

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 125 (1999)
Heft: 13/14

Artikel: Des transports conviviaux pour la fête des vigneronns
Autor: Liaudat, Christian / Bovy, Philippe H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-79630>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Des transports conviviaux pour la fête des vigneron

Christian Liaudat¹,
ing. dipl. EPFL,
collaborateur
scientifique ITEP et
Philippe H. Bovy²,
prof., directeur de
l'unité Transport-
Environnement-
Aménagement,
ITEP-EPFL

Organisée quatre à cinq fois par siècle, la Fête des Vignerons aura à nouveau lieu du 29 juillet au 15 août prochains à Vevey. Manifestation populaire autant qu'événement artistique de portée internationale, elle réunira, sous la direction de l'homme de théâtre genevois François Rochaix, quelque 5200 acteurs figurants, danseurs, chanteurs et musiciens bénévoles, épaulés par une vingtaine d'artistes professionnels. Les dix-sept représentations ainsi que les quatre cortèges prévus au programme devraient attirer 600 000 à 900 000 spectateurs et visiteurs sur la Riviera vaudoise. Pour les accueillir, des arènes de 16 000 places ont été construites sur la Place du Marché de la ville, entièrement transformée en espace de fête.

Ancienne corporation dont l'existence et l'activité sont attestées dès le début du XVII^e siècle, la Confrérie des Vignerons siège à Vevey, où elle occupe «Le Château», un bâtiment érigé en 1599. Dirigée par un Conseil et un Rière-Conseil de douze membres chacun, elle compte aujourd'hui environ 750 Confrères.

La Confrérie a pour but l'encouragement et le perfectionnement de la culture de la vigne. Sous l'autorité d'une Commission des vignes émanant de ses Conseils, elle édicte des «directions» relatives aux travaux du vigneron qu'elle adapte périodiquement pour tenir compte de l'évolution des techniques et des méthodes. Elle fait en outre appel à des experts qui visitent, trois fois l'an, les vignes soumises à son contrôle et attribuent des notes à ceux qui les cultivent: les vigneronstâcherons. La Confrérie exerce son activité dans deux régions du vignoble vaudois: le Lavaux et le Chablais. Quelque 150 hectares répartis en 550 parcelles et cultivés par 138 vigneron font ainsi l'objet de sa vigilante attention.

Sur la base des notes attribuées par les experts, la Confrérie effectue un classement qui donne lieu, tous les trois ans, à une distribution de diplômes, de médailles et de primes aux vigneron les plus méritants. C'est alors «la Triennale», cérémonie suivie d'un banquet qui réunit traditionnellement autour des vigneron les représentants des autorités du pays.

Historique et esprit de la Fête des Vignerons

Les réjouissances qui marquent l'attribution des récompenses aux vigneronstâcherons ont donné naissance à la Fête. A l'origine, ceux-ci défilaient joyeusement à travers la ville pour se rendre au repas offert par la Confrérie. Or ce cortège annuel prenant au fil du temps une ampleur toujours croissante, les organisateurs se sont vus contraints d'en espacer la tenue. A chaque fois, apparaissaient en effet des personnages nouveaux, les divinités antiques que sont Bacchus, Cérès et Palès étant notamment suivies par Noé, Silène et leurs troupes. Dès la fin du XVIII^e siècle, la traditionnelle parade se transforme en un véritable spectacle célébrant les travaux et les jours du vigneron, et pour lequel des estrades sont érigées sur la Place du Marché veveysanne. C'est en 1833, que la première partition originale est composée pour l'événement et dès lors, chaque célébration de la Fête des

Vignerons viendra enrichir le patrimoine artistique du pays. Cinq Fêtes ont eu lieu au siècle passé et celle de 1999 sera la cinquième du nôtre après 1905, 1927, 1955 et 1977. De 2000 spectateurs par représentation en 1819, la capacité des arènes passe à 15 800 en 1977, à 16 000 en 1999 et des 700 figurants de 1819, l'effectif des acteurs gonfle à 4250 en 1977 pour culminer à 5200 cette année.

A eux seuls, ces chiffres ne reflètent toutefois pas l'importance symbolique de la manifestation. Exceptionnelle, la Fête des Vignerons l'est surtout par son caractère tout à la fois de célébration traditionnelle et de création originale, de rencontre d'un peuple avec son passé et d'acte de foi en l'avenir (voir encadré ci-dessous). Elle est d'ailleurs tributaire de l'engagement bénévole d'un grand nombre d'organisateurs et de figurants-acteurs qui financent eux-mêmes leur costume! Enfin, elle rallie toute une population qui retrouve l'esprit des grandes fêtes antiques et fait partager ses réjouissances aux très nombreux visiteurs qui répondent à son appel.

Un programme dense et varié, qui propose des événements après le Spectacle

Le programme complet de la Fête englobe vingt et une manifestations dont deux générales publiques, le

Le concept de François Rochaix, Directeur artistique

C'est dans l'enthousiasme que l'assemblée générale de la Confrérie, réunie le 23 avril 1993, a décidé de célébrer la prochaine Fête des Vignerons en 1999, de nommer François Rochaix en qualité de directeur artistique et d'adopter le concept de la Fête comme suit :

«Voici les cinq principes que j'ai proposés à la Confrérie des Vignerons au printemps 1993 pour définir la philosophie de la prochaine Fête des Vignerons. La Confrérie les a admis, et depuis lors, ils guident notre démarche.

- C'est la fin de la fête une, ou unifiée. Dans son genre, dans son texte, dans ses musiques. Je propose une fête baroque.
- C'est la fin d'une fête exclusivement régionale et nationale. Je propose à la fois un retour à l'élémentaire, aux mythes, aux symboles, et une ouverture mondiale.
- Je propose un retour au théâtre, avec ses fables, ses personnages, ses mises en situation.
- Je propose un retour à l'histoire. La dernière fête du millénaire doit contenir en elle les fêtes qui l'ont précédée ; elle doit faire preuve de conscience historique.
- C'est la fin de l'art de la moyenne. La fête de 1999 doit amener les retrouvailles contradictoires de l'art populaire et de l'art savant, de la mémoire collective et de la création individuelle.»

François Rochaix

¹ Secrétaire de la Commission des transports FdV99, responsable des études

² Président de la Commission des transports FdV99

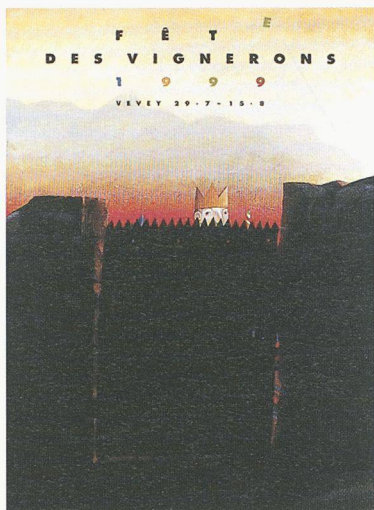


Fig. 1. L'affiche d'Etienne Delessert pour la Fête des vignerons 1999 (Copyright)

couronnement, sept représentations matinales, sept nocturnes ainsi que quatre cortèges. Toutes les matinées débutent à 9h45, sauf celle du mercredi 11 août, qui a été fixée à 10h15 pour tenir compte de l'autre événement exceptionnel de l'année: l'éclipse solaire totale. Quant aux nocturnes, elles débuteront à 19h30.

La Fête 1999 innove en outre avec des spectacles après les représentations. A l'issue de celles-ci et après les cortèges, toute la ville sera en fête. D'une durée approximative de 1h30, la première phase prolonge dans la cité le programme «officiel». Placée sous la responsabilité de la Ville de Vevey, la deuxième phase se poursuivra tard dans la nuit.

Un tel ensemble de manifestations en plein air est évidemment tributaire des aléas de la météorologie, ce qui nécessite la mise en place d'une logistique fine de reports (retardement dans la même journée) et de renvois.

Une tradition d'organisation de milice

L'organisation de la Fête repose sur un système de milice à structure pyramidale. Trente-sept commissions thématiques réunissent 350 organisateurs bénévoles. Les présidents des commissions sont intégrés dans l'un ou l'autre des comités responsables des huit domaines d'action et de gestion de la Fête. A leur tour, les présidents des comités font partie du Conseil exécutif, organe décisionnel faïtier présidé par l'Abbé Président. Ce Conseil s'appuie sur un secrétariat général qui, outre les tâches

usuelles d'un tel organisme, assume de multiples fonctions de coordination transversale.

Le support technique ainsi que l'essentiel de la logistique de la Fête incombe au comité de soutien qui regroupe six commissions formées majoritairement de professionnels des domaines concernés.

La Commission des transports (S6) est composée de membres représentant les prestataires de service, tels que la Gendarmerie cantonale, la Police municipale de Vevey, le Service cantonal des routes et l'ensemble des transporteurs publics: les Chemins de fer fédéraux (CFF), le groupe Montreux-Oberland-Bernois (MOB), les transports urbains Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (VMCV), la Compagnie Générale de Navigation sur le Léman (CGN) et les Cars Postaux. Les auteurs de la présente communication assurent la Présidence, le Secrétariat et la conduite des études relatives aux transports pour la Fête.

Sur un budget global avoisinant les cinquante millions de francs, les postes «Constructions et infrastructures», ainsi que «Projet artistique et costumes» comptent chacun pour 30 % des dépenses. Du côté des recettes, on estime l'apport de la billetterie à 65% et celui des partenaires/sponsors à 20%. Quant au budget «Transport», il s'établit à un million et demi de francs pour les dépenses et à huit cents mille francs de recettes.

La problématique «transport» liée aux manifestations d'envergure

Les grandes manifestations posent des problèmes «exceptionnels» de logistique des transports et de gestion des flux en raison:

- de la concentration sur un, voire plusieurs sites de flux très denses de spectateurs, visiteurs et personnels liés à la logistique de la manifestation;
- de la concentration dans le temps de flux donnant lieu à des «hyperpointes» de trafics automobile, collectif et piétonnier.

Ephémères par nature, les grandes manifestations sont en principe contraintes de s'appuyer sur les infrastructures de transport disponibles. Comme celles-ci sont déjà fortement sollicitées en temps normal, tout particulièrement en milieu urbain, des mesures «spéciales» d'organisation des transports et de gestion des trafics s'imposent. Cela va de la réduction de la circulation générale «habituelle» à la suppression totale de cette dernière dans des périmètres et durant des laps de temps appropriés afin de laisser place aux flux «exceptionnels» engendrés par la manifestation. Même passagères, ces transformations d'accessibilité ne peuvent être mises en œuvre sans dispositions annexes destinées à maintenir une desserte minimale des résidents et des activités présents dans les secteurs directement touchés par la Fête.

Bousculant ainsi les habitudes, les grandes manifestations débouchent souvent sur des schémas novateurs d'organisation des transports et des trafics. Ce sont de véritables laboratoires d'essai pour des conceptions de transport et de trafic inédites, dont certains éléments s'imposent parfois en au-delà de l'événement.

Du fait de leur unicité et de leur caractère exceptionnel, les grandes manifestations posent des problèmes particuliers de prévision de participation³ et donc de flux de trafic⁴: à quels volumes de trafic faut-il s'attendre, de quelles provenances, avec quelle répartition par moyens de transport et quelle intensité lors des pointes? Les manifestations «spectacles» avec réservation de places (et parfois billetterie transport intégrée) sont les

³ Toutes les prévisions de participation et de flux de trafic pour l'Exposition mondiale de 1998 à Lisbonne se sont avérées erronées: 9,8 millions de visiteurs en lieu et place de 15 millions.

⁴ Le fonctionnement des transports de 1977 a été reconstitué et analysé afin d'établir le concept des transports pour la Fête de 1999 (voir encadré page 239)

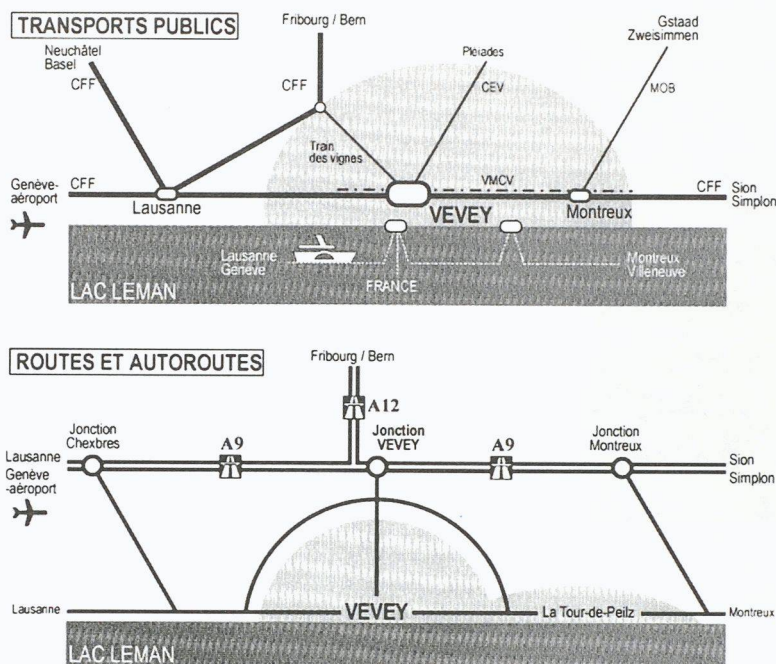


Fig.2. Accessibilité régionale et interrégionale du district de Vevey

plus aisément gérables. A l'inverse, les manifestations «ouvertes» telles les foires, cortèges ou expositions posent les problèmes de logistique les plus aléatoires. Réunissant ces deux types de manifestations, la Fête des Vignerons appelle donc une double logistique de transport et d'accessibilité.

Contexte et principes d'organisation des transports pour la Fête

Avec une population de 65 000 habitants, le district de Vevey (Vevey - Montreux et région avoisinante) bénéficie d'une accessibilité régionale et interrégionale exceptionnelle (fig. 2):

- située sur la ligne de chemin de fer internationale Genève - Lausanne - Simplon - Milan, Vevey est accessible en train en une heure de Genève ou de Sion et en quinze minutes de Lausanne;
- se greffant sur la colonne vertébrale CFF Lausanne - Simplon - Milan, plusieurs chemins de fer régionaux rayonnent à partir de Vevey - Montreux: le Train des vignes Vevey - Chexbres - Puidoux en interconnexion avec la ligne Lausanne - Berne, ainsi que les chemins de fer secondaires Vevey-Les Pléiades et MOB;
- deux autoroutes, la A9 Lausanne - Vevey - Simplon et la A12 Vevey - Fribourg - Berne permettent une accessibilité via les trois jonctions de Chexbres à l'ouest, Vevey au centre et Montreux à l'est ;
- un réseau de transport public ur-

bain (VMCV) dessert la Riviera de Vevey à Villeneuve, via Montreux et le Château de Chillon;

-enfin, la CGN assure une desserte lacustre régionale et transfrontalière.

De plus, l'inclusion de la gare de Vevey dans le périmètre piétonnier de la Fête (fig. 3) constitue un atout majeur pour l'attrait et la convivialité de la Fête. Tous ces éléments ont, dans une large mesure, dicté le schéma de transport et d'accessibilité retenu pour la manifestation.

Principes d'organisation

Schématiquement illustré par le tableau A, le concept de transport et d'accessibilité à mettre en place doit répondre aux objectifs et contraintes posés par trois groupes distincts:

- les organisateurs de la Fête (la Confrérie des vignerons),
 - les participants à la Fête (spectateurs, visiteurs, acteurs et personnels de support technique),
 - les résidents et personnes engagées dans des activités riveraines.
- Ainsi la Confrérie souhaite-elle «une organisation de transport efficace, souple, conviviale et à large amplitude d'horaire». Les multiples services de transport concernés devront donc s'avérer:
- efficaces, notamment en prévision des pointes de trafic des jours de spectacles (35 000 personnes) et des jours de cortège (85 000 personnes);
 - souples, pour faire face aux aléas du temps et absorber les décalages d'horaires ainsi que les renvois;
 - conviviaux, en affirmant le caractère festif de la manifestation ;
 - à large amplitude d'horaire afin d'accorder la plus grande liberté de retour, même très tardif après la Ville en fête, par transport public ou en voiture.

Les transports pour la Fête en quatre points marquants

Une gestion simultanée de l'offre et de la demande de transport

L'impact de 35 000 à 85 000 spectateurs/visiteurs arrivant de façon concentrée dans une ville de la taille de Vevey est considérable. Plus éle-

INTERVENANTS	ORGANISATEURS FdV 99	PARTICIPANTS A LA FÊTE	ACTIVITÉS RIVERAINES ET HABITANTS
OBJECTIFS	TRANSPORT EFFICACE, CONVIVIAL ET A LARGE AMPLITUDE D'HORAIRE		MAINTIEN DE L'ACCESSIBILITE
	LIMITATION DES COUTS	FACILITE DE DEPLACEMENT	
CONCEPT DES TRANSPORTS	1 PROTECTION DES ZONES PIETONNES DE LA FÊTE	Protection à trois niveaux: -Agglomération -Zone de ville en Fête -Place de la Gare sans voiture	
	2 RENFORCEMENT SUBSTANTIEL DE L' OFFRE EN TRANSPORT PUBLIC	-Abonnement Fdv sur les transports publics régionaux (y.c. CFF) -Gratuité des transports publics régionaux les jours de cortège	Abonnement transmissible VMCV à prix très attractif
	3 MAITRISE DU TRAFIC INDIVIDUEL PAR STATIONNEMENT HORS VILLE	-Trains,bateaux,bus supplément. -Extension du service nocturne	En agglomération -Parkings de substitution
		-Parking périphérique + liaisons navettes -Système payant par réservation	En zone de ville en fête -Macarons -Parkings de compensation
	4 ACCUEIL DE TOUTES LES MOBILITES	-Facilitation pour deux roues / parkings proches -Service ad hoc pour handicapés	

Tableau A: Concept de transport et d'accessibilité

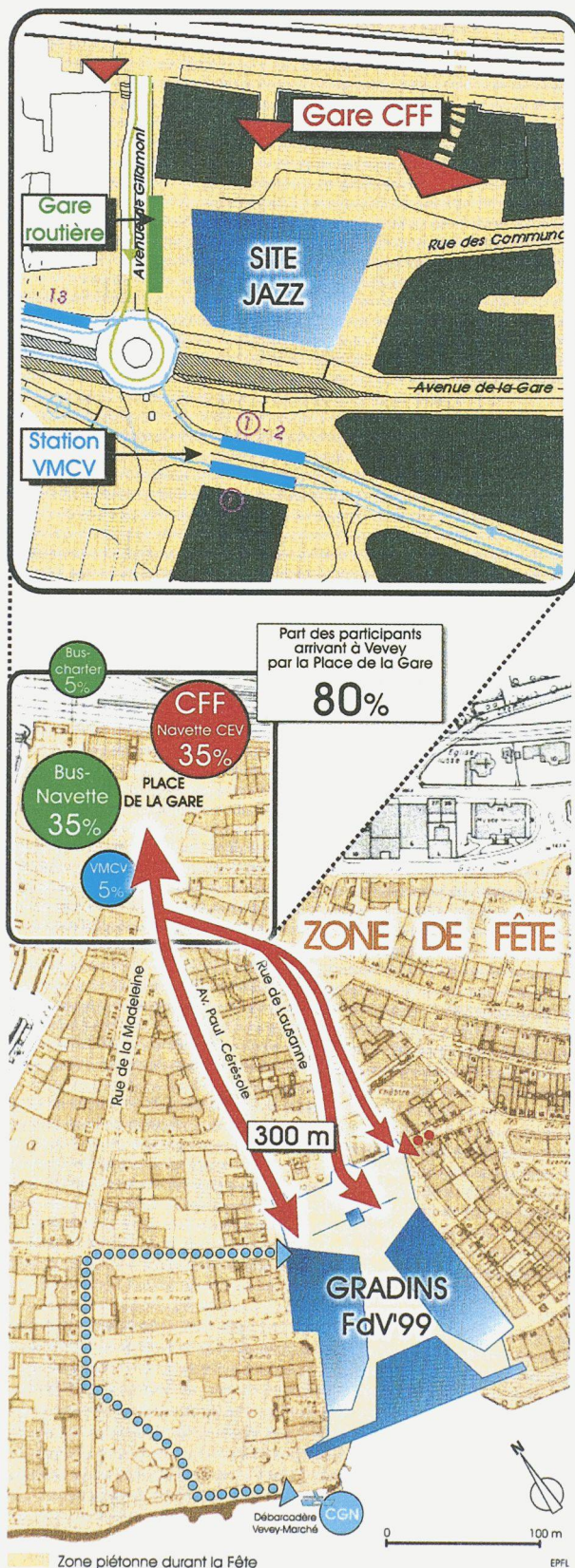


Fig.3 Périmètre piétonnier de la Fête

vée que dans d'autres villes de même taille, la part du trafic par transports publics à Vevey - Montreux ne dépasse toutefois guère 15%⁵. Ainsi, en situation normale, 85 % de la mobilité extérieure est le fait de l'automobile. De plus, la période estivale est habituellement caractérisée par de forts trafics rou-

tiers et autoroutiers⁶. Il est donc manifeste que les trafics supplémentaires générés par la Fête ne pourront être absorbés par le système de transport qu'à la condition d'un important transfert vers les transports publics (fig. 4).

La gestion de l'offre porte conjointement sur:

- un accroissement massif des services de transports publics aux échelles régionales (transports de la Riviera) et interrégionales (CFF et CGN);

- une réduction de la capacité routière en traversée Est-Ouest de Vevey en raison de la Fête (suppression de tout trafic local et régional dans le centre de Vevey).

La gestion de la demande s'effectue, elle aussi, conjointement:

- par la promotion tous azimuts des transports publics, combinée à des actions tarifaires attrayantes et novatrices;

- par l'éloignement «hors les murs» du stationnement pour la Fête, couplé à un système de pré-réservation payante des parkings et navettes.

Cette recherche d'un report massif vers les transports publics apparaît maîtrisable pour le volet «Spectacle» (17 manifestations). En effet, la totalité des billets ayant été vendus, les représentations se donneront à guichets fermés. Les flux de trafic sont donc connus, cela d'autant plus que la billettique informatisée a permis d'établir les statistiques de provenance et, partiellement, celles concernant les moyens de transport choisis par les spectateurs.

Le volet «Cortège» s'avère beaucoup plus aléatoire et délicat à gérer, en raison de flux potentiels deux

à trois fois supérieurs et de l'absence de connaissance préalable de la demande. La participation aux cortèges est en outre fortement liée à la météo et s'apparente à des décisions de dernière minute.

Le tableau B donne un aperçu général des estimations de flux et de répartition modale retenues pour le dimensionnement de l'offre transport public (trains supplémentaires) et de l'offre automobile (taille des parkings périphériques, fréquence des navettes).

La répartition temporelle des flux est cruciale pour le dimensionnement du système (problématique des «hyperpointes»). Le volet «Spectacle» se distingue par des arrivées et des départs en deux vagues: la première liée à la représentation proprement dite, la seconde à la Ville en Fête ou spectacles après le Spectacle. Le volet «Cortège» présente une structure différente carac-

La fête et le chemin de fer, une longue histoire d'amour

Ornée d'un majestueux Cent Suisse, l'affiche lithographique quadrilingue de la Fête des Vignerons 1889 comporte deux indicateurs des chemins de fer, l'un de France et d'Angleterre, l'autre d'Italie, d'Allemagne et d'Autriche. Les horaires et le prix des places jusqu'à Vevey sont donnés au départ de Londres, Paris, Marseille, Bordeaux et Lyon d'une part et de Rome, Berlin, Amsterdam et Vienne d'autre part. Les liaisons en provenance de Milan sont indiquées soit par le Mont-Cenis et Genève avec 15h de trajet, soit par le Simplon avec les Postes fédérales franchissant le col et une durée de trajet de 29 h dont une nuit à Domodossola ou à Brigue. La meilleure liaison actuelle Milan - Vevey est de 3h12.

Des transports nocturnes sur le Léman

Pour la Fête de 1833, les bateaux à vapeur *Léman*, *Winkelried*, et *Guillaume Tell* offrirent un service très matinal: départ de Nyon à 2h. du matin, de Rolle à 3h., de Morges à 4h. et d'Ouchy à 5h. Trente ans avant l'apparition du chemin de fer, les bateaux bénéficiaient du monopole pour le transport rapide. En 1889, la Fête durait quatre jours. Les bateaux transportèrent environ 50000 voyageurs.

⁵ Conception cantonale vaudoise des transports: Diagnostic, Enjeux, Orientations, DTPAT/SAT, ITEP/EPFL, Lausanne, 1996

⁶ Trafic journalier moyen (TJM-1995) de 21 000 véhicules/jour en traversée de Vevey; TJM de 50 000 véhicules/jour sur la branche Lausanne de l'autoroute A9, 35 500 sur la branche A9 Montreux - Valais et 27 500 sur la branche A12 Vevey - Fribourg

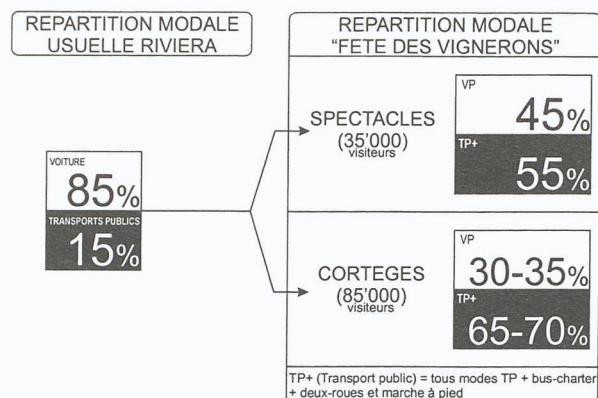


Fig.4. Transfert sur les transports publics

térisée par une seule vague d'arrivées de plus grande intensité et de plus longue durée, vu l'horaire moins rigide des défilés. Les départs s'effectuent également en deux vagues soulageant d'autant le système des transports.

Le plus vaste espace piétonnier de Suisse durant la Fête

Fête urbaine, Ville en fête, l'essentiel de l'espace public urbain compris entre la ligne CFF du Simplon, la Veveyse, la Tour-de-Peilz et le lac (un périmètre «Spectacle» de 40 hectares et un périmètre «Cortège» de 90 hectares) sera réservé aux activités festives donc aux piétons.

Environ deux heures avant chaque manifestation et jusqu'à deux heures après la Ville en Fête, toute circulation automobile sera bannie du périmètre «Spectacle» ou du périmètre élargi «Cortège». Des dérogations sélectives sont accordées (macarons) aux résidents et un créneau d'ouverture d'au minimum trois heures entre manifestations est aménagé pour permettre l'approvisionnement des commerces. Hors des jours de cortège, seule la ligne no 1 des transports urbains VMCV traverse le périmètre de Fête à vitesse réduite.

L'articulation principale du concept transport FdV99 est la libération de la Place de la Gare de tout station-

nement (durant les 21 jours de fête) et de tout trafic automobile (durant les manifestations et la Ville en Fête). Ainsi la Place de la Gare, principal espace d'accueil⁷, est pleinement incorporée au périmètre de fête pour permettre aux spectateurs et visiteurs de déambuler dans la ville libérée de tout trafic automobile dès la sortie de la gare. Après chaque spectacle ou cortège, la Place de la Gare se métamorphosera en station «Jazz» de la Ville en Fête.

Au plan de l'aménagement et de la gestion du trafic, la Place de la Gare connaîtra des modifications sensibles: toutes les installations de signalisation lumineuse seront éliminées au profit d'un simple carrefour giratoire. Celui-ci servira de point de rebroussement aux bus assurant la navette avec les parkings extérieurs ainsi que de point de dépose des bus-charters.

Attrait maximal des transports publics

Tirant parti de leur position privilégiée dans le système de la Fête, le «consortium ad hoc» des transporteurs publics réunis dans la commission des transports FdV'99 a développé une offre de service maximale caractérisée par:

- un fort accroissement de la densité de service
- une extension majeure des services nocturnes
- plusieurs facilités tarifaires adaptées aux différents publics.

⁷ On estime que plus de 80% des spectateurs viendront à la Fête depuis la gare.

L'accroissement de la densité de service est modulé selon le type de manifestation (spectacle en matinée, spectacle en nocturne, couloir ou cortège). Une représentation graphique simplifiée (fig. 5) donne un aperçu de l'ampleur de l'offre supplémentaire en trains spéciaux «Fête des Vignerons» et un horaire spécial de 32 pages est par ailleurs diffusé à 400 000 exemplaires par les CFF dans toutes les gares de Suisse.

Le renforcement de l'offre en trains supplémentaires est de 500 pour les CFF, de 550 pour les chemins de fer secondaires et de 80 courses spéciales de bateaux CGN.

L'extension des services nocturnes est substantielle: le dernier bateau embarque à 1h, les derniers trains quitteront Vevey entre 2h15 du matin (St-Maurice) et 2h50 (Lausanne), alors que les navettes fonctionneront jusqu'à 3h du matin (voir encadré page 237).

Un prototype de communauté tarifaire est en outre mis en place à la faveur de la Fête des Vignerons. Il s'agit d'abonnements utilisables sur l'ensemble du réseau des transports publics de la zone Riviera: ainsi, de Cully à Villeneuve en passant par Puidoux, Châtel-St-Denis, Blonay et Les Avants, les transports publics offriront le libre parcours intégral:

- au tarif «zéro» (gratuité) les jours de cortège
- par abonnement à prix forfaitaire très bas, fixé à 50 francs du 1er juillet au 15 août 1999 pour les acteurs et à 35 francs du 26 juillet au 15 août 1999 pour le public.

Manifestations	Participants				Répartition temporelle		Répartition spatiale			Répartition modale	
	Acteur ¹	Spect.	Visiteur	TOTAL	Flux d'arrivée et de départ		Région ³	Hors région	TOTAL	Seconde estimation mai 1999	
Spectacle + Ville en Fête	6'000	16'000	13'000	35'000	2 vagues ▽ 40% ²		Arrivée Départ	17'500 50%	17'500 50%	35'000	Voiture 42-48 CFF 20-25 TPR ⁴ 12-15 Bateau CGN 5-8 Bus-charter 5-8 Autres 4-7
Cortège + Ville en Fête	6'000	75'000	4'000	85'000	1 vague ▽ 35% ²		Arrivée Départ	20'000 25%	65'000 75%	85'000	Voiture 30-35 CFF 35-40 TPR ⁴ 12-15 Bateau CGN 6-10 Bus-charter 3-4 Autres 3-4

Tableau B: Estimations de flux et de répartition modale retenues pour le dimensionnement du système

Notes: ¹ Acteurs, organisateurs et personnel - ² Taux horaire de pointe - ³ Périmètre de la Confrérie de Pully à Bex

CAS SPECTACLE

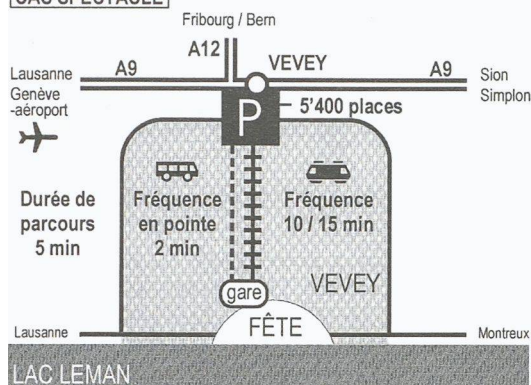


Fig.6. Concept de parkings périphériques et de navettes

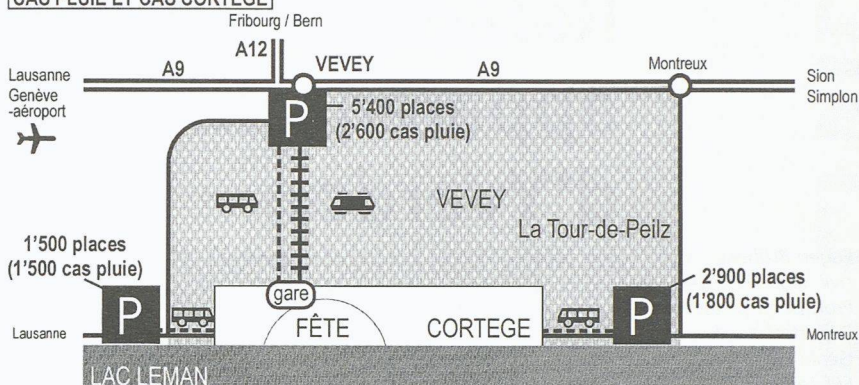
Pour les cortèges, les CFF offrent des billets «train+cortège» avec une réduction de 20% sur l'ensemble du réseau suisse.

L'accessibilité en voiture

L'objectif primordial de dégager l'espace public du centre de Vevey pour la fête et de protéger les populations riveraines conduit à reporter l'accessibilité automobile «hors les murs» de la ville.

Un concept classique de parkings périphériques et de navettes est mis en place pour raccorder les 5400 places provisoires aux abords de l'échangeur autoroutier A9/A12 à la Place de la Gare de Vevey. Sur

CAS PLUIE ET CAS CORTÈGE



239

une distance de 2,5 km, le service est assuré par des navettes bus sur couloirs réservés et par une navette ferroviaire (fig. 6).

La moitié du stationnement principal étant susceptible d'être hors service en cas de pluie durant un ou deux jours consécutifs, des parkings périphériques alternatifs sont prévus à l'Est (2900/1800 places) et à l'Ouest (1500 places), ce qui implique un déploiement tri-axial des bus navettes.

Pour contrôler la demande, les places de parking doivent faire l'objet d'une réservation permettant d'obtenir un bon «parking+navettes» vendu 20 francs. Cette disposition privilégie les voitures à pleine occupation, vu que le bon donne le libre parcours à tous les occupants utilisant les navettes bus ou ferroviaires. En cas de disponibilité de places, les voitures sans pré-réservation pourront stationner au tarif de 30 francs. Une heure après le début du spectacle, les automobilistes venant à la Ville en Fête paieront 12 francs.

Le système est semblable pour la situation «Cortège», toutefois avec une offre de stationnement de 9800 places réparties dans trois secteurs à l'Est, au Nord et à l'Ouest de Vevey.

Le système des navettes bus et ferroviaires desservant les parking périphériques est engagé trois heures avant le début des manifestations et cesse d'opérer à 3h du matin après les nocturnes et la Ville en Fête.

La fête: le test en vraie grandeur

L'ampleur des pré-réservations, la billetterie électronique, l'analyse d'autres grandes manifestations récentes en Suisse et à l'étranger, ainsi que les contraintes de capacité

Le phénoménal succès des transports publics lors de la Fête de 1977

Malgré une motorisation nettement plus faible qu'actuellement (325 voitures / 1000 habitants en 1977 et 475 en 1999) et un réseau autoroutier incomplet (la liaison A12 Vevey - Berne n'existait pas), les planificateurs de 1977 virent très grand en matière de parking. Plus de 28000 places de stationnement, souvent dans des sites éloignés, furent prévues, qui restèrent vides pour la plupart. En effet, l'occupation des parkings atteignit 15 % en moyenne avec une pointe exceptionnelle de 30 %.

Moins chargée qu'actuellement, la ligne CFF du Simplon fut renforcée par un nombre record de 600 trains supplémentaires en 15 jours. La Fête de 1977 fut un succès phénoménal pour les transports publics, avec 75 % des déplacements effectués en trains, bus, trolleybus et en bateau.

du système de transport permettent de mieux cerner la silhouette de la demande de trafic pour la Fête et probablement d'éviter les erreurs de planification apparues en 1977 (voir encadré ci-dessus).

Toutefois, les réactions effectives du grand public, les éventuels dysfonctionnements des transports les premiers jours, la météo et l'image de la Fête transmise par les médias restent des variables aléatoires susceptibles d'influencer l'intensité et la répartition des flux de visiteurs venant à Vevey. Face à ces incertitudes, un système de communication et de gestion dynamique des transports intégré au Centre d'engagement et de coordination (voir tableau C) est mis en place afin de prendre les mesures qui s'imposent et de corriger au besoin le tir, au fur et à mesure du déroulement de la manifestation.

Que la Fête soit belle...

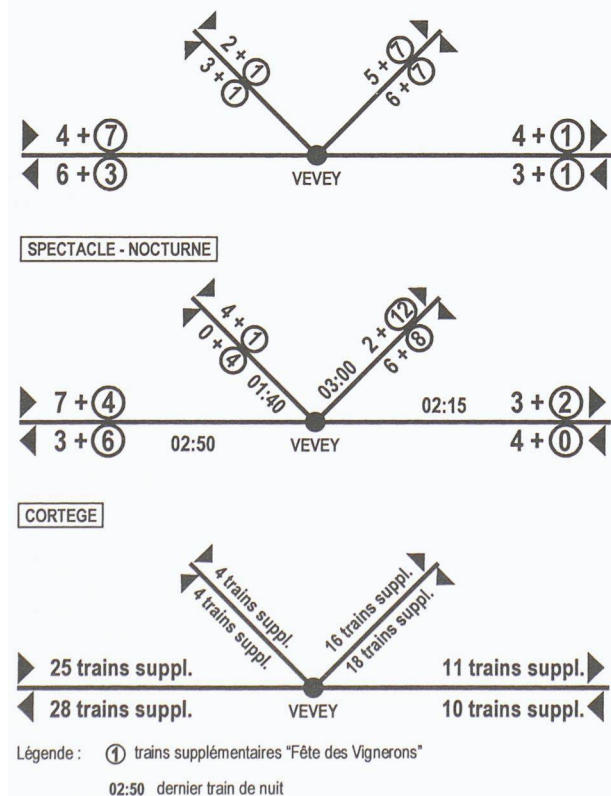


Fig.5. Offre supplémentaire en trains spéciaux «Fête des vignerons»