

da.

décroissance & alternatives

Prix libre · Apériodique régulier · Numéro 1 · Septembre 2018

Ralentir la vi(II)e

Trois référendums, une zone réservée, des mandats d'étude parallèles, une initiative, l'ébauche d'une démarche participative, des zones 30 à la hâte, une fête surfaite: Vevey a mal à son urbanisme.

Vous en avez assez d'une ville bricolée, vous pensez qu'il est nécessaire de débattre et d'adopter une vision d'ensemble, nous vous invitons à découvrir celle que nous vous proposons.

Pourquoi un journal?

Lorsqu'il s'agit de lancer une nouvelle brosse à dents connectée, un nouveau yaourt sans lactose ou une bagnole qui roule à l'eau gazeuse, personne ne pose de questions, l'objectif est limpide: faire de la thune! Si ce n'est pas l'argent que l'on recherche, tout de suite, c'est suspect et il faut se justifier...

Eh bien notre justification à nous, c'est de faire connaître nos idées et nos projets pour la région, de susciter le débat citoyen et de redonner du sens au mot «politique»: celui de l'organisation collective de la société dans le respect des êtres humains et de la nature. Mais aussi – sachant que le «journal» le plus «lu» de Suisse romande est financé à 100% par la publicité – de tordre le cou aux idées reçues et aux caricatures promues par les médias qui se sont vendus à l'économie de marché. La décroissance, ce n'est ni la récession ni le retour à l'âge de pierre et les alternatives locales ne sont pas que l'œuvre de bobos bien-pensants, mais elles offrent la possibilité de créer des communautés plus capables de résister aux crises présentes et futures et de s'en relever.

Le papier, c'est dépassé et ça pollue

Si plus personne ne lit, à quoi bon imprimer un journal? Il faut faire un *blog* et partager un maximum sur les réseaux sociaux, c'est d'ailleurs plus écologique que ce papier qui décime nos forêts!

Pourtant, côté écologie les faits sont têtus: à croissance constante, Internet consommerait d'ici 2050 la moitié de l'électricité mondiale. Dès lors dans notre monde fini, ça ne pourra pas continuer comme ça et nous parions que la lecture de livres et de journaux a encore de beaux jours à venir. De plus, nous avons la preuve que certains irréductibles lisent encore, par exemple VOUS!

Mais ce n'est pas tout! Nous avons aussi un amour inconditionnel et platonique

pour le papier qui peut se décliner en différentes raisons.

La raison paternaliste: on veut votre bien et vous passez déjà trop de temps devant des écrans, merci qui?

La prétentieuse: neurologiquement, la lecture sur papier diffère de celle sur écran, elle se prête mieux à une lecture profonde (*deep attention*), et puisque l'objectif n'est rien moins que de décoloniser les imaginaires, le papier nous semble un support qui se prête mieux à cette humble tâche.

La romantique: avec un journal papier, il y a plus de place pour le hasard, on peut le découvrir dans un kiosque, un bistrot, un train ou en s'appêtant à peler des patates.

La décroissante: un imprimé a des limites physiques en nombre de pages et de caractères auxquels on ne peut échapper, c'est donc consubstantiel aux thèses de la décroissance avec l'acceptation de la finitude. De plus, face aux flux continus d'infos dont nous sommes victimes, notre capacité d'absorption n'est pas extensible indéfiniment, un journal de 16 pages qui paraît de temps en temps, c'est un rythme raisonnable.

Enfin, il y a la raison **sincère:** quand on pose notre journal sur une table, quand on le tient dans les mains, quand on le diffuse, on en est fiers! C'est une démarche «artisanale», une forme de résistance par les actes qui fait sens à nos yeux.

C'est quoi ce nom, da?

Choisir le nom d'un journal n'est pas chose aisée. On aurait pu s'appeler *Le Matin*, puisque c'est libre depuis peu, mais on est plutôt des oiseaux de nuit... C'est donc à la faveur de quelques verres de bières locales que nous avons eu une révélation: *da*. Tout d'abord ce sont les initiales de Décroissance-Alternatives et nous n'avons rien à cacher. Mieux encore, ça signifie OUI (en russe) et avouez que pour des personnes que l'on qualifie à tort et à travers de

Nein-Sager et à qui on aurait conseillé il n'y a pas si longtemps «d'aller voir à Moscou», c'est cocasse. Et enfin, si vous regardez la Une du journal et que vous faites un quart de tour dans le sens des aiguilles d'une montre, la lettre «d» se transforme sous vos yeux ébahis en escargot, là on frise carrément le génie pur, non?

Et après?

Ce journal que vous tenez entre les mains est un a périodique régulier, cela signifie que le prochain sortira lorsque c'est nécessaire et possible. Si ce premier numéro existe, c'est grâce à un groupe de personnes de bonne volonté, toutes bénévoles et réunies par un vif esprit «éconoclaste». Nos colonnes sont ouvertes aux voix dissidentes qui voudraient proposer des pistes alternatives pour construire une façon de vivre ensemble plus égalitaire et plus solidaire. Nous privilégions un fonctionnement horizontal sans rédactrice ou rédacteur en chef. Les portes de la rédaction sont grandes ouvertes, alors contactez-nous si vous voulez prendre le pédalo en marche, que ce soit ponctuellement ou régulièrement.

Sans publicité, ce premier numéro a été imprimé et distribué à nos frais dans toutes les boîtes aux lettres veveysannes, mais notre journal aspire à être financé par son lectorat. A l'avenir, s'il ne peut être distribué en tout ménage, il sera diffusé de façon militante à prix libre, alors n'hésitez pas à nous communiquer votre adresse postale si vous ne voulez rater aucun numéro.

Enfin si la lecture de ce premier *opus* a fait naître en vous une furieuse envie de débattre, c'est normal! Écrivez-nous et surtout partagez vos réflexions avec votre entourage.

«L'escargot construit la délicate architecture de sa coquille en ajoutant l'une après l'autre des spires toujours plus larges, puis il cesse brusquement. C'est qu'une seule spire encore plus large donnerait à la coquille une dimension seize fois plus grande. Au lieu de contribuer au bien-être de l'animal, elle le surchargerait. Dès lors toute augmentation de sa productivité servirait seulement à pallier les difficultés créées par cet agrandissement de la coquille au-delà des limites fixées par sa finalité.»

Ivan Illich, *Le genre vernaculaire*, Seuil, 1983



Comment moins peut devenir plus

Pour préserver «Vevey la jolie», la population a refusé trois projets d'urbanisme en 2013, 2015 et 2017 par voie de référendum.

Nous vivons dans la ville la plus dense du Canton, avec 8100 habitants au km². Ce développement sans limites et surtout sans vision met en danger notre qualité de vie.

La Municipalité s'est alors décidée à prendre des mesures pour limiter temporairement les nouvelles constructions, et à repenser le développement de la ville. Les services communaux et la Commission d'aménagement du territoire travaillent actuellement sur de nouveaux outils de planification (Plan directeur communal et Plan général d'affectation).

Malgré des efforts pour encourager la participation des habitants (journées du 5 mai et du 8 septembre 2018 organisées par la Municipalité), l'affluence était en deçà des enjeux. Est-ce dû à un manque d'intérêt? Un sentiment de ne pas être écouté? Ou un manque d'information et de moyens?

Pour celles et ceux d'entre nous qui suivent ces projets, il s'agit en partie d'un manque de débat public. Débattre uniquement sur d'illusoirs «solutions miracles», qui d'un seul coup résoudraient tous les problèmes, comme l'idée richement propagée de parking sous la place du Marché ne suffit pas. Comparons et confrontons nos

visions convergentes et différentes de l'avenir de notre ville, notre habitat si précieux.

Ce que nous essayons de faire dans ce dossier, c'est vous soumettre notre vision, illustrée par des histoires de tous les jours, de ce que pourrait être Vevey dans dix ans. Une ville plus paisible, moins stressée, plus accueillante pour les enfants, les personnes à mobilité réduite, les aînés. Une ville dans un pays où on travaille moins et où l'on vit mieux. Cette vision, vous pourrez l'aimer ou la détester, mais nous espérons avant tout que vous la commenterez et que vous en débattrez.

Ces histoires futuristes que nous vous proposons sont réalistement utopiques, douces et optimistes, elles pourraient se réaliser si nous choisissons collectivement des voies alternatives dès maintenant. Consciemment, nous n'avons pas voulu nous projeter dans une fiction noire et catastrophiste.

Cependant nous ne sommes pas naïfs et vous non plus! Le tournant en douceur présenté dans ces pages, ce ralentissement de la ville et de la vie suffiront-ils à changer les choses et à nous préserver du chaos qui par bien des côtés s'annonce? Bien que ça ne dépende pas que des options prises localement, il nous frappera d'autant plus durement si nous ne décidons pas de changer de voie avec un projet de décroissance et la mise en place d'alternatives. Mais plongeons-nous dans ce que pourrait être Vevey demain... Bonne lecture.

Urbanotopie

Un enfant... Une ado... Une femme enceinte... Un jeune migrant... Un aîné atteint d'Alzheimer... Quel était leur point commun? La ville n'était pas faite pour eux.

Depuis fin 2018, il y a 10 ans déjà, Vevey a décidé de prendre son destin en main, le «vivre ensemble» et la lutte contre les inégalités sont devenus une priorité.

Les géants du commerce ont laissé la place à des marchés en vrac, proposant des produits locaux en circuit court pour que chacun ait accès à une alimentation saine et responsable. Les transports publics régionaux sont devenus gratuits, plus personne ne vous demande deux balles pour prendre le bus...

Les accès au lac pendant la belle saison et les zones de détente sur les rives ou dans la ville se sont multipliés. Certains projets sont participatifs comme l'actuelle construction en paille d'un local associatif.

Grâce à l'intégration de matières telles que les droits humains et l'écologie dès le début du programme

d'enseignement, les enfants sont en position d'inciter les adultes à construire des relations bienveillantes. Les tensions que l'on connaissait dans l'espace public se sont apaisées.

La ville se parcourt à pied et à vélo... ça fait réfléchir et ça évacue le stress. Jardiner dans un des nombreux potagers communautaires aussi!

Prendre le temps du changement, revoir ses priorités, ralentir... nous a permis de nous affranchir de l'addiction à faire toujours mieux et de posséder toujours plus que

notre voisin. Nous étions si près d'épuiser nos ressources (espaces publics, air, relations, santé mentale, physique ou financière, car la technoscience coûte bien plus que la prévention...) et nous perdions notre vie à la gagner pour une cage dorée dans les hauts ou un sombre parking sous la place du Marché... Cette époque est révolue.

Georg Brandenmeyer, 45 ans, Vevey, 2031

Georg est installateur sanitaire. Grâce aux mesures favorisant les activités artisanales en ville introduites en 2020, il a pu garder un dépôt-atelier centré, à l'avenue de Gilamont. Depuis son appartement de la vieille ville, il s'y rend facilement, à pied ou à vélo, selon l'humeur ou la météo.

L'aménagement d'itinéraires cyclables sécurisés sur toute l'agglomération lui a donné l'occasion de changer sa façon de travailler: la plupart du temps, il se déplace avec un vélo cargo, équipé de son coffre-établi qui suffit à la majorité des interventions. Au détour des rues qu'il sillonne, les gens le reconnaissent et des liens se tissent.

Evidemment, il y a toujours des interventions plus importantes, nécessitant de lourds tuyaux de fonte ou simplement une grande échelle, pour lesquelles il a besoin de sa bonne vieille camionnette. Mais là encore, les choses ont changé: comme il y a nettement moins de voitures privées, c'est plus aisé de se déplacer et de se garer. En plus, la commune a introduit des macarons pour les artisans en intervention.

Ce transfert vers la mobilité douce se reflète aussi sur sa vie privée et familiale: il pra-



tique le vélo pour le plaisir, avec sa compagne et ses enfants. Toute la famille a pris l'habitude d'aller à l'école et au travail à la force des mollets.

Lorsque Georg a une panne, il passe à l'atelier partagé Vélorution où il échange

quelques bons tuyaux avec les autres utilisateurs en buvant une bière du Beau-Lac.

Travailler proche de chez soi permet à toute la famille de profiter de ses soirées. Ce soir, c'est théâtre en plein air sur l'espace convivial de la place du Marché.

Louise et Maya, 24 et 32 ans, deux copines, Lausanne et Blonay, 2025



Louise et Maya se donnent rendez-vous en vieille ville par une belle journée de juin. Ni l'une ni l'autre n'habite à Vevey, mais le charmant centre-ville étant proche de la gare, c'est vraiment pratique pour toutes les deux de s'y retrouver et c'est plus agréable qu'un centre commercial, on y respire l'air frais, surtout depuis que le sud de la ville est à priorité piétonne.

Louise a fait réparer son sac en cuir et doit le récupérer à la rue des Deux-Marchés. Chose faite, elles profitent de cette belle jour-

née pour flâner, se laissant séduire par les vitrines originales. A l'intérieur des boutiques, elles sont aimablement reçues et conseillées avec beaucoup de professionnalisme. Maya avait déjà repéré des baskets sur Zatombo à ses heures perdues, mais là, elle les achète avec conviction: elle peut les porter, les toucher, recevoir des conseils.

Le magasin favori de Louise est spécialisé dans les tissus, on la reconnaît toujours et elle y bénéficie d'excellentes recommandations en matière de couture, son *hobby*.

Leurs conversations allant bon train, elles se baladent au hasard et s'aperçoivent que Vevey n'est pas une ville comme les autres: les boutiques indépendantes côtoient des artisans, des galeries et des lieux de vie associative. Les autorités ont dû prendre des mesures innovantes pour pouvoir préserver ce type d'espaces et cela en vaut la peine, car les rues sont restées vivantes.

Un espace associatif dans le quartier a permis à l'association des commerçants

d'avoir plus de contact avec des habitants des quartiers et leur dialogue a mis en évidence le besoin de plus de collaborations et de convivialité.

A midi, elles comptaient sortir leur pique-nique du sac au bord du lac, mais le temps est soudain à l'orage. Elles se réfugient dans le *Local sans dépenses (LSD)* et se régalaient à l'abri, dans ce rez-de-chaussée bien conservé d'un immeuble historique qui était autrefois l'Hôtel-de-Ville. Au terme de leur escapade veveysanne, plus besoin de se gêner à demander dans un café si l'on peut exceptionnellement utiliser leurs toilettes sans consommer, les commerces ont passé un accord avec la commune pour les mettre gratuitement à disposition du public.

Avant de se quitter sur le quai, elles savourent encore une tarte maison au tea-room de la gare, où un artisan-boulangier a pris la place de l'ancienne Crap to go et elles fixent leur prochaine rencontre.

Alexandre et Julien, 13 et 8 ans, écoliers, Vevey ouest, 2030

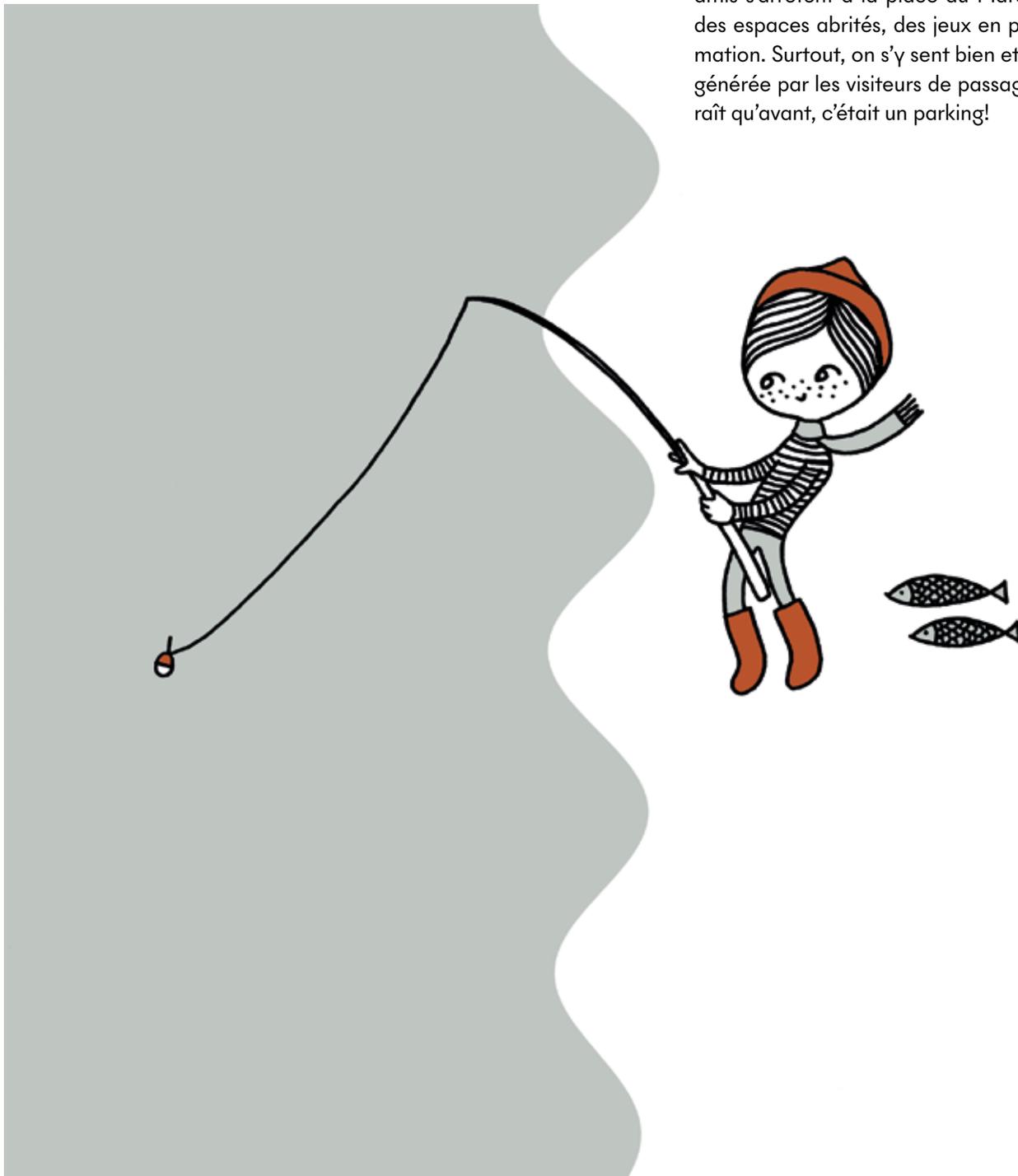
Ce vendredi matin Alexandre sort de chez lui avec Julien, son frère cadet âgé de huit ans. A 13 ans, il est responsable de l'accompagner à l'école pour ensuite se rendre lui-même à son collège. Ils quittent la maison par une matinée humide du mois de novembre, première halte au collège de la Veveyse. Depuis chez eux, rue du Midi, le parcours est fastoche: il suffit de longer les quais puis remonter la promenade qui longe la Veveyse. En *skate* ou en trottinette, c'est top maintenant qu'aucune voiture n'y stationne! Depuis le réaménagement des berges de la rivière, les deux frères aiment d'autant plus passer par cette nouvelle connexion piétonne qui remet la Veveyse au cœur de la ville. C'est maintenant un axe de mobilité douce prisé entre lac et campagne.

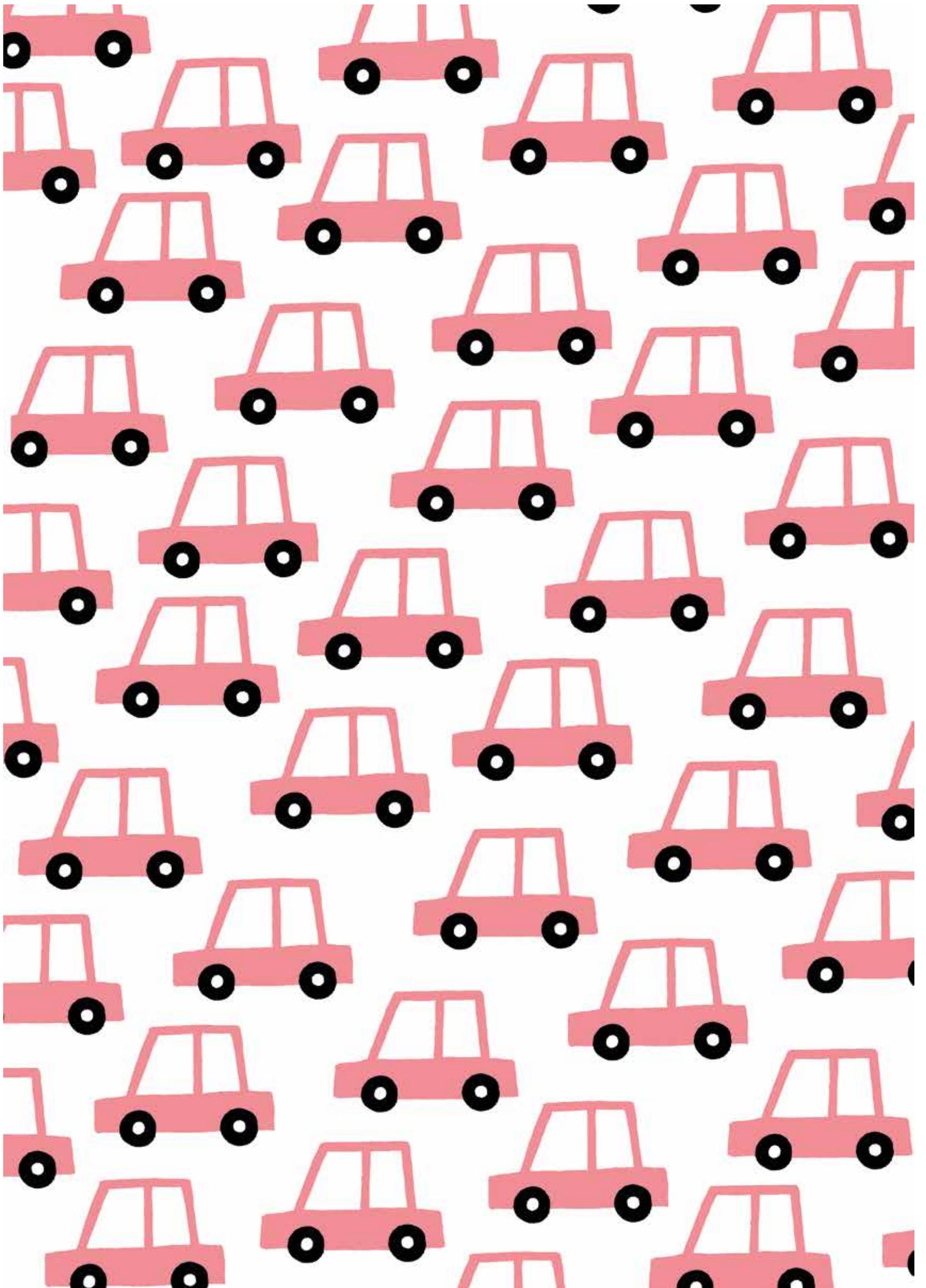
Comme souvent, ils s'arrêtent à leur endroit favori pour observer le cours d'eau. Aujourd'hui la rivière est haute et chargée de boue à cause de l'orage de la nuit précédente. Elle gronde et les nombreux accès à l'eau ne sont plus praticables. Ils se rappellent alors les vacances d'été, quand ils allaient presque tous les jours jouer près de l'eau avec leurs copains, créant piscines et barrages. C'est là aussi qu'ils ont pê-

ché leurs premiers poissons avec la marraine d'Alex et sa compagne. Le long de l'eau, on peut traîner entre copains et faire du bruit sans déranger le voisinage parce que le bruit de l'eau couvre les rires et la musique. Après avoir laissé Julien à l'école, Alexandre ne s'attarde pas et continue son chemin en *skate* le long du quai d'Arabie, jusqu'au centre Minedor. Là, il retrouve Liam et Mélanie qui l'attendent sous les arbres de la place. Tous trois se dirigent ensemble en direction du collège de Coppet. Ils traversent la route cantonale sans danger grâce à la diminution et au ralentissement du trafic, résultat de la gratuité des transports publics et des horaires de travail réduits et décalés.

Arrivés dans le préau de l'école, ils entendent la sonnerie qui annonce le début des cours et doivent se quitter pour aller en classe. Ils se réjouissent déjà des travaux manuels pour se retrouver et terminer la construction du *skatepark* du collège. Pour ce cours, différents artisans de la place sont invités à partager leur savoir avec les élèves. Ils travaillent actuellement avec un menuisier pour faire le coffrage de leur future rampe.

Après l'école, ils retournent au centre-ville pour un cours de musique au conservatoire, mais sans oublier l'heure du goûter! Les trois amis s'arrêtent à la place du Marché, l'endroit idéal pour cela. Il y a des espaces abrités, des jeux en plein air et toujours beaucoup d'animation. Surtout, on s'y sent bien et en sécurité, malgré l'effervescence générée par les visiteurs de passage et les commerces alentour. Il paraît qu'avant, c'était un parking!





Une place sans dessus dessous

Un parking souterrain à la place du Marché ancrerait durablement la voiture au centre-ville, bloquant toute opportunité de réaménagement. Ceci impacterait non seulement la place (émergences, colonnes de véhicules aux heures de pointe, impossibilité de plantation de grande futaie), mais aussi et surtout le centre-ville.

En cas d'acceptation de l'initiative, le centre-ville n'évoluerait pas en zone de rencontre ou grand espace piétonnier, sa fonction resterait majoritairement une «voie d'accès à un parking» comme ça l'est aujourd'hui avec 4500 véhicules par jour¹.

De facto, cette initiative favorise l'usage de la voiture au détriment des transports publics ou des déplacements à pied et à vélo. A l'heure où l'on fait de grandes promesses à Paris, Marrakech ou Bonn, tandis que les records de chaleur et les catastrophes climatiques s'intensifient... ne serait-il pas temps de sortir du dogme de la mobilité motorisée individuelle?

Un tel projet de parking est-il réaliste? On peut en effet se poser la question de comment les initiants comptent financer un mastodonte pareil alors que les grandes sociétés de construction commencent à désinvestir le domaine, combien de places devront être construites, et utilisées, pour que cet ouvrage soit rentable: 500, 1000, 2000?

En cas d'incapacité de monter le partenariat public/privé souhaité par les initiants, qui paiera? Probablement personne et cette initiative n'aura donc que retardé toute possibi-

lité d'aménagement de la place pendant plusieurs décennies.

La Direction générale de la mobilité et des routes du canton acceptera-t-elle un tel projet? Peu probable, la ville de Vevey présente déjà une surabondance de places de parc avec une occupation moyenne d'environ 70% (1440 places libres!)², et ce parking serait très mal connecté au réseau routier, notamment à la route cantonale. Tout ceci sans compter des délais très longs du montage du projet et des procédures (préavis au Conseil communal, oppositions et recours probablement jusqu'au Tribunal fédéral). On en aurait bien pour 15 ans de feuilleton politique, alors que le réaménagement prévu par la municipalité serait prêt en 2020!

Pendant ce temps, les habitudes et la mobilité changent: pour preuves, le succès des voitures partagées et du covoiturage ou encore les avancées de la voiture autonome. Le temps de la voiture objet, synonyme de liberté, est révolu.

Dans un futur proche, les besoins en termes de parking diminueront drastiquement, rendant ces infrastructures rapidement obsolètes. A Vevey, le taux de motorisation baisse de

0,25% par an, le taux d'occupation moyen de la place du Marché est passé de 65% en 2005 à 55% en 2017!³

Partant de ces constats, la Municipalité a adopté le projet de réaménagement intitulé «D'amour et d'eau fraîche», qui certes dans un premier temps maintient deux cents places, mais intègre la possibilité de les réduire et à terme de les supprimer.

Il semble que les initiants visent plus à discréditer le projet municipal qu'à faire progresser le bien-vivre à Vevey! La temporalité choisie a en effet d'importantes conséquences: si l'initiative devait être acceptée,

la commune perdrait l'opportunité de réaliser rapidement le projet lauréat des mandats d'étude parallèles qui propose enfin un aménagement réaliste de la place et génèrera des retombées bénéfiques pour le centre-ville et les rives du lac.

Au vu des faiblesses de la proposition et de la durée des procédures pour la réaliser, on doit se demander si le but des initiants n'est pas de bloquer tout réaménagement de la place du Marché sans aucune considération pour les Veveysans!

Nous vous encourageons à refuser vigoureusement l'initiative pour un parking souterrain à la place du Marché.

¹ Etude Transitec 2017: PMU-volet stationnement 2030

² *ibid.*

³ *ibid.*



André et Salomé, 39 et 10 ans, un père et sa fille, Vevey, 2028

Aujourd'hui c'est le début des vacances! Près de chez lui, André prend le bus à la place de la Gare pour se rendre... il ne sait pas encore où... il a l'embarras du choix. Finalement, il va aller à la Pichette. Le voilà après 5 minutes dans l'ambiance camping, au bord du Léman. Quel dépaysement pour ce père séparé, réparateur en électronique.

Au Café du camping, de super plats végétariens à base d'ingrédients de saison et locaux sont à découvrir. Il se réjouit déjà de partager ses nouvelles émotions avec sa fille Salomé lorsqu'elle rentrera de son camp aux Paccots.

D'ailleurs, depuis quelques années, les gérants des restaurants, buvettes, guinguettes et glaciers en propriété communale sont sélectionnés selon des critères rassembleurs: typicité culturelle, qualité de l'accueil et provenance des ingrédients. Cela a entraîné une dynamique positive et une diversité de l'offre. La place du Marché et la Grenette peuvent être utilisées librement, à titre associatif ou individuel. A Vevey, on se sent juste bien, sur les quais libérés totalement des véhicules privés, sur les places animées et dans plein de petits recoins qui ont chacun leur propre identité. Rien que d'y penser, quel stress et quel gaspillage ce serait d'aller prendre l'avion!

Pour la gratuité des transports publics

En réponse notamment à la saturation du trafic en ville, aux pics de chaleur, à la pollution de l'air et sonore, la gratuité des transports publics régionaux devrait être appliquée. Savez-vous qu'un bus remplace à lui seul 60 voitures?

De plus, cette mesure s'accompagne de nombreux autres avantages. Les expériences de gratuité des transports publics démontrent un important report modal, une réelle satisfaction des chauffeurs, un meilleur respect des horaires, une baisse des incivilités et une ambiance plus détendue grâce à la suppression des contrôles. L'accès pour tous aux transports réduit aussi les barrières sociales et redynamise les centres-villes.

Le bénéfice sur la santé est sans équivoque: on marche davantage, on prend l'air, on n'est pas stressé au volant. Et pour combiner les mobilités, il est commode de pouvoir mettre les vélos dans les bus en cas de mauvais temps, du moins hors des heures de pointe.

Cette mesure coûterait cher diront certains... Pas si sûr, car le revenu de la billetterie et des abonnements ne couvre qu'une petite partie des frais d'exploitation d'un réseau de transports. La gratuité élimine les coûts liés à l'émission de billets (machines, applications, guichets, etc.), au contrôle, à l'administration et à la publicité pour les transports! Quant aux emplois, ceux liés à la billetterie et au contrôle sont peu valorisants, voire voués à disparaître au profit de solutions technologiques coûteuses et déshumanisées.

D'autres diminutions de charges sont également à prendre en compte: l'entretien des infrastructures pour le transport individuel motorisé, les subventions aux usagers, les coûts de la santé et les déductions fiscales.



Emma, 83 ans, personne à mobilité réduite, Vevey, 2027

Emma n'a plus les jambes de ses 60 ans. Ces dernières années, elle avait peur, ne serait-ce que de traverser la route, et ne sortait quasiment plus.

Depuis que les transports publics sont gratuits, le cauchemar des automates à billets, auxquels elle ne s'était jamais vraiment habituée, est révolu. Elle prend maintenant à nouveau le bus en toute autonomie.

Tout le centre-ville a été transformé en une vaste zone de rencontre, avec des aménagements qui signalent clairement la priorité aux piétons. Des bancs ont même été installés de part et d'autre et lui permettent de faire une pause tous les cent mètres, et même parfois de faire un brin de causette.

Le trafic a diminué et a été contenu sur les avenues, pour l'essentiel à l'extérieur du centre-ville. Emma ose ainsi quitter à nouveau sa rue d'Italie bordée d'arbres qui absorbent pollution et chaleur, pour marcher en ville, aller à la librairie La Cascade, se baigner au lac depuis la place du Marché ou visiter une galerie. Aujourd'hui, c'est thé dansant à la nouvelle Guinguette. Vraiment, une nouvelle vie.

Patrik et Isabelle, jeune couple trentenaire, Plan-Dessus, Vevey, 2027

C'est le début de l'hiver, il a neigé la veille. Patrik adepte des soirées prolongées au Fau-teuil à bascule (FAB) se lève à 6h30 tant bien que mal ce 17 décembre 2027. Longtemps avec Isabelle, ils ont cherché ce pied-à-terre.

La place Robin, ses grands arbres, sa fête multiculturelle les avaient marqués et un appart dans ce quartier promettait une vie agréable et des échanges enrichissants. La récente inauguration de la liaison cyclable collègue de Coppet-Gare-Lac a fini de les convaincre.

C'était l'occasion de débiter cette aventure à deux, dans un 3 pièces de la coopérative d'habitation «Un toit est un droit».

Malgré un effort pour limiter ses déplacements, aujourd'hui, Patrik n'y coupe pas et doit se rendre sur le chantier de la Liaison Lihaba à Neuchâtel. Petit-déj' avalé en vitesse, il enfourche son vélo destination la gare.

Il démarre rive droite de la Veveyse, bascule rive gauche au niveau de l'avenue de Corsier puis prend la large avenue de Gila-

mont, les places de parc en voirie ont cédé la place à une piste cyclable.

Dernier coup de pédale, il emprunte la passerelle qui rejoint la rue des Deux-Gares. Quelques centaines de mètres plus loin il stationne son vélo, tout en apercevant l'IR 09 qui entre en gare il saute dans le passage est et rejoint le quai 1... il est 6h59!

Isabelle, infirmière, travaille à la Clinique de gériatrie et de réadaptation de la Riviera, elle débute son tournus à 8h30. Bien qu'il ait neigé, elle s'habille chaudement et y va à

piéd, profite du chant des oiseaux, du dégagement sur la ville en traversant l'esplanade de Saint-Martin. Durant sa pause, elle rend visite à sa grand-mère qui vit encore chez elle! C'est devenu plus facile, depuis que les rues ont été réaménagées, que les commerçants aident les personnes en difficulté à gérer leurs courses et que la livraison est comprise.

Au retour, elle passe à l'Épicerie des Hauts où elle fait ses courses et trouve un bon bouquin dans la boîte d'échange.

Il est 16h, son tournus se termine, fini les 12 heures d'affilée, suite à la diminution de la durée légale du temps de travail; on travaille moins, mais mieux!

14h03, Patrik récupère son vélo, emprunte le passage reliant les Bosquets à la Clergère. Tous ces cheminements sont faciles d'accès suite à la construction d'une rampe latérale au nord et d'un tunnel sous la rue de la Clergère, aménagements obtenus par un mouvement citoyen lors de la consul-

tation sur la construction du parking P+R gare nord.

Il passe à la rue de la Madeleine chercher sa raquette fraîchement recordée et rejoint Ghouled à la salle omnisports de la cour aux Marchandises, bien content de ne plus devoir se ganguiller jusqu'à la Veyre pour pratiquer son sport favori!

Habiter autrement

Basées sur un modèle qui existe depuis plus d'un siècle, on en entend parler de plus en plus. Elles gagnent du terrain, particulièrement sur l'arc lémanique, sur fond de pénurie de logement et de spéculation immobilière.

Vectrices de nouveauté, porteuses de valeurs humaines, les coopératives d'habitation en font rêver plus d'un, par les nombreux avantages qu'elles proposent: une gestion collective en toute autonomie des propriétés, un excellent rapport qualité/prix du logement, mais aussi la sécurité et la stabilité, tant pour leurs habitants que pour les communes dans lesquelles elles construisent.

Villes et coopératives: un partenariat nécessaire

Seule une commune qui mène une politique foncière généreuse, capable d'offrir des terrains convenables à ceux qui veulent construire, est en mesure de réguler la construction, dans l'optique d'une approche urbaine globale, d'une haute qualité architecturale, ainsi que pour assurer des loyers modérés. Pour la ville de Zurich, où les coopératives représentent plus de 20% des logements, la combinaison d'instruments d'une politique foncière, de subventions et de planification urbaine à grande échelle a permis de construire des quartiers exemplaires. Pour éviter la montée des prix, elle a acquis de manière systématique un grand nombre de terrains à bâtir, surtout en périphérie de la ville, où les prix étaient encore bas, ou dans les parcelles industrielles en reconversion au centre-ville. Au lieu de vendre les terrains, la ville les met à disposition des constructeurs en droit de superficie, c'est-à-dire qu'elle loue le terrain pour une durée de plusieurs dizaines d'années. Après cette période, le terrain avec le bâtiment revient à la ville qui est restée propriétaire. Dans la pratique, les contrats ont tendance à être renouvelés, mais ce qui est important, c'est que la ville peut ainsi

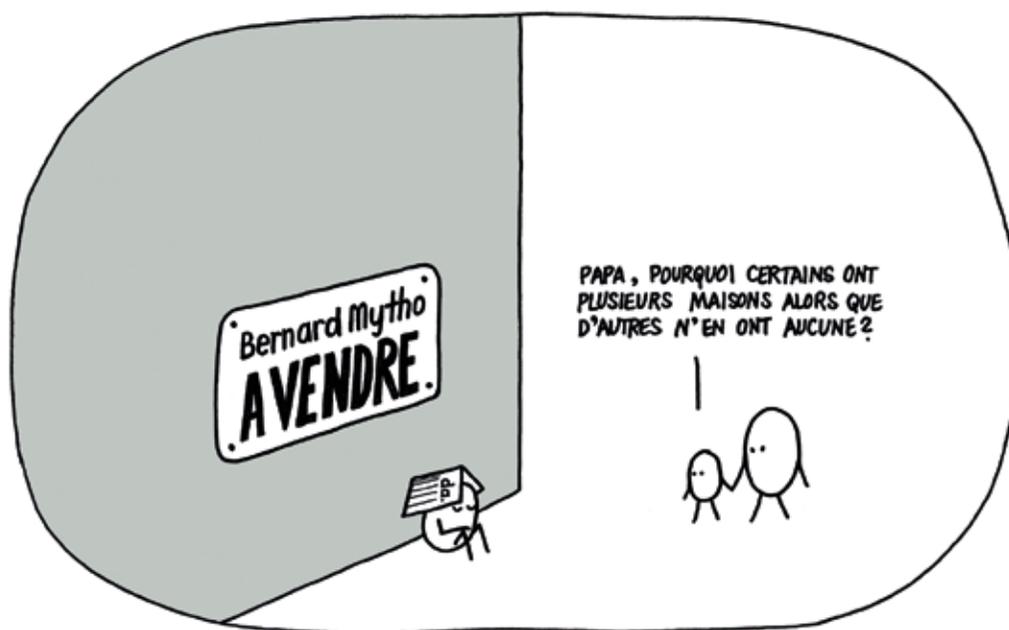
maintenir le contrôle sur la qualité urbaine et sociale sur une longue durée et surtout garder la maîtrise du sol en main des collectivités. Dans le contexte de la construction de logements, les terrains sont mis à disposition de coopératives d'habitation pour autant qu'elles construisent des logements d'utilité publique. Il est ainsi moins cher pour les collectivités d'aider les coopératives que de construire des logements sociaux. Dans cette position, elles s'assurent une très haute qualité des constructions puis une rénovation régulière du parc de logements existants bénéficiant de loyers modérés.

Les coopératives, quant à elles, si elles respectent les conditions de la ville, profitent de terrains à prix abordables et de

prêts de capitaux parfois à taux réduit. Elles reçoivent ce coup de pouce au départ, puis volent de leurs propres ailes.

En Suisse romande, la dynamique impulsée par les grands projets d'agglomération (Grand Genève, Lausanne-Morges...), sous maîtrise foncière publique, ouvre de nouvelles perspectives pour les coopératives.

Innovation, mixité d'habitants, diversité d'activités, variété de typologie de logements... l'essor des coopératives représente surtout un changement de paradigme. Les principaux acteurs – locataires, bailleurs et collectivités publiques – ne sont plus opposés dans leurs intérêts profonds; ils poursuivent les mêmes buts et agissent main dans la main.



Monsieur Ducostard, 43 ans, homme d'affaires, Forel, 2020



M. Ducostard est un homme d'affaires d'une quarantaine d'années. Il est de nature ponctuelle et consciencieuse. Il habite dans la campagne vaudoise et tous les matins, il vient à Vevey en voiture.

Ce matin-là, il a un rendez-vous important et il n'est pas en avance. Il y a quelques années, dans la même situation, il aurait monté les tours à chaque carrefour entre la sortie d'autoroute et le centre-ville dans le trafic matinal, puis, il aurait péché une durite en cherchant une place de parc en ville. Il serait arrivé de justesse à son rendez-vous, les nerfs à vif.

Mais les choses ont changé et les habitudes de M. Ducostard aussi: il peut laisser sa voiture en dehors de ville, au parking relais. Il saute dans la navette, attend à peine 3 minutes avant qu'elle démarre pour le déposer au centre-ville. Cela lui laisse le temps de respirer un bon coup. Il arrive à l'heure et détendu à son rendez-vous.

A la pause de midi, M. Ducostard, avec trois de ses collègues, va manger une morce au nouvel Avenir tout en faisant une petite partie de pétanque sur les pistes couvertes. En fin de journée, plutôt que de prendre la navette, Monsieur Ducostard, soucieux de sa santé, remonte au parking à pied par le cheminement aménagé à cet effet, le long de la Veveyse, puis par la forêt et un nouveau chemin reliant la zone industrielle au parking.

Ses achats dans les commerces de la ville, qu'il avait d'ailleurs oublié de reprendre la veille, l'attendent dans un casier réfrigéré et sécurisé. Le service de livraison Poët-Poët est soutenu par les associations de commerçants et la commune. C'est diablement pratique: il profite des commerces locaux, sans devoir trimballer ses sacs durant son trajet à pied.

La mobilité sans frein

**A force d'aller toujours plus vite et plus loin, n'oublions-nous pas l'essentiel?
Pour aller où et pour faire quoi?**

Quel est le véritable coût de la mobilité? La construction, l'entretien et le renouvellement des infrastructures, les véhicules, l'impact de la pollution sur la santé, l'épuisement des ressources naturelles, l'exploitation des populations du Sud, la destruction de l'environnement, donc de notre habitat: voilà le vrai coût. Cela en vaut-il vraiment la peine?

De plus, la mobilité est souvent un facteur de stress et de conflit avec les autres usagers du même espace.

Enfin, cette ultramobilité génère des émissions de CO₂ massives qui contribuent largement aux dérèglements climatiques. Ceux-ci coûtent de plus en plus cher, allant même jusqu'à devoir reconstruire des régions entières, victimes de catastrophes «naturelles».

Cette frénésie du déplacement n'est pas le seul fait des personnes, mais aussi du transport des marchandises à l'échelle planétaire. Toujours de tout et toujours plus, la grande distribution nous fait croire qu'elle répond à la demande, alors qu'elle crée artificiellement des besoins. L'un des exemples les plus marquants: la fraise en hiver. L'Espagne manque de lait et doit en importer alors qu'elle consacre des sur-

faces immenses à la culture de cette fraise médiocre.

Sous pression des nuisances sonores, spatiales, sociales et professionnelles, on cherche l'évasion vers des sites de rêves, lointains, à chaque occasion. Quel paradoxe! Et si nous revenions à nous, ici et maintenant?

Il ne s'agit pas de revenir aux chariots du Moyen Âge, mais de retrouver un sens à nos déplacements. Quel sont leurs buts réels, ici et maintenant? Pourquoi acheter du bonheur de courte durée ou de l'évasion «low-cost» au détriment des autres? Pourquoi travailler si loin de son domicile pour finalement consacrer une partie importante de son revenu à ces déplacements? Ne pourrait-on pas travailler moins et plus près et ainsi libérer du temps pour d'autres activités?

Finalement, l'espace dédié et les coûts induits par nos déplacements ne pourraient-ils pas être réinvestis localement pour trouver des solutions à nos problèmes, à la source?

L'espace public devrait laisser suffisamment de place pour la biodiversité et la détente.

L'argent devrait être réinvesti dans les actions communautaires qui renforcent les liens, les échanges et les collaborations locales, plutôt que pour nous assurer contre des risques que nous créons en promouvant des activités nuisibles.

Les biens et l'alimentation devraient pouvoir être produits au plus proche des consommateurs.

Notre santé vaut de l'or... mais pas financièrement, tout simplement nous devrions avoir la possibilité d'écouter notre corps et notre esprit: faire moins, être plus.

Incommensurable

Les transports prennent de la place: les surfaces de transport en Suisse couvrent une superficie de 952 kilomètres carrés, soit presque autant que celle du canton de Thurgovie. A Vevey, ce sont 56% de l'espace public non construit qui sont dévolus aux infrastructures de transport.

Irrespirable

Une étude de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), dans sa version ac-

tualisée pour 2010, démontre que la pollution de l'air (par les PM10) en Suisse provoque 3 000 décès prématurés par an, ce qui correspond à environ 30 000 années de vie perdues. Les maladies cardio-vasculaires ou des voies respiratoires, provoquées par la pollution de l'air, ont entraîné quelque 20 000 jours d'hospitalisation en Suisse. Par ailleurs, la pollution de l'air engendre environ 17 000 cas de bronchite aiguë chez les enfants et environ 3 000 nouveaux cas de bronchite chronique chez les adultes. Toutes ces

affections engendrent quelque 4,7 millions de jours d'activité réduite pour les adultes, soit globalement des coûts de santé de l'ordre de 4 milliards de francs par an.

Irresponsable

Enfin, les transports engloutissent 40% de l'énergie dépensée en Suisse et représentent pas moins de 38% des émissions de CO₂. De plus, une personne sur cinq est exposée à un bruit routier excessif.

Madame et Monsieur Trimet, jeunes retraités, Rivaz, 2030

Madame et Monsieur Trimet, cyclistes depuis belle lurette, entrent dans la ville de Vevey par la voie verte de la route du Lac. Avant, ils venaient en voiture depuis leur domicile à Rivaz et se contentaient de longer les quais bondés le dimanche pour y déguster l'éternel cornet fraise. Depuis 2025, quel bonheur de découvrir différents itinéraires à travers cette ville devenue une zone de rencontre à grande échelle. Ce qui leur plaît dans ce nouveau Vevey, c'est qu'il y a des espaces de détente et loisirs bien repartis, chacun avec une ambiance différente. Aujourd'hui, c'est place du Marché! Après leur pique-nique, ils mangeront une glace locale aux saveurs originales avant de visiter la nouvelle maison des associations et la coopérative

d'artistes à l'extrémité de la ville, sur leur retour. Madame Trimet a toujours aimé bricoler et est très intriguée par le concept de *fablab* qui s'y trouve: on y partage connaissances, outils et machines.

En arrivant, ils rencontrent des artistes, un couturier, un atelier d'échange et de réparation bien équipé, des musiciens et des amis qui se retrouvent autour d'un thé à la menthe. Un lieu qu'ils n'attendaient pas si vivant.

Monsieur Trimet rêve éveillé. Il a passé sa vie à courir pour sa carrière au détriment de sa famille et de ses loisirs. S'approchant d'une équipe de jeunes qu'il entend parler du prochain festival Bocal, il les rejoint pour leur offrir de partager son expérience.

Enfin, il retourne auprès de son épouse en conversation avec un jeune menuisier qui lui montre comment elle pourra figoler le lit à étages qu'elle fabrique chez elle pour ses petits-enfants.

Satisfaits de leur journée, ils croisent un papa et son fils en balade. Alors qu'ils repartent, le papa est en train de raconter à son fils... «*Quand j'étais enfant, il était inimaginable d'aller en ville à vélo, rien que de traverser la place de la Gare, c'était risquer sa vie, je suis bien content que tu puisses maintenant te rendre tout seul à l'école!*» Décidément, les choses changent et c'était moins bien avant!

Dehors et dedans!

Dans nos vies bien (trop?) rythmées et organisées, si pour autant on a la chance d'avoir un revenu qui nous permet d'acheter tout ce dont on a besoin, on en oublie de profiter et de prendre soin de ces espaces de quartiers, de la grande place ou du coin de rue qui nous appartient à tous.

Un espace public est un lieu de libertés, pas que de circulation, même piétonne, mais de liberté de manifestation, de parole, d'expression et de vie tout simplement. A l'inverse des lieux privés où l'on est invité ou consommateur, l'espace public constitue un lieu de vie collective par son aménagement, ses ambiances, les activités qui s'y trouvent. On y préserve plus ou moins le statut social et l'anonymat de chacun, avec dans les villes une très grande variété de situations. Ce sont donc les politiques publiques et les usagers qui font d'un espace ce qu'il est.

Bon, ça c'est pour la rue... mais s'il pleut ou par grand froid, on n'aura pas forcément envie de rester à l'extérieur pour se rencon-

trer ou passer du temps hors de chez soi sans devoir consommer. Ne vous est-il jamais arrivé de n'avoir plus soif, pas faim, ou besoin de plus d'espace qu'une table de bistrot?

A Vevey, on est bien à la bibliothèque, où l'on trouve des journaux et des livres de qualité dans un environnement agréable. Il y a même une terrasse libre pour les beaux jours. Il y a aussi la Maison Ou'Verte pour les parents avec enfants, jusqu'à l'âge de la scolarisation et à des horaires limités. Mais, est-ce bien suffisant pour près de 20 000 habitants?

Et si l'on imaginait de vrais espaces de vie avec de nombreuses fonctions à partager: salles de réunion, équipements infor-



matiques, outils, instruments de musique, cuisine commune, salle de repos ou encore des chambres d'hôtes que l'on pourrait réserver pour héberger des visiteurs?

Partager un toit, des équipements et des connaissances ne permettrait pas juste d'avoir un refuge, mais libérerait de nombreuses personnes et associations de la contrainte de posséder et de la charge individuelle. Surtout, on redécouvrirait le plaisir de vivre ensemble en reprenant confiance en nos semblables, quels que soient leur âge, leur origine ou leur statut social.

les arbres en ville ?

Les arbres produisent de l'oxygène et réduisent la présence de gaz polluants dans l'air

un taux d'humidité plus élevé et moins de particules dans l'air réduisent les problèmes respiratoires tels que l'asthme, les toux sèches et autres conséquences liées aux allergies polliniques

les arbres en bord de chaussée aident à réduire la vitesse des automobilistes

la végétation en ville aide à la réduction du taux de stress chez les individus

les arbres peuvent avoir un rôle social important en ville

l'évaporation issue des arbres et l'ombrage épais qu'ils génèrent aident à rafraîchir la température ambiante des villes

la végétation a un impact positif sur notre santé mentale et physique, elle a un effet thérapeutique important !

les arbres favorisent la biodiversité en ville, ils fournissent un habitat pour de nombreuses espèces

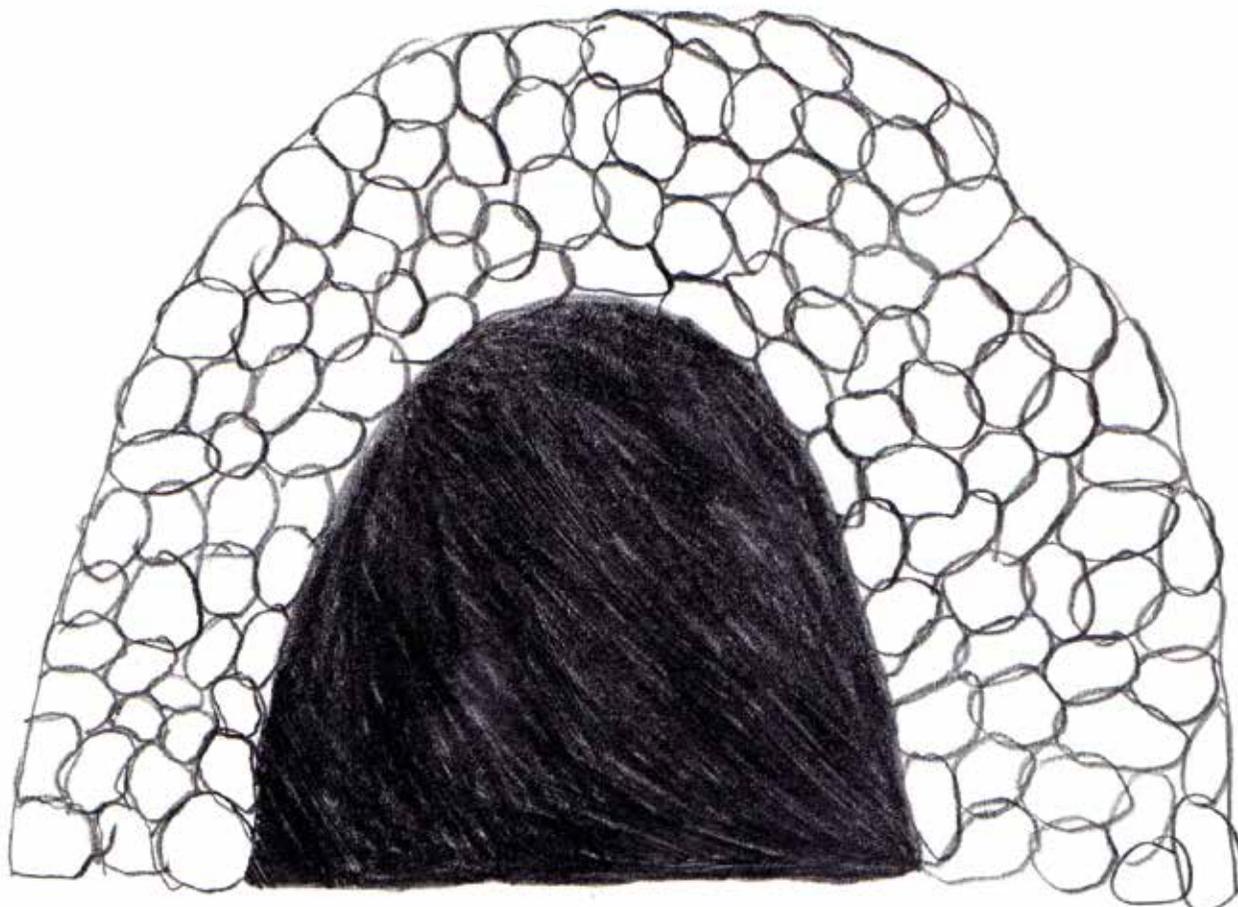
les arbres et la végétation au pied des arbres améliorent la structure du sol et filtrent l'eau par leurs racines

ils filtrent les particules fines en suspension dans l'air grâce à leurs feuilles

les fosses d'arbres reliées entre elles participent au bien-être des arbres et peuvent les aider à résister aux maladies

... et en plus ils rendent notre ville plus belle !





SORTEZ DE VOS GROTTES

L'utopie entre nos mains

Si vivre dans une réalité proche de celle imaginée au fil de ce numéro vous séduit, nous avons toutes et tous les moyens d'agir et vous avez certainement des tas d'autres idées.

Avec votre casquette de citoyen, vous pouvez:

- rêver, questionner, vous exprimer;
- utiliser l'espace public selon vos aspirations, vous y déplacer librement;
- discuter avec votre entourage pour apprivoiser les différences;
- transmettre par tous les moyens vos aspirations et vos interrogations aux autorités et aux élus;
- organiser des actions collectives ou y participer;
- créer des liens avec les habitants de votre quartier;
- voter, élire et même vous faire élire;
- désobéir...

Avec votre bourse de consommateur, vous pouvez:

- faire vos courses à pied ou à vélo et le crier sur les toits;
- bénéficier de la possibilité de livraison à vélo;
- privilégier les petits commerçants locaux;
- faire une trêve de consommation...

Si vous êtes commerçant, vous pouvez:

- favoriser et encourager les achats en mobilité douce (livraisons pour les choses encombrantes);
- vous démarquer par votre assortiment, votre accueil, et vos conseils pour fidéliser la clientèle. Le vrai concurrent n'est pas le manque de places de parc, mais les achats en ligne et les grandes surfaces...

Inventez et réalisez vos propres projets, partagez vos expériences, car le débat est nécessaire.

Actualités

Trois référendums plus tard

2013, 2015, 2017 : par trois fois la population a rejeté des projets immobiliers portés par la Municipalité de Vevey (Rivage, Savoie, Cour aux Marchandises). Ces votes ont montré, malgré la diversité des projets refusés, que la majorité des citoyens était en désaccord avec le développement urbanistique pratiqué par les autorités, qu'elle ne se retrouvait pas dans la politique menée jusque-là par les municipalités successives : sans vision, mal définie et basée sur des règlements périmés datant des années 1960.

Premier effet de ces refus, la Municipalité s'est engagée à mener une démarche participative pour revoir ses outils de plani-

fication territoriale et se doter d'une vision globale. Elle a également dû se résoudre à geler les projets de développement immobilier sur son territoire et à entreprendre la révision du Plan directeur communal¹ et du Plan général d'affectation².

Mais bien des citoyens ont l'impression que concrètement ces référendums n'ont rien changé. Heureusement, ce n'est pas exact.

Tout d'abord, au Rivage le projet défendu par les autorités aurait limité l'utilisation du jardin. Aujourd'hui, cet espace supplémentaire permet de multiples activités, y compris la patinoire en hiver.

Puis, les maisons de l'avenue de Savoie ne se sont pas transformées en blockhaus. Malheureusement ce sont les autorités qui n'ont pas pris leurs responsabilités pour les rénover, toutefois l'avenir reste ouvert et un projet de coopérative est dans l'air.

Enfin le refus du projet «Cour aux marchandises» qui aurait saturé la ville, a permis de préserver cet espace pour répondre aux besoins à venir de la population. Son utilisation future est vivement discutée : Sport? Artisanat? Logement? Forêt urbaine? Services publics?

¹ Le Plan directeur communal (PdcCom) définit la vision urbanistique

² Le Plan général d'affectation (PGA) fixe les règles d'utilisation du territoire

Notre regard n'est pas à vendre

La publicité commerciale est aujourd'hui omniprésente dans nos environnements et a su conquérir, depuis un certain nombre d'années, des territoires de plus en plus vastes pour capter nos attentions et nous pousser à consommer.

On constate que ces préoccupations autour de la publicité sont présentes dans les discours politiques de divers bords. En témoignent les interventions fédérales, cantonales et communales autour, par exemple, de la publicité pour le crédit à la consommation; celles, dans certaines communes, demandant une nouvelle politique d'affichage urbain qui ferait disparaître les panneaux publicitaires de l'espace public (Nyon ou Fribourg); l'initiative communale «Genève Zéro Pub»; ou encore à l'étranger, à l'instar de la ville de Grenoble, par exemple, qui a banni les panneaux publicitaires en 2014.

Ajoutons encore que nos enfants sont des destinataires privilégiés des agences publicitaires. Dès trois ans déjà, ceux-ci sont capables de reconnaître des logos de marques, voire de les dessiner, et c'est aussi dès cet âge que les marques essaient de fidéliser leurs consommateurs. On dit entre autres qu'un enfant de six ans en milieu urbain pourrait identifier davantage de logos de marques que d'espèces végétales! Il est important de prendre au sérieux cette problématique. En 2014, un rapport de l'Office fédéral pour l'enfance et la jeunesse pointait du doigt ce problème, en indiquant notamment que ce jeune public ne disposait pas encore du recul nécessaire pour se protéger du matraquage des grandes marques. Ce rapport indiquait aussi qu'il était important de réserver des espaces sans publicité pour les enfants.

Repenser notre politique d'affichage en supprimant la publicité commerciale permettrait notamment de:

- cesser de vendre – voire brader – les regards des passants à des grands groupes commerciaux;
- garantir une vraie liberté de réception aux Veveysans, comme il est possible de le faire en apposant un autocollant sur sa boîte aux lettres, en zappant lors de la publicité à la télévision ou en téléchargeant un logiciel sur Internet;
- ne plus imposer celle-ci à nos enfants, cibles privilégiées des agences publicitaires;
- libérer le tissu économique local et le commerce de proximité de la pression des grands groupes et s'inscrire ainsi dans une perspective de défense du commerce de proximité, pourvoyeurs de liens sociaux et de qualité de la vie;
- cesser de soutenir des encouragements à une consommation et une croissance illimitées aux conséquences écologiques et sociales catastrophiques;
- redécouvrir le paysage urbain en le libérant d'une pollution visuelle;
- réinventer l'espace public, en mettant en valeur le tissu artistique, culturel et associatif local, ou encore, par exemple, en ramenant de la nature sur ces espaces libérés.

Pour libérer l'espace public à des fins plus... publiques, un projet a été déposé au Conseil communal qui en débattrait prochainement.

Ça va pas la fête?!

Une fête pour récompenser le travail fourni par les vigneron-tâcherons, plutôt que les réprimander si un travail était mal fait, c'est un but tout à fait louable. Cet événement emblématique organisé à Vevey depuis 1797 contribue à notre identité. Toutefois le parti pris de la démesure pour la fête de 2019 correspond-il toujours à l'identité de notre bourgade?

Une arène pour 20 000 spectateurs au centre-ville va provoquer plus que le doublement de la population durant 21 soirées d'été. N'est-ce pas un peu délirant?

Par ailleurs, la mise en place et le démontage de telles infrastructures occuperont le centre-ville pendant près d'une année. Dès le 3 novembre 2018, le marché sera déplacé dans la commune voisine et petit à petit les parcs et les quais alentour seront également investis.

Bien que la population veveysanne puisse se réjouir de telles festivités et d'une belle visibilité et image de sa ville, ce n'est pas sans sacrifice.

Il ne reste qu'à espérer que les profits réalisés au détriment de la qualité de vie ve-

veysanne profitent au bien commun, comme il se doit.

Pour commencer, la redéfinition du schéma de circulation et la suppression de places de stationnement pourraient se pérenniser.

Mais force est d'admettre qu'il y a matière à s'inquiéter: la Confrérie des vigneron dispose de l'espace public qu'elle met en location et la billetterie est ouverte. A l'heure où nous écrivons, aucune convention fixant notamment les conditions financières d'utilisation de l'espace n'est signée entre la Ville et la Confrérie.

Pour aller plus loin

Ouvrage collectif

La fin des villes, reprise de l'action

Carnet de la décroissance 3, AderOC, 2016

Cet ouvrage analyse plus de 150 initiatives, partout en France, dans leurs liens à la décroissance et à des à-venir déjà présents. Entre résistance et dissidence, entre opposition et sécession, entre collectifs organisés et engagements plus individuels, depuis les villes jusqu'à surtout leurs marges et leurs dehors, toutes ces actions manifestent des communs face au virage néolibéral de nos sociétés: ménagement et respect de la terre par ses habitants, entraides et solidarités par la coopération, ou encore nouvelles formes, réelles démocratiques, de l'action collective par l'autonomie.

Thierry Paquot

Désastres urbains. Les villes meurent aussi
La Découverte, 2015

Le modèle de la ville actuelle, produit de la société de consommation, n'est-il qu'un modèle unique? Est-il possible d'envisager la ville sous une autre forme? C'est en tout cas les questions que l'auteur soulève dans cet essai de philosophie, qui a pour vocation de révéler le côté obscur des villes. Ce livre combatif vise à fournir des outils critiques pour faire advenir dans un avenir proche des alternatives architecturales, des expérimentations urbaines et des modes de vie ouverts et libérés...

Pierre Corajoud

Le temps d'une flânerie. Impressions d'un aventurier du proche
Corajoud, 2002

Travailler ou manger à une table et un banc publics, découvrir ce qui nous entoure en s'émerveillant, se laisser surprendre... Marcher est une activité qui apporte un équilibre, en même temps, elle rappelle la condition incertaine de tout être vivant.

Les récits de Pierre Corajoud sont à conseiller à toutes celles et ceux qui n'ont plus envie de se faire bousculer par le temps.

Jean-Jacques Terrin

Jardins en ville, villes en jardin

Parenthèses, 2013

Quand on pense urbanisme on pense souvent à la densification des villes, le développement des réseaux de mobilité, ou encore aux inégalités sociales contrastantes. Mais qu'en est-il de la place et du rôle des jardins en ville? Ce livre nous apprend que ceux-ci ne sont certainement pas uniquement là pour faire joli ou faire plaisir à ceux qui les cultivent. Les auteurs nous emmènent dans plusieurs villes européennes pour nous montrer comment les jardins ont un impact tant sur l'écologie et la création du liens sociaux que sur l'économie locale. Ils contribuent ainsi à réinventer des villes plus «saines».

Où s'engager?

La Commission d'aménagement du territoire (CAT): une commission constituée d'élus communaux, mais ouverte aux associations, notamment pour traiter le Plan directeur communal. Le Service de l'urbanisme organise et gère cette commission.

Les différentes démarches participatives, organisées par la ville ou à l'initiative de groupements de citoyens.

Bibliographie des documents disponibles à Vevey

Plan de mobilité et d'urbanisme intégré, 2011 (PMU)

Plan directeur communal (PDCOM), 1997 (en cours de révision)

Guide pratique du stationnement à Vevey

Park(ing) day

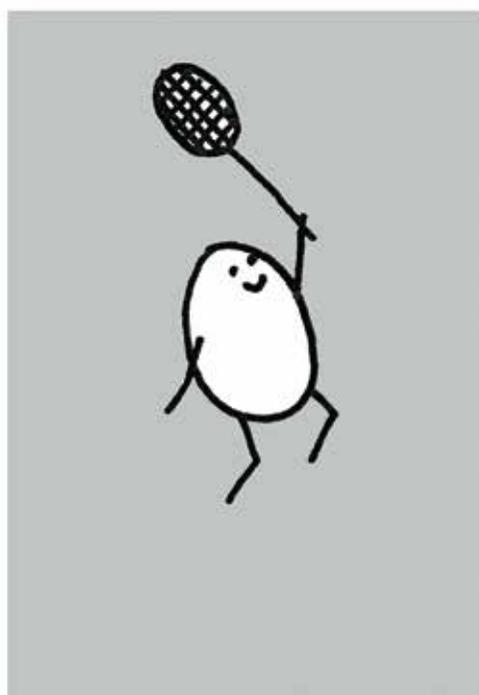
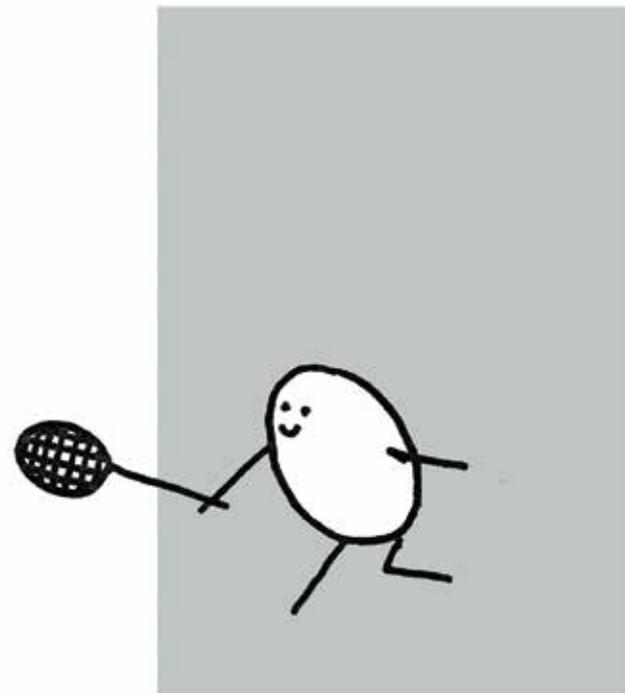
13 m2 dans l'espace public, que peut-on y faire ?

Dans grand nombre de villes, les places de parc occupent une très grande proportion de l'espace public. Dans une société changeante, où l'usage de la voiture en ville est en régression, notamment grâce au développement de réseaux de transports publics plus adaptés et aux modes de travail à distance, a-t-on toujours besoin d'autant de place dédiée à la voiture? Et si on trouvait un autre usage pour ces 13 m2 par véhicule?

Park(ing) Day est un évènement annuel qui se pratique tout autour du monde. Il a pour but de questionner les usages dans l'espace public, et notamment la place occupée par la voiture.

L'évènement est né en 2005 à San Francisco, aux Etats-Unis, lorsque le collectif d'artistes-activistes *Rebar* (actuellement devenu *Morelab*) réalise que plus de 70% de l'espace public de la ville est occupé par des places de parc. Le collectif décide alors de louer plusieurs places de parc situées à différents endroits en payant le parcomètre pendant quelques heures. Pendant ce laps de temps, ils transforment l'usage des places en petits parcs publics. Par leur action, ils ont réussi à temporairement étendre l'espace dédié aux citoyens en ville.

Depuis leur action pionnière, une multitude de personnes ont repris cette idée et l'ont appliquée dans leur ville jusqu'à ce que l'évènement devienne mondialement répandu. Cet évènement génère un élan de créativité immense parmi ceux qui décident d'occuper une place de parc, mais aussi parmi ceux qui ont l'occasion d'en profiter. Ainsi, le temps d'une journée, des terrains de sport, terrasses, espaces d'exposition, places de jeux, parcs à chiens, parkings à vélos, etc. émergent dans les endroits les plus inattendus de la ville!



Vendredi 21 septembre 2018, le *Park(ing) Day*, s'installe pour la première fois à Vevey.

Rendez-vous de 10h à 17h à la rue Paul-Cérésole, pour déambuler, échanger dans ces nouveaux espaces et pourquoi pas participer à l'aménagement temporaire.

Parklet

L'idée consiste à se réapproprié une ou plusieurs places de parc le long de rues où l'espace public de détente fait défaut. L'installation peut être saisonnière (été) ou *ad vitam aeternam*, mais généralement démontable (urgence, manifestation, etc.).

Cet espace permet de vivre la ville! En Suisse, Berne est pionnière avec 7 places converties (trois *parklet*), loin derrière San Francisco avec 60 parklets! Rapporté à la population, ça reste marginal: un *parklet* pour 14 000 habitants! Tiens, tentons la folie.. on pourrait commencer avec deux!?