d'amélioration des trois rues contiguës aux collèges concernés
- ✓ Interventions produisant un effet plus large, à la fois sur le trajet scolaire, le parcours UAP et les déplacements inter-sites
- Latence liée aux interventions préconisées à la Rue du Musée, la Rue du Panorama et la Rue Ste-Claire; envisager des mesures provisoires permettant de réduire les risques à court terme
- Conflit entre optimisation du trafic motorisé à la Rue du Clos (en dehors du cadre du PMScol) et optimisation des cheminements piétons

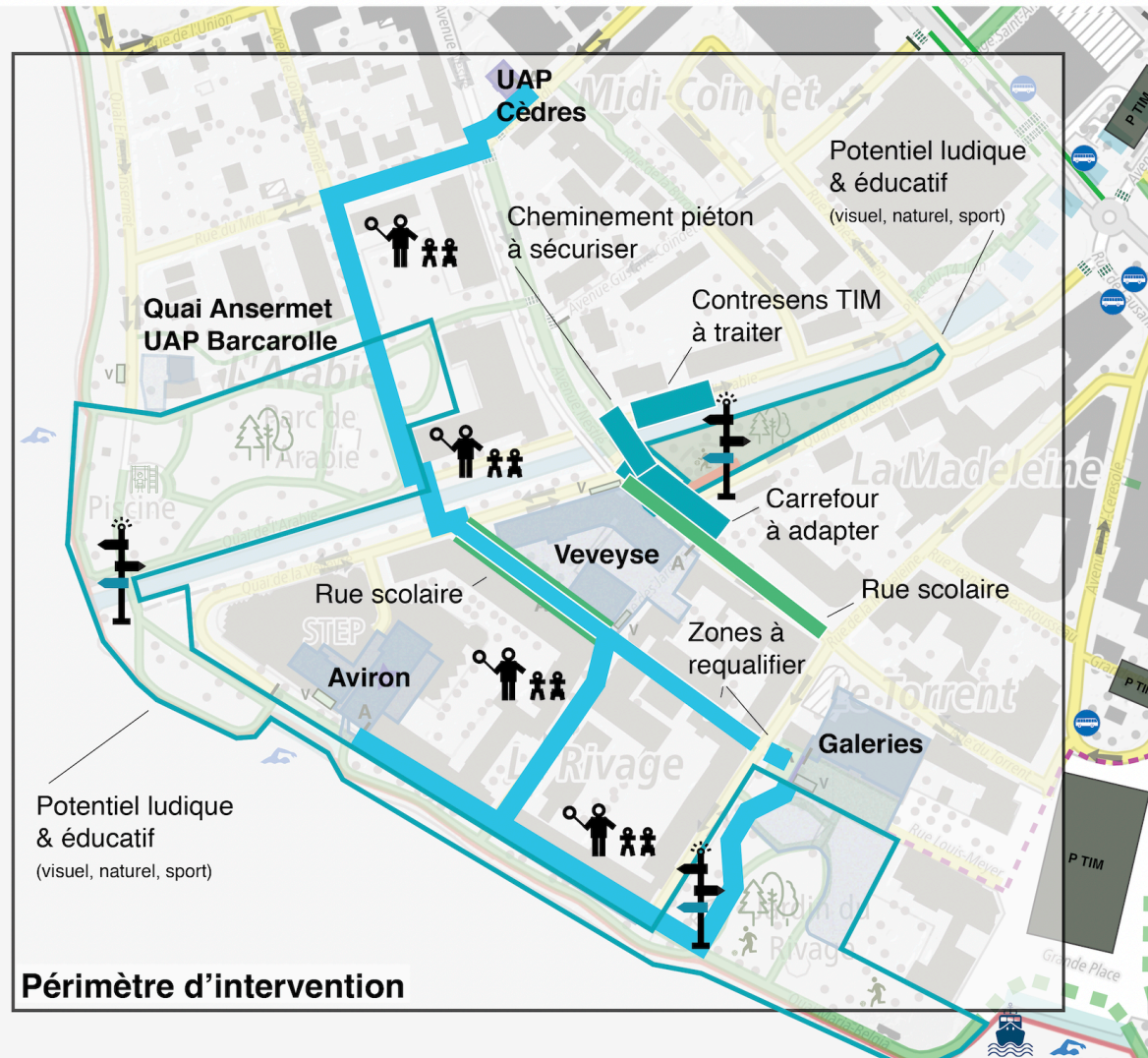
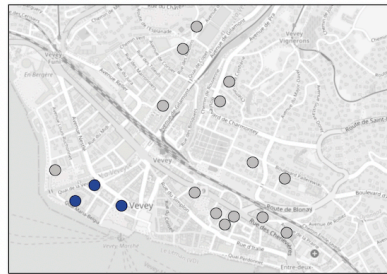


Collèges Charmontey & Pavillons | UAP Marionnettes

Charmontey et Pavillons | La gestion des quelques places dédiées à la dépose-minute, dont l'usage prévu n'est pas forcément respecté (garer sa voiture, puis accompagner son enfant jusqu'à la cour d'école), pourrait être revue via un contrôle et l'application plus systématique d'une amende en cas de non-respect. L'accès voiture (riverains) en conflit avec l'arrivée des élèves et leurs accompagnant-e-s au Ch. du Souvenir est une situation qui n'offre qu'une faible marge de manœuvre, sauf créer un autre chemin d'accès au collège. Il est à noter cependant que cette cohabitation ne semble pas poser de problèmes de sécurité particuliers. La traversée naturelle du Bd Charmontey (virage sud) pourrait être évitée en cas de passage en zone 30 et de marquage au sol en amont, la pose de barrières étant exclue par l'existence d'un accès privé à l'intérieur du virage. Concernant l'accès aux Pavillons, un trottoir continu devrait être créé au Ch. de la Confrérie. Enfin, le Ch. de Rouvenne et la forêt des Bosquets disposent d'un très beau potentiel ludique et éducatif.

Parcours UAP | Le parcours actuel dispose d'excellentes conditions de cheminement, avec une traversée de chaussée moderne et une autre au marquage passablement effacé, mais située en zone 30. Le point d'attention principal du parcours est l'existence de plusieurs sorties de parcelles privées (Louis-Dapples, Charmontey), qui entraînent généralement une faible visibilité. Des mesures préventives telles qu'une communication ciblée auprès des habitants ou un marquage au sol spécifique devant chaque portail pourraient être envisagées pour mitiger les risques induits par cette situation.

- ✓ Cheminements scolaires continus et agréables
- ✓ Grand potentiel ludique et éducatif à proximité, relativement bien protégé du trafic routier
- Chemin du souvenir: situation quasiment inévitable sous réserve de création d'un nouvel accès à l'école
- Dépose TIM à cadrer, sans garantie d'évolution des comportements et pratiques d'une population ne se limitant pas au cadre scolaire



	Potential ludique / éducatif
	Parcours UAP
	Traversée piétonne à feux
	Signalétique à implémenter
	Accompagnement piéton
	Traversée à sécuriser
	Zone à requalifier (pérénne)
	Rue Scolaire / aménagement provisoire
	Parcours alternatif à valoriser



Collèges Veveyse, Aviron & Galeries | UAP Cèdres

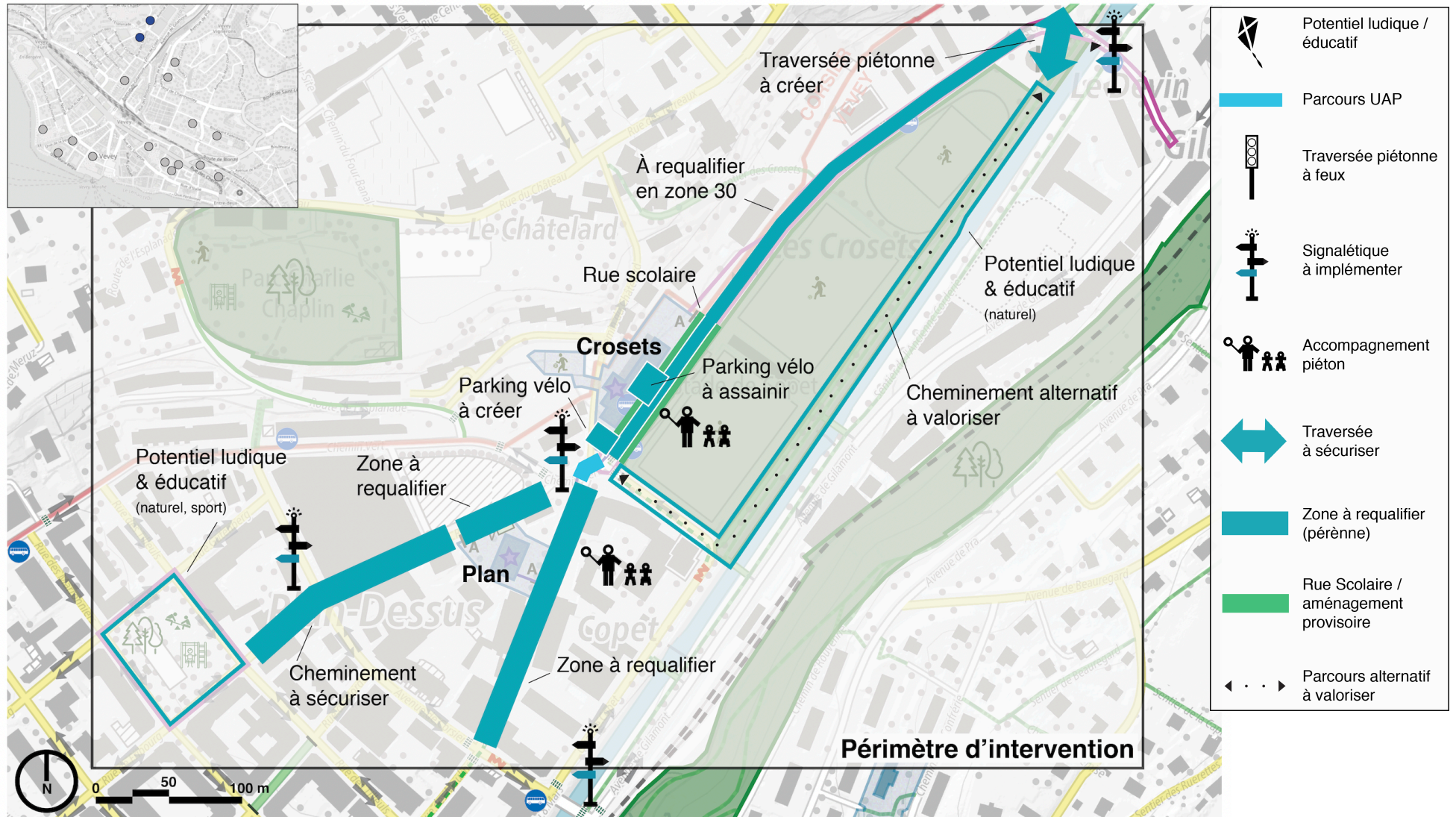
Veveyse | Le site apparaît comme un candidat idéal pour le test du concept de ‘rue scolaire’ au nord comme au sud, qui pourrait venir compléter une requalification en zone de rencontre de la Rue Louis-Meyer (point d’attention: stationnement voiture longitudinal à traiter). Le risque d’un report spatial de la dépose voiture sauvage devra également être examiné, quel que soit le déroulement des opérations. Côté nord, la refonte complète du carrefour Torrent-Quai Veveyse et la valorisation du passage sous-voie actuel apparaissent indispensables, en traitant également la question de la sécurité du cheminement piéton à travers le parking voiture et le Quai d’Arabie, qui n’offre actuellement ni trottoir ni même une voie piétonne sûre. Au carrefour, l’enlèvement des barrières ainsi que des mesures de signalisation et/ou de marquage au sol devraient venir sécuriser la traversée (ligne de désir) généralement utilisée par divers usagers, y compris au-delà du cadre purement scolaire.

Aviron | L’aviron bénéficiera indirectement des aménagements proposés dans le secteur.

Galleries | L’extension du parvis scolaire de quelques mètres à l’ouest (Louis-Meyer, côté Madeleine) pourrait constituer une avancée en termes de pacification ainsi que de dissuasion de la dépose en voiture. Enfin, les trois sites disposent d’un immense potentiel ludique et éducatif grâce à la présence du Jardin du Rivage, des quais (lacustre et Veveyse), ainsi que du Parc Doret.

UAP | Les parcours UAP, continus, agréables et sécurisés ne soulèvent pas de point d’attention particulier, si ce n’est l’exploitation d’un grand potentiel ludique et éducatif.

- ✓ Sites candidats à des phases test de requalification provisoire (rue scolaire)
- ✓ Grand potentiel naturel et ludique autour des trois sites
- Rue du Torrent: envisager la mise en place de mesures préventives à court terme (carrefour, parking voiture et Quai d’Arabie)
- Dépose TIM à cadrer, sans garantie d’évolution des comportements et pratiques d’une population ne se limitant pas au cadre scolaire



Collèges Plan & Crosets | UAP respectives

Plan et Crosets | Les axes d'intervention principaux consistent en une requalification des deux tronçons entourant le collège du Plan (rues de Fribourg et des Moulins) et une réflexion sur le stationnement voiture actuellement à cheval sur le trottoir. La Rue de Fribourg apparaît comme la plus problématique, mais toutes deux pourraient faire l'objet d'une requalification en zone de rencontre. Dans les deux cas, la gestion de la dépose voiture, sauvage ou non, devra faire l'objet d'une attention particulière. Des mesures à court et long terme devraient être prises à la Rue de Fribourg, qui souffre d'un manque de continuité et de sécurité des cheminements piétons. Ces interventions bénéficieront aux usagers des deux collèges, étant donné la forte proportion d'élèves accompagnés empruntant ces deux axes pour se rendre aux Crosets.

Si la requalification en zone 30 de la Rue des Crosets apparaît nécessaire à moyen terme, cet axe devrait dans un premier temps être proposé en phase test pour le concept de rue scolaire. Ces mesures devraient être renforcées par une forte valorisation du parcours alternatif le long de la Veveyse (potentiel naturel, ludique et éducatif). Enfin, l'infrastructure de stationnement vélo, actuellement située sous la sombre et humide rampe d'accès à l'entrée principale du bâtiment, devrait être repensée, voire élargie, au vu du taux d'occupation observé lors des visites de terrain.

UAP | Le parcours UAP entre les deux collèges est actuellement d'excellente qualité. Les interventions préconisées bénéficieront également à ces parcours.

- ✓ Grand potentiel d'amélioration des trois axes (Fribourg, Moulins, Crosets) les plus empruntés par les usagers des deux collèges
- ✓ Quai de Copet propice à la création d'un parcours alternatif ludique et éducatif
- Gestion des traversées piétonnes en zone 30 toujours délicate, surtout dans les carrefours à priorité de droite (visibilité)
- Question de la dépose sauvage à surveiller avec ou sans requalification



Stratégie de mise en œuvre

Grâce au travail conjoint effectué ces derniers mois par le mandataire et les services de la Ville, une proposition concrète est désormais disponible, dont les modalités d'implémentation seront gérées et priorisées par les services concernés.

La stratégie de mise en œuvre comprend:

- Une **matrice impact-effort** des mesures ;
- Un **tableau de priorisation** d'implémentation des mesures ;
- Un bref **exposé individuel** des mesures phares - '**Quick Wins**'
- Une **analyse SWOT** des mesures (*en annexe*)
- Des **calendriers d'implémentation** à court et moyen termes (*intentionnel, en annexe*)

Les mesures phares sont présentées dans un calendrier d'implémentation qui leur est propre afin d'esquisser un scénario qui permette un démarrage effectif pour la rentrée scolaire 2023-2024.

Matrice impact-effort

La matrice exposée ci-contre permet de restituer les caractéristiques de chaque mesure selon les deux axes d'analyse cités en titre.

Les mesures 'Quick Wins' se démarquent du reste des mesures de par leur relative facilité d'implémentation à court terme.

De manière générale, les mesures touchant à la circulation et aux aménagements nécessiteront un niveau d'effort élevé, de par l'ampleur et la complexité de certaines interventions, ainsi le degré de coordination nécessaire avec de nombreuses parties prenantes. Leur déploiement devra se faire en tenant compte de contraintes externes sortant du cadre du présent projet.

Les mesures touchant au stationnement voiture (prise et dépose des élèves) apparaissent comme étant les plus exigeantes en termes d'effort pour plusieurs raisons:

- la difficulté à contrôler, cadrer et éventuellement verbaliser les usages sur tous les sites simultanément ;
- la force des habitudes et des pratiques ancrées chez les accompagnant·e·s et le sentiment d'impunité relatif au premier point ;

- la tension existante entre les principes contradictoires de proposer des cases afin de réguler les pratiques potentiellement dangereuses, tout en dissuadant le recours à la voiture par une absence d'infrastructure dédiée trop attractive ;
- l'impact sur cette problématique de certaines requalifications proposées, qui dessinent le besoin d'une gestion dynamique et potentiellement changeante au fil du temps.

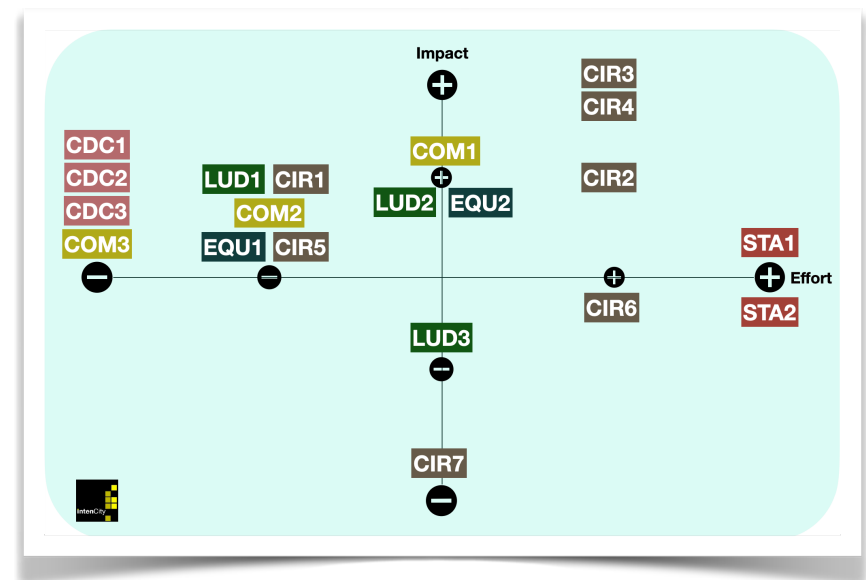


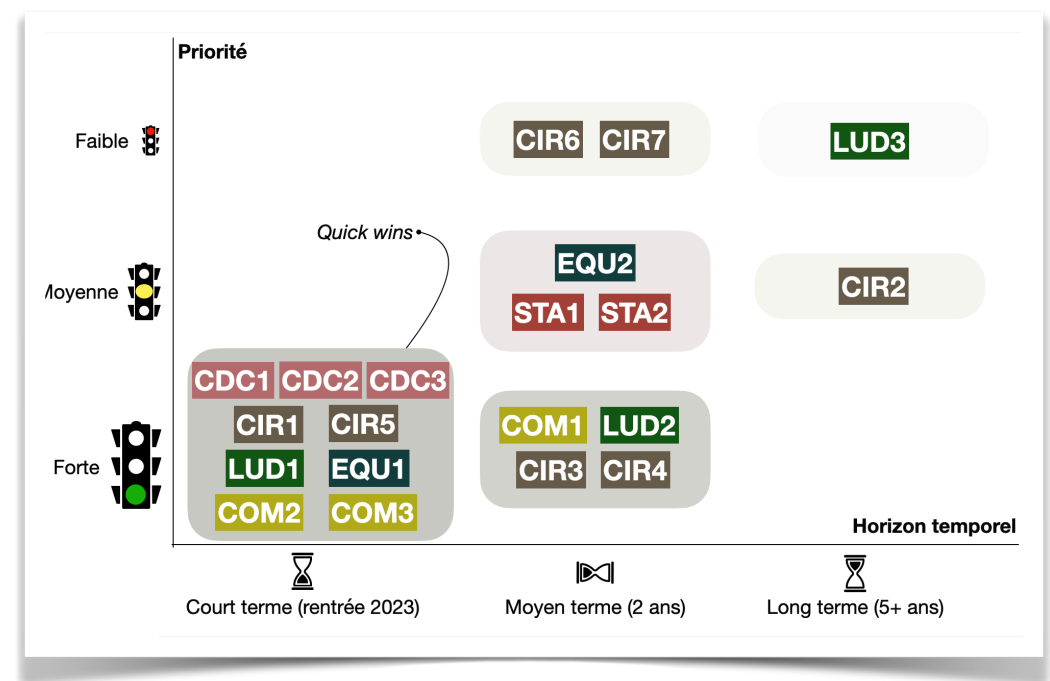
Tableau de priorisation

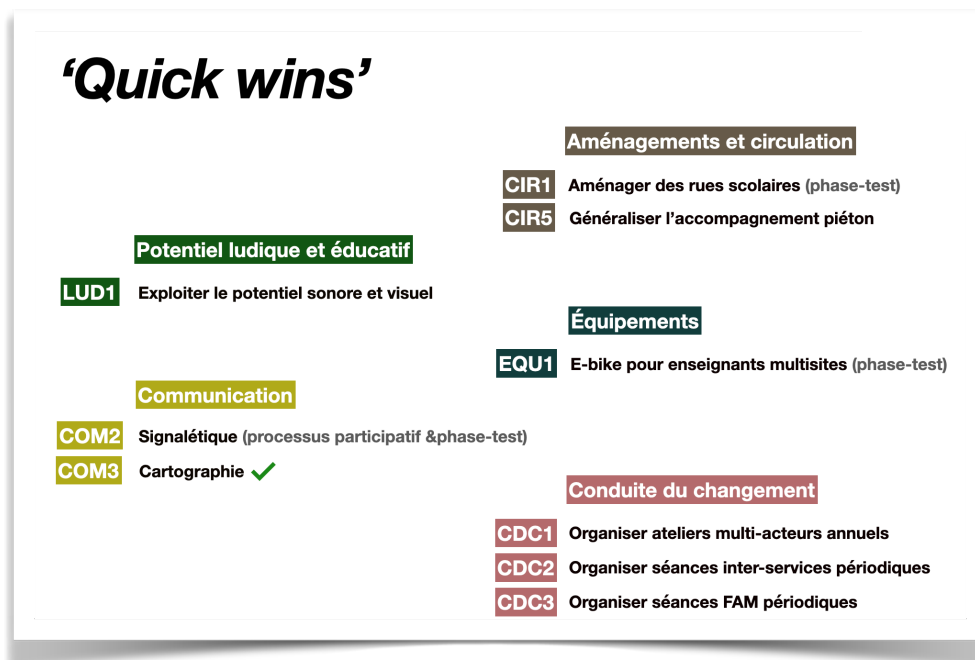
Le tableau de priorisation met d'emblée en lumière les neuf mesures 'Quick Wins' qui seront abordées plus largement dans la section suivante. Ces mesures sont celles qui représentent les meilleures opportunités d'implémentation à court terme, que ce soit en phase test, en implémentation périodique ou incrémentale.

L'implémentation de la plupart des mesures de circulation/aménagement peut être envisagée dans les 24 prochains mois, mis à part le réglage des feux piétons qui pourrait potentiellement subir un délai supplémentaire, dû au processus de validation à l'échelle cantonale, car lié à l'exploitation de la Rue du Clos (route cantonale).

L'exploitation des potentiels ludiques et éducatifs pourrait se dérouler en parallèle de manière incrémentale, ou être implémentée successivement de manière spécifique, comme illustré sur la matrice.

La mise en œuvre concrète dépendra évidemment des éventuelles contraintes budgétaires propres à la Ville de Vevey.





Mesures phares et 'Quick Wins'

Les mesures présentant des opportunités d'implémentation prioritaires ou à court terme sont les suivantes:

CIR1 - Aménager des rues scolaires (phase test) :

Le concept de **rue scolaire** consiste en une fermeture au trafic automobile d'axes attenants à un site scolaire pour une courte durée aux heures d'entrée et de sortie scolaire. Le concept est souvent utilisé pour des raisons sécuritaires dans de grandes agglomérations et nécessite une forte mobilisation des parents. Son applicabilité et son niveau de pertinence dans le contexte veveysan seront dans un premier temps évalués via la mise en place d'une phase test. Deux tronçons ont d'ores et déjà été pré-sélectionnés pour ce type de requalification, en collaboration avec les services FAM et URB:

- **L'Avenue des Crosets**, associée au collège du même nom;
- **La Rue de la Prairie**, associée aux collèges de Part-Dieu et de la Prairie.

Dans un second temps, deux autres tronçons apparaissent également intéressants, en cas de validation et d'extension du concept:

- **La Rue du Torrent**, associée au collège de la Veveyse ;
- **La Rue Louis-Meyer** - tronçon ouest, associé au collège de Veveyse.

LUD1 - Exploiter le potentiel sonore et visuel :

L'exploitation du potentiel sonore et visuel participe à la volonté de renforcer la qualité du parcours scolaire ainsi que le développement des capacités spatiales, culturelles et interpersonnelles des élèves. Le passage sous-voie du carrefour Torrent-Quai de la Veveyse (collèges de la Veveyse, Aviron et Galeries) pourrait ainsi faire office de site pilote pour la réappropriation de ce lieu via une démarche participative. Les propriétés sonores et visuelles offertes par sa configuration pourraient permettre, en parallèle d'un assainissement préalable de la part de la Ville, de renforcer son attractivité tout en offrant une alternative sécurisée au carrefour en surface, à réorganiser.



CIR5 - Généraliser l'accompagnement piéton :

Le développement de l'accompagnement scolaire formel est éligible à une amorce rapide, notamment par le biais d'une coordination de la Ville avec l'ATE (Association transports et environnement), propriétaire du concept de Pédibus, dans l'optique d'évaluer les possibilités d'ouverture de 'lignes' officielles sur le territoire veveysan. Concernant le volet informel, une démarche participative pourra être déployée dans une optique d'implication d'acteurs-clés tels que les mamans de jour, afin également d'évaluer son potentiel et de mettre en œuvre une éventuelle formation à l'accompagnement scolaire.

COM3 - Cartographie :

La mesure, portée par le secteur *SIT - Système d'information du territoire / Cartoriviera* de la ville de Vevey, permettra d'évaluer le potentiel des modes actifs lors de chaque année scolaire. Elle consiste en une gestion géo-spatiale des conditions de parcours de chaque élève. Une telle mesure permettra d'engager une communication ciblée auprès des familles concernées, sur la base des alternatives d'accès aux sites scolaires et de mettre en avant l'usage des modes actifs ainsi que des mesures mises en œuvre, au fil de leur implémentation (rue scolaire, etc.)

CDC1, 2 et 3 - Organiser des ateliers et séances intra- et inter-services :

Ces trois mesures ont pour vocation de pérenniser et institutionnaliser des échanges réguliers entre les parties prenantes du projet, sous forme de séances intra-service (FAM), inter-services (FAM, Urbanisme), ainsi que dans une transversalité plus large (Police, parents, accompagnant·e-s, enfants, ATE, etc.).

COM2 - Signalétique (processus participatif et phase test) :

La signalétique en ville de Vevey est aujourd'hui déjà fortement développée, dans diverses déclinaisons dont l'abondance se déploie souvent au détriment de la lisibilité. En ce sens, le développement d'un concept de signalétique dans le cadre du PMScol n'a pas pour vocation de créer une « couche » d'information supplémentaire, mais bien d'intégrer une signalétique scolaire spécifique en parallèle à une réflexion globale sur l'orientation en ville et la signalétique existante. L'idée d'un concept sur-mesure, **par exemple en lien avec la tradition veveysanne de la Fête des Oiseaux**, a été testée avec succès lors des entretiens et ateliers de la phase exploratoire. Le développement d'une telle mesure est parfaitement compatible avec une implémentation incrémentale, ceci en faisant appel à un partenaire spécialisé.

EQU1 - E-bike pour enseignant·e-s multisites (phase test) :

Le constat d'un manque de compatibilité entre enseignement multisites et absence de stationnement voiture dédié aux enseignant·e-s sur chaque site scolaire a été mis en lumière lors des échanges de la phase exploratoire. Pour y répondre, une mise à disposition de vélos électriques ou vélos-cargo (attribués personnellement ou gérés en pool) lors d'une phase pilote donnera des indications sur la pertinence d'une mesure qui apportera potentiellement flexibilité, autonomie et efficience aux déplacements intra-urbains. Ce concept représente également une porte d'entrée pour le développement, dans un cadre plus large, d'une offre de vélos en libre-service pour le personnel de la Ville.



'Quick Wins' - Planning prévisionnel de mise en œuvre

Thématique	Libellé	janv. 23	févr. 23	mars 23	avr. 23	mai 23	juin 23	juil. 23	août 23	sept. 23
Étude exploratoire	Restitution finale & validation du plan d'action	★								
	Rapport final		★							
CIR1 - Aménager des rues scolaires	Faisabilité									
	Coordination et inscription parents					★				
	Événement kick-off et journée test						★			
	Mise en œuvre de la phase test									★
CIR5 - Généraliser l'accompagnement piéton	Démarche participative (réseaux informels et UAP)				★					
	Coordination Ville-ATE (Pédibus)									
	Mise en place nouveaux accompagnements									★
CDC1 - Organiser ateliers multi-acteurs	Premiers ateliers									★
CDC2 - Organiser séances inter-services	Séances périodiques			★			★			★
CDC3 - Organiser séances FAM	Séances périodiques					★			★	
COM2 - Signalétique	Signalétique actuelle: état des lieux									
	Processus participatif						★			
	Élaboration concept & déclinaison									
	Mise en œuvre									★
COM3 - Cartographie	Production cartes isochrones	★								
	Mise à jour (planification scolaire 2023-2024)						★			
EQU1 - E-bike pour enseignants multi-sites	Étude faisabilité									
	Acquisition du matériel									
	Démarrage phase test							★		
LUD1 - Exploiter le potentiel sonore et visuel	Sélection d'un site test			★						
	Démarche participative et inauguration					★	★			
	Planification autres sites									

Phase de validation par la Municipalité



Atelier / événement / séance de validation / kick-off





Conclusion

Cette étude exploratoire a démontré l'existence d'un contexte actuellement favorable dans le domaine de la mobilité scolaire en ville de Vevey.

Toutefois, de nombreux points d'attention ont pu être relevés grâce au travail de terrain systématique et à des échanges très riches avec les parties prenantes du projet.

La concrétisation du démarrage de la mise en œuvre du PMScol représente une belle opportunité de viser l'exemplarité, en comblant les lacunes, désamorçant les dangers, répondant à divers types de besoins spécifiques et en exploitant les nombreux potentiels identifiés au cours de cette phase exploratoire.

Les services de la Ville, la Direction des écoles, les parents, les accompagnant-e-s et les élèves seront amenés à participer au bon développement du PMScol. Le perfectionnement de la qualité et la sécurité des cheminements, l'élargissement du capital spatial et de l'autonomie des élèves, ainsi que le développement d'un environnement propice aux apprentissages et expériences qui marquent les premières années d'une vie en seront certainement les meilleures récompenses.

Le Plan de mobilité scolaire proposé se compose **d'une grille de lecture cartographiée** de la situation actuelle, ainsi que d'une stratégie de mise en œuvre permettant de **faire de Vevey un exemple de gestion en matière de mobilité scolaire** à l'échelle régionale, voire cantonale.

Pour une mobilité...



Annexes

Annexe 1 : Grille d'observation

Annexe 2: Analyse SWOT des 20 mesures

Annexe 3: Calendrier d'implémentation des mesures 2022-2024 (intentionnel)

Annexe 4: Fiches-mesure

Annexe 1:

Grille d'observation

Grille d'observation

Accessibilité, dépose et stationnement

- ☐ Enseignants (ateliers ou entretiens?)
- ☐ Dépose minute autorisée
- ☐ Lieux de dépose sauvage
- ☐ Piétons
- ☐ Vélos
- ☐ Trottinettes

Qualité espace public

- ☐ Continuité du cheminement
 - ☐ Trottoirs (ou absence de)
 - ☐ Traversées piétonnes (dangers, absence de passages piétons...)
 - ☐ Carrefours à proximité (présence ou non de feux, temps vert piéton, patrouilleurs scolaires...)
- ☐ Visibilité des enfants (obstacles: stationnement à proximité, haies, containers...)
- ☐ Qualité des préaux / cours d'école
- ☐ Places de jeux / parcs / squares à proximité des écoles
- ☐ Signalétique adaptée

Chemin de l'école à explorer lors des ateliers

- ☐ Perméabilité piétonne (détours, raccourcis, etc.)
- ☐ Pédibus (rdv à organiser après l'atelier pour évaluer la qualité des itinéraires et l'organisation: parents et UAPE)
- ☐ Potentiel ludique
- ☐ Potentiel éducatif

Analyse SWOT (Avantages - Inconvénients - Opportunités - Risques)

Mesure	 Avantages	 Inconvénients	 Opportunités	 Risques
CIR1 - Aménager des rues scolaires	Réversibilité Effet de pacification important Solution innovante Prévention de la dépose TIM sauvage à destination	Gestion complexe, nécessite participation des parents « Volatilité » des règles de circulation au fil de l'ouverture et de la fermeture du tronçon (changements de statut fréquents au fil du temps)	Ré-appropriation de l'espace public et incitation à plus de convivialité Implication des parents / accompagnants dans la vie (para-) scolaire Amélioration de la sécurité de tou-te-s lors de l'arrivée sur site scolaire Mesure provisoire en attendant la requalification complète de certaines rues	Perte de repères des élèves face aux règles de circulation variables de la rue scolaire - fermeture vs ouverture (à évaluer) Valeur ajoutée non démontrée par rapport au régime de circulation habituel Report / effet rebond sur la dépose TIM sauvage (nouveaux lieux de dépose sauvage hors de la rue scolaire) Essoufflement de l'engagement des parents / absence ou retard
CIR2 - Allonger la durée des feux piétons	Amélioration du confort de l'expérience des piétons Prévention de comportements considérés à risque (courir, « forcer » en passant au feu orange ou rouge) Contribution à l'optimisation des cheminements piétons au-delà du cadre scolaire	Interconnexion des réseaux et niveaux de gestion différents: complexité de la démarche localisée d'optimisation, à coordonner avec l'optimisation de la circulation TIM de la route cantonale au niveau communal	Synergie possible avec étude d'optimisation du trafic à la Rue du Clos (mise en commun nécessaire)	Retard / attente concernant la mise en œuvre de la mesure: latence induite par multiplicité d'acteurs, complexité induite par les interconnexions avec le réseau routier cantonal et ses exigences propres
CIR3 - Améliorer les cheminements piétons	Amélioration de la sécurité piétonne, y compris au-delà du cadre scolaire Favorisation d'une autonomisation plus rapide des élèves sur le chemin de l'école	Échelle d'intervention : nombre élevé et lourdeur de certains aménagements préconisés Améliorations possibles limitées en zones 30 (pas de possibilité d'ajout de passage piéton)	Synergies (nécessaires) avec travaux / aménagements déjà prévus par la Ville Validation / confirmation de certaines décisions de réaménagement prises auparavant par la Ville	Latence en cas de nécessité de travaux d'aménagements lourds non planifiés Travaux et gros œuvre: en conflit avec capacités budgétaires immédiates
CIR4 - Améliorer les itinéraires cyclables	Amélioration de la sécurité routière dans la pratique du vélo ou de la trottinette, y compris au-delà du cadre scolaire Favorisation d'une autonomisation plus complète des élèves et encouragement à l'usage des MD, y.c. par les accompagnants	Échelle d'intervention : nombre élevé et lourdeur de certains aménagements préconisés Améliorations possibles limitées en zones 30 (pas de possibilité d'ajout de passage piéton) Conflit avec cadre légal en termes de déplacements scolaires: interdiction du vélo en tant que moyen officiel pour les enfants (entre les sites scolaires)	Synergies possibles avec Plan Communal Vélo Élargir et renforcer la politique de valorisation des alternatives à la dépose en voiture Autonomisation des élèves au-delà du cadre scolaire	Latence Résistance au changement des accompagnants Responsabilité de l'école en cas d'accident
CIR5 - Généraliser l'accompagnement piéton	Favorisation de la socialisation et de l'entraide entre habitants Plusieurs canaux complémentaires: formels et informels	Logistique organisationnelle à développer	Extension de l'exploitation des itinéraires officiels (ATE, UAP) Évaluation et extension de l'exploitation du potentiel des canaux informels (mamans de jour notamment)	Conflits et incompatibilités entre alternatives officielles (terme et concept de « Pédibus » appartenant à l'ATE) et officieuses (manque de contrôle, difficulté d'identification des pratiques réelles chez les accompagnants et/ou mamans de jour) Manque d'accompagnants volontaires
CIR6 - Développer l'accompagnement vélo	Favorisation de la socialisation et de l'entraide entre habitants Diversification des modes accessibles au plus grand nombre pour les trajets scolaires Autonomisation des élèves au-delà du cadre scolaire	Conflit avec cadre légal en termes de déplacements scolaires (interdiction du vélo en tant que moyen officiel pour les enfants pour les déplacements inter-sites) Nécessité de préparation importante des élèves (cours préalables) et possible lourdeur administrative (autorisation des parents) et logistique (accès au matériel et aux accessoires pour les élèves intéressés)	Exploiter l'intérêt naturel des jeunes pour l'activité sportive et les nouvelles expériences Actualisation de la politique Cantonale en matière de trajets scolaires Implication des parents/accompagnants	Rigidité / inflexibilité du cadre légal Manque de préparation / formation des élèves Inégalité en termes d'accès au matériel (palliée par mesure EQU2) Manque d'accompagnants volontaires
CIR7 - Développer la promotion de l'usage des TP	Favorisation de la socialisation et de l'entraide entre habitants Diversification des modes accessibles au plus grand nombre pour les trajets scolaires Autonomisation des élèves au-delà du cadre scolaire Compatibilité avec contexte pérenne (trajets de/vers piscine) et provisoire (rénovation du bâti scolaire et relocalisation provisoire de certaines classes)	Public-cible et besoins effectifs restreints étant donné la taille de la commune et les principes d'affectation aux collèges	Répondre à des besoins spécifiques (piscine, relocalisation provisoire due à la rénovation du bâti scolaire, cours de sport nécessitant trajet intersites) Élargir et renforcer la politique de valorisation des alternatives à la dépose en voiture Autonomisation des élèves au-delà du cadre scolaire	Coûts: évaluer le niveau d'implication et contrôler l'impact budgétaire (abonnements vs billets de parcours) en cas de recours à la solution TP
CDC1 - Organiser ateliers multi-acteurs annuels	Implication 360° des acteurs Favorisation de l'échange, de la coopération et des retours d'expérience Démarche fédératrice et source de potentielles bonnes surprises (principe de sérendipité)	Disponibilité limitée du personnel concerné	Obtention d'informations via des retours issus du quotidien et du terrain. Récolte d'éléments généralement imperceptibles au niveau de la planification	Risque d'essoufflement en cas de manque de résultats effectifs et/ ou de communication insuffisante / lacunaire Risque de créer des attentes non satisfaites en cas de non réalisation
CDC2 - Organiser séances inter-services périodiques	Favorisation et pérennisation des échanges inter-services, de la coopération et des retours d'expérience actuels au service du développement du PMScol	Disponibilité limitée du personnel concerné	Collaboration plus étroite, possible découverte de synergies	Manque de disponibilité des acteurs Multiplication des séances
CDC3 - Organiser séances FAM périodiques	Favorisation et pérennisation des échanges intra-service, de la coopération et des retours d'expérience actuels au service du développement du PMScol (école, parascolaire, enseignants, sport)	Disponibilité limitée du personnel concerné	Collaboration plus étroite, possible découverte de synergies	Manque de disponibilité des acteurs Multiplication des séances

Annexe 2: Analyse SWOT

Mesure	Avantages	Inconvénients	Opportunités	Risques
COM1 - Plan de Communication	Mesure fédératrice Gestion centralisée et coordonnée (transversale) Amélioration continue utile au-delà du PMScol	Complexité et multiples besoins de coordination avec tous les services et acteurs concernés	Démonstration de l'avancement effectif du projet Impact positif sur l'implication et la motivation des publics-cible	Discontinuité et incohérence dans la communication (besoin de continuité)
COM2 - Signalétique	Soutien à la qualité et l'efficacité des déplacements scolaires Consolidation de l'identité visuelle scolaire veveysanne Bénéfices tangibles au-delà du cadre scolaire Propice à une mise en œuvre incrémentale (facilitation au niveau budgétaire)	Hétérogénéité et densité préexistantes de la signalétique actuelle	Amélioration qualitative de la signalétique dans l'espace public au travers du développement de la signalétique scolaire Amélioration de la signalétique et du zonage au sein même des périmètres scolaires (orientation, guidage, information)	Multiplication des segments de signalétique en ville et « noyade » des messages
COM3 - Cartographie	Production facilitée via des ressources internes à la Ville Redéfinition annuelle et utilisation de données actualisées Données existantes, utilisables et à développer pour toute la durée du suivi du PMScol	Actualisation annuelle à réaliser	Synergie et partage de données / compétences Possibilité de communication spécifique (p.ex. communication vélo pour ménages à plus de 10' à pied)	Multiplication des données produites
STA1 - Dépose-minute sans sortie du véhicule	Favorisation et développement d'une dépose efficace et sans conséquences néfastes sur la sécurité de tous Clarification des possibilités de stationnement, des règles et usages à adopter	Conflit entre idéaux, infrastructure et possibilités légales et usages réels (comportements non civils ancrés et difficulté à changer les habitudes) Conséquences potentielles sur sécurité de tous les usagers	Valoriser et mettre en lumière un type de dépose adapté aux règles de stationnement Rappeler les règles en vigueur sur les places de ce type déjà présentes Adapter/ dimensionner une nouvelle offre adéquate	Persistance des accompagnants à sortir du véhicule et se rendre jusqu'au préau. Pérennisation des tensions entre accompagnants et agents municipaux Pérennisation de la mise en danger des autres usagers (arrêt à cheval sur trottoir, perte de visibilité à proximité de passages piétons, départ intempestif, etc.)
STA2 - Dépose-minute avec sortie du véhicule	Favorisation et développement d'une dépose efficace et sans conséquences néfastes sur la sécurité de tous Clarification des possibilités de stationnement, des règles et usages à adopter	Conflit entre idéaux, infrastructure et possibilités légales et usages réels (comportements non civils ancrés et difficulté à changer les habitudes) Conséquences potentielles sur sécurité de tous les usagers	Redirection d'accompagnants sortant systématiquement du véhicule pour accompagner l'élève, vers une place où ce type de comportement est autorisé.	Résistance totale au changement de la part des accompagnants Difficulté d'entrer en contact en personne avec le public-cible (côté aléatoire de la dépose-minute hors case) Abus / débordement au-delà de la limite de temps autorisée
EQU1 - E-bike pour enseignants multi-sites	Amélioration de l'efficacité des déplacements urbains Réduction du risque de retard dû à la complexité du stationnement TIM en milieu urbain Cohérence (surtout vis-à-vis des enseignant-e-s de sport) et image d'exemplarité	Possibles cumuls d'avantages acquis potentiellement difficiles à gérer par la Ville Notion d'équité de traitement entre enseignant-e-s à surveiller et difficulté d'un consensus à ce sujet	Exploiter des réseaux urbains propices aux déplacements en mobilité douce (vieille ville - pour les déplacements Clos-Veveyse par exemple) Répondre à des besoins identifiés dans le segment des déplacements professionnels	Cumul trop important d'avantages de la part de la Ville envers les enseignant-e-s Sentiment d'injustice ou d'inégalité de la part des enseignant-e-s non éligibles et/ou non concernés par cette mesure
EQU2 - Équipements cyclables pour les familles	Réduction des différences d'opportunité entre différents milieux culturels et sociaux Solution pratique et pragmatique Possibilité de « fidélisation » du public à la pratique du vélo	Besoin d'un ou plusieurs partenaires externes Assurance et responsabilité à traiter avec précaution	Possibilité de « fidélisation » à plus long terme du public à la pratique du vélo	Assurance et responsabilité à gérer Enjeu sécuritaire: état du matériel durant la durée du prêt à surveiller en offrant et/ou en imposant un contrôle et un entretien régulier Coûts annexes, imprévus Manque de soin envers le matériel
LUD1 - Exploiter le potentiel sonore et visuel	Accroissement du capital spatial des familles Rafraîchissement et/ou reconversion de passages sous-voies, murs, placettes, etc. au bénéfice de tous les usagers	Standards de sécurité élevés à assurer concernant les passages sous-voies Grand travail à faire sur les habitudes et usages, surtout lorsque la solution en surface est utilisée systématiquement (usages et habitudes) et lorsque le passage est utilisé par certains publics à certaines heures... (incivilités)	Diversification des itinéraires et valorisation du capital et des potentiels sonores et visuels de la ville	Travaux d'assainissements importants sur certains tronçons Conflit avec les usages actuels des passages sous-voies (incivilités)
LUD2 - Exploiter le potentiel naturel et culturel	« Reconversion » possible de certains éléments en milieu urbain (effort faible) / arbres et places de jeux, offre existante de musées	Veiller à la préservation et au respect du patrimoine naturel (règles et limites à fixer, nouvelles lignes de désir et impact sur le sol naturel, etc.) Sécurité à assurer et horaires usuels à respecter (repas de midi notamment)	Diversification des itinéraires et valorisation du capital et des potentiels naturels et culturels de la ville	Altération localisée du patrimoine naturel dû à une utilisation différente / trop intensive de celui-ci
LUD3 - Développer une offre sportive	« Reconversion » possible de certains éléments en milieu urbain (effort faible) / fitness urbains, places de jeux existantes Possibilité de numérisation du concept (application mobile) et d'élargissement du public-cible au-delà du PMScol.	Veiller au maintien de la sécurité et de l'intégrité physique des usagers Conflits d'usage à dissiper (fitness à adapter aux enfants)	Diversification des itinéraires et valorisation du capital et des potentiels de pratique sportive au sein de la ville	Inadéquation de l'offre avec le public-cible et risques associés pour la santé physique

Annexe 3:
Planning
prévisionnel
de mise en
œuvre
(moyen terme)

		Planning prévisionnel de mise en œuvre moyen terme																			
Thématique	Libellé	sept. 23	oct. 23	nov. 23	déc. 23	jan. 24	fév. 24	mars 24	avr. 24	mai 24	juin 24	juil. 24	août 24	sept. 24	oct. 24	nov. 24	déc. 24	jan. 25	fév. 25		
CIR1 - Aménager des rues scolaires	Pérennisation éventuelle (suite à évaluation de la phase-test)	★																			
	Phase-test rue scolaire sur un/des nouveaux sites	★																			
CIR2 - Allonger la durée des feux piétons	Validation (mise au budget préalable)				★																
	Étude faisabilité & coordination avec étude optimisation Clos																				
CIR3 - Améliorer les cheminements piétons	Mise en œuvre carrefours concernés																				
	Validation des sites prioritaires (mise au budget préalable)																				
CIR4 - Améliorer les itinéraires cyclables	Étude faisabilité & coordination avec projets communaux																				
	Mise en œuvre des sites concernés																				
CIR6- Développer l'accompagnement vélo	Consultation Canton de Vaud																				
	Démarche participative (information, recrutement accompagnants)																				
CIR7 - Développer la promotion de l'usage des TP	Phase-test vélobus / déploiement											★		★							
	Étude faisabilité																				
CDC1 - Organiser ateliers multi-acteurs annuels	Consultation																				
	Adaptation de l'offre																				
CDC2 - Organiser séances inter-services	Atelier-s participatif-s	★																			
CDC3 - Organiser séances FAM	Séance périodique	★																			
COM1 - Plan de Communication	Séance périodique				★																
	Élaboration Interne Ville de Vevey																				
COM2 - Signalétique	Déploiement de la communication						★														
	Suivi et adaptations																				
COM3 - Cartographie	Évaluation et Mise en œuvre première étape incrémentale	★																			
	Élaboration seconde étape																				
STA1- Dépose-minute sans sortie du véhicule	Mise au budget et validation																				
	Mise en œuvre seconde étape																				
STA2 - Dépose-minute avec sortie du véhicule	Mise en œuvre seconde étape																				
	Actualisation données																				
EQU1 - E-bike pour enseignants multi-sites	Communication publics cible																				
	État des lieux: offre actuelle et pratiques																				
EQU2 - Équipements cyclables pour les familles	Adaptation éventuelle de l'offre et communication																				
	État des lieux: offre actuelle et pratiques																				
LUD1 - Exploiter le potentiel sonore et visuel	Adaptation éventuelle de l'offre et communication																				
	Évaluation des besoins et démarrage phase-test	★																			
LUD2 - Exploiter le potentiel naturel et culturel	Élargissement de la mesure: étude de faisabilité																				
	Élargissement de la mesure: (vélos en libre-service / gestion en pool ou vélo de fonction)																				
LUD3 - Développer une offre sportive	Élargissement de la mesure: mise au budget																				
	Mise en œuvre élargissement de la mesure																				
LUD3 - Développer une offre sportive	Mise en place organisationnelle (partenariats et conditions)																				
	Mise au budget et validation																				
LUD3 - Développer une offre sportive	Déploiement de la solution																				
	Planification des interventions complémentaires																				
LUD3 - Développer une offre sportive	Mise au budget et validation																				
	Mise en œuvre (par étapes)																				
LUD3 - Développer une offre sportive	Planification des interventions																				
	Mise au budget et validation																				
LUD3 - Développer une offre sportive	Mise en œuvre (par étapes)																				
	Planification des interventions																				
LUD3 - Développer une offre sportive	Mise au budget et validation																				
	Mise en œuvre (par étapes)																				

★ Atelier / événement / séance de validation

Annexe 4:

Fiches-mesures

Cf. cahier séparé