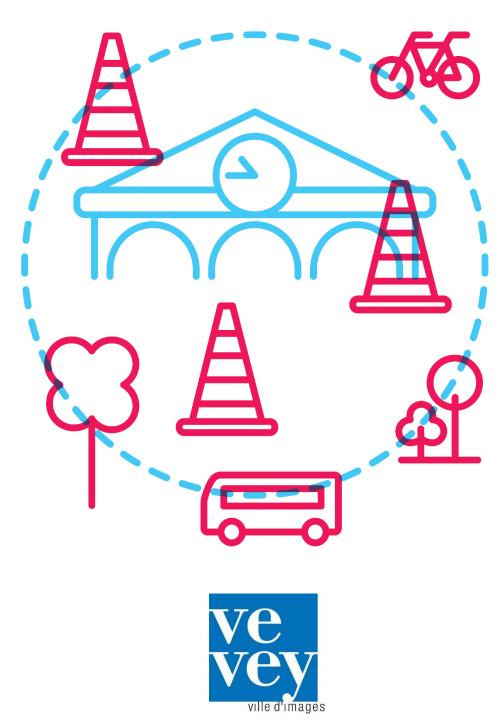
# Objectif gare Synthèse du sondage en ligne



#### **Préambule**

La Ville de Vevey se prépare à entreprendre un projet d'envergure visant le réaménagement de l'interface de sa gare pour l'horizon 2030. Ce projet est non seulement crucial pour améliorer l'efficacité des transports, mais il est aussi une opportunité majeure de redynamiser l'espace public. Afin de garantir une planification urbaine inclusive et adaptée aux besoins de toutes et tous, un sondage a été conduit pour recueillir les opinions des résident es de Vevey ainsi que des usager ère s de la gare provenant d'ailleurs. Cette démarche vient compléter la démarche participative qui s'est déroulée en parallèle.

Le réaménagement de l'interface gare s'inscrit dans le cadre plus large du projet d'agglomération Rivelac, pour lequel un financement de la Confédération est sollicité.

Ce rapport, réalisé par le Service de l'urbanisme et de la mobilité, présente les résultats du sondage en ligne.

Le sondage a été mené entre le 5 février 2024 et le 3 mars 2024, dans le but de fournir des données qualitatives et quantitatives pour éclairer la planification et la prise de décision concernant le réaménagement du secteur de la gare de Vevey.

Les résultats présentés ci-après suivent l'ordre chronologique des questions posées dans le sondage.

## **Impressum**

#### Éditeur

Service de l'urbanisme et de la mobilité

#### Auteur·e·s

Alessia Daouk, Urbaniste FSU UNIL, MAS Urbanisme durable

Nicolas de Angelis, Géographe UNIL, MSc Géographie Urbanisme durable et aménagement des territoires

Vevey, Juin 2024

#### Table des matières

Préamb	ule	2
1. Int	troduction	5
1.1	Méthodologie	5
1.1	Représentativité	5
1.2	Biais du sondage	5
1.3	Echantillon en quelques données	6
1.4	Analyse des données qualitatives	6
2. Tr	aitement des questions du sondage	7
2.1	Question 1 : Raisons et fréquence de la présence	7
2.2	Question 2 : Moyens de transport	9
2.3	Question 3 : Identité du secteur de la gare	11
2.4	Question 4 : Liaisons piétonnes	11
2.5	Question 5 : Améliorations de sécurité, confort et d'accessibilité	12
2.6	Question 6 : Arrêts de bus	13
2.7	Question 7 : Améliorations ou modifications des arrêts de bus	13
2.8	Question 8 : Localisation des arrêts de bus	13
2.9	Question 9 : Améliorations ou modifications possibles des arrêts de bus	14
2.10	Question 10 : Commentaires sur les arrêts de bus	14
2.11	Question 11. Cheminements pour piétons	16
2.12	Question 12 : Accessibilité pour poussettes et personnes à mobilité réduite	16
2.13	Question 13 : Avis sur l'accessibilité pour poussettes et PMR	17
2.14	Question 14 : Commentaires sur les liaisons piétonnes	18
2.15	Questions 15 et 16 : Places de stationnement	20
2.16	Question 17 : Places de stationnement couvertes et sécurisées pour vélos	26
2.17	Question 18 : Commentaires généraux sur les places de stationnement	26
2.18	Question 19 : Convivialité des espaces publics	28
2.19	Question 20. Commentaires sur les améliorations de la convivialité	28
2.20	Questions 21 et 22. Aménagements ou mobiliers urbains	31
2.21	Question 23 : Idées pour l'aménagement du nord	36
2.22	Question 24 : Suggestions pour l'espace au NORD de la gare	37
2.23	Question 25 : Bâtiment au nord de la gare	37
2.24	Question 26 : Suggestions d'aménagement pour l'espace au NORD de la gare	38
2.25	Question 27 : Evaluation du sentiment de sécurité sur le secteur SUD de la gare	38
2.26	Question 28 : Evaluation du sentiment de sécurité sur le secteur NORD de la gare	39
2.27	Question 29 : Idées d'amélioration du sentiment de sécurité	39

2.28	Question 30 : Commentaires généraux sur les espaces publics du secteur gare	39
2.29	Question 31 : Offre commerciale	40
2.30	Question 32 : Potentiel de développement des commerces	41
2.31	Question 33 : Suggestions pour améliorer l'attractivité des commerces	42
2.32	Question 34 : Commentaires généraux sur les commerces	42
2.33	Question 35 : La gare AUJOURD'HUI	42
2.34	Question 36 : La gare DEMAIN	43

#### 1. Introduction

#### 1.1 Méthodologie

La collecte des données a été réalisée via une combinaison de canaux de communication afin de maximiser la participation et la diversité des répondants. Une communication a été lancée sur les réseaux sociaux pour toucher un large public, tandis que des flyers ont été distribués à la gare et des QR codes ont été placés sur les panneaux d'information de la ville pour faciliter l'accès au sondage. Les données recueillies ont ensuite été soumises à une analyse statistique approfondie, qui a inclus des croisements avec des variables démographiques telles que l'âge, le sexe et le lieu de résidence pour mieux comprendre les différents segments de la population. La méthodologie a également été conçue pour garantir l'anonymat des répondant·e·s et la transparence dans le traitement des données.

#### 1.1 Représentativité

Le but de ce sondage est de se faire une idée sur l'avis de la population veveysanne et des usagères et usagers du secteur de la gare. Naturellement, obtenir l'avis de cette population dans son ensemble n'est pas possible.

Grâce à l'analyse de l'échantillon de personnes ayant répondu au sondage, il est toutefois possible de viser à l'obtention d'un échantillon représentatif.

Un échantillon représentatif peut être défini comme une petite quantité de quelque chose de plus grand. Elle présente les mêmes propriétés et proportions que celles d'une population plus importante.

Dans le cas de cette étude, la diversité des âges ainsi que le sexe des répondant·e·s jouait un rôle important pour évaluer la représentativité.

#### 1.2 Biais du sondage

Malgré les efforts pour atteindre une représentation diversifiée de la population veveysanne et des usager·ère·s de la gare, certaines limitations et biais peuvent être observés dans les résultats du sondage. Tout d'abord, il est important de noter que la participation au sondage a été plus forte parmi les individus en âge de vie professionnelle, ce qui peut introduire un biais générationnel dans les résultats. Les jeunes et les personnes âgées ont été sous-représentés, ce qui pourrait influencer les conclusions sur leurs besoins et leurs préférences en matière de réaménagement urbain.

De plus, bien que des efforts aient été faits pour diffuser l'information sur le sondage dans divers canaux, il est possible que certaines catégories de la population, telles que les personnes socialement isolées ou celles rencontrant des difficultés d'accès à la technologie, n'aient pas été correctement atteintes, entraînant ainsi un biais de sélection.

Enfin, il convient de noter que les répondant·e·s au sondage peuvent avoir des opinions divergentes ou des intérêts particuliers qui pourraient influencer leurs réponses, ce qui nécessite une analyse prudente et une interprétation nuancée des résultats.

En considération de ces biais potentiels, les conclusions et recommandations tirées de cette étude doivent être interprétées avec prudence et contextualisées en fonction des caractéristiques démographiques et sociales de la population concernée.

#### 1.3 Echantillon en quelques données

Le sondage compte 411 réponses. 226 personnes (55%) sont résidentes de Vevey et 185 personnes (45%) viennent d'ailleurs. Ces premières sont qualifiées en tant qu'habitant es, tandis que les secondes sont qualifiées d'usager ères. Nous pouvons constater une assez bonne répartition des répondant es de ces deux catégories.

Concernant la répartition des sexes, celle-ci comprend la répartition suivante : 216 femmes (52,5%), 194 hommes (47,2%) et 1 non-binaire (0,3%).

Finalement, au niveau des catégories d'âges que nous avons établies, nous comprenons la répartition suivante :

Moins de 15 ans : 1 réponse (0,3%)
15-25 ans : 31 réponses (7,5%)
26-35 ans : 104 réponses (25,3%)
36-45 ans : 122 réponses (29,7%)
46-55 ans : 79 réponses (19,2%)

56-65 ans : 51 réponses (12,4%)
66-75 ans : 19 réponses (4,6%)
76-85 ans : 4 réponses (1%)
86-95 ans : 0 réponse (0%)
Plus de 96 ans : 0 réponse (0%)

Comme évoqué précédemment, les groupes d'âges des plus jeunes et des plus âgé·e·s n'ont pas été très bien représentés, notamment les seniors de plus de 85 ans. En raison de l'absence de répondant·e·s pour les catégories d'âge 86-95 ans et plus de 96 ans, ainsi que du très faible taux pour la catégorie d'âge 76-85 ans, il aurait été possible de regrouper les âges en une seule catégorie « plus de 66 ans » . Il en est de même avec la catégorie des moins de 15 ans qui aurait pu être intégrée dans les « moins de 25 ans ». Ces rassemblements ayant une très faible influence sur les résultats généraux, il a finalement été décidé de les garder ainsi afin de simplifier le traitement des données.

L'analyse des réponses montre une répartition variée et une diversité des utilisateurs et utilisatrices aussi par rapport à leur moyen de transport pour se rendre à la gare. En termes de quantités, il est possible de classer le nombre de réponses des piétons comme catégorie principale des répondant·e·s, ensuite viennent les conducteurs de voiture, les personnes qui utilisent le bus et pour finir les cyclistes. À noter que pour la même question il était possible de cocher plusieurs réponses avec des fréquences d'utilisation différentes (toujours, souvent, parfois, jamais) car un individu peut se déplacer de plusieurs façons. Il est intéressant de constater qu'en proportion, ce classement peut être comparable à la réalité des quantités d'usagères et usagers qui gravitent autour de la gare.

#### 1.4 Analyse des données qualitatives

En plus des données quantitatives, le questionnaire comprend aussi des données qualitatives.

Par données qualitatives, on entend « [...] des descriptions détaillées de situations, d'événements, de personnes, d'interactions, de comportements observés, de même que les pensées personnelles des gens au sujet de leurs expériences, attitudes et croyances. »<sup>1</sup>

Les données qualitatives permettent de comprendre le ressenti des usagères et usagers par rapport à des thèmes donnés. Leur richesse réside dans la possibilité de faire une analyse complémentaire à celle quantitative.

Il n'est pas aisé de généraliser les données qualitatives, surtout quand celles-ci portent sur des avis. Dans le rapport, certaines « citations » ont été sélectionnées si le sujet était récurrent dans les réponses. Leur utilisation sert uniquement pour se faire une « impression » de l'avis des personnes sondées.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Paloma-Wellesley (2011). *Travailler ensemble : Le guide Paloma-Wellesley d'évaluation participative de programme,* Toronto et Montréal : Paloma Foundation, Wellesley institute et Fondation J. Armand Bombardier, p. 7

## 2. Traitement des questions du sondage

Dans la suite du document, les chapitres illustrent l'analyse des questions posées dans le sondage.

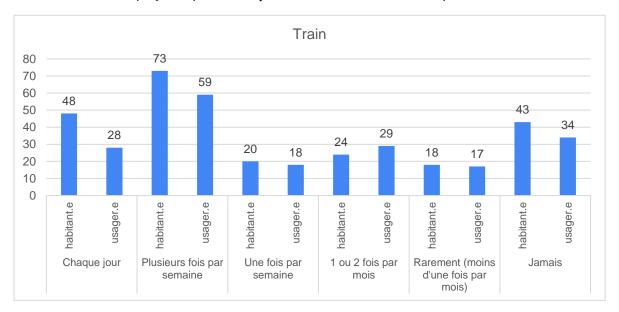
#### 2.1 Question 1 : Raisons et fréquence de la présence

La question 1 était la suivante : « Quels sont les motifs de votre présence dans le secteur gare et à quelle fréquence vous vous y rendez par chaque moyen sélectionné ? ».

Cette question avait pour objet de comprendre pourquoi et quand les usagères et usagers vont-ils dans le secteur gare.

De cette question, il en est sorti que deux raisons principales de motifs de présence des personnes sondées dans le secteur de la gare en ressortent : le train et les commerces, bars et restaurants.

Tout d'abord, voici un aperçu des personnes ayant donné comme motif le fait de prendre le train.



Nous pouvons apercevoir dans le tableau ci-dessus qu'autant les habitant·e·s que les personnes externes à Vevey qui ont été sondées viennent dans le secteur pour prendre le train. 32,3% des Veveysan·ne·s sondé·e·s prennent le train plusieurs fois par semaine et 21,2% déclarent le prendre tous les jours.

Cela fait plus de la moitié (53,5%) des Veveysan·ne·s sondé·e·s qui déclarent se rendre dans le secteur de la gare pour prendre le train.

Pour les personnes externes à Vevey, 32% le prennent plusieurs fois par semaine et 15,1% tous les jours, ce qui fait presque la moitié (47,1%) des répondant·e·s prenant le train.

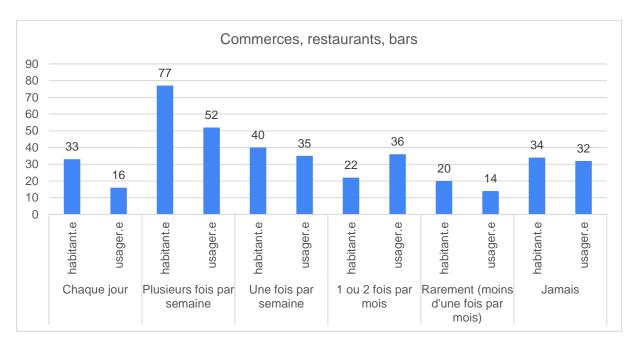
À noter que si nous nous intéressons à la répartition des âges suivant les réponses, nous devons donner un tableau sous la forme de pourcentages car les chiffres bruts ne sont pas représentatifs en raison d'un plus grand nombre de réponses de personnes issues des classes en âge de vie professionnelle.

Classe d'âge	Chaque jour	Plusieurs fois par semaine	Une fois par semaine	1 ou 2 fois par mois	Rarement (moins d'une fois par mois)	Jamais
Moins de 15 ans	0%	0%	0%	100%	0%	0%
15 - 25 ans	35%	16%	10%	13%	10%	16%
26 - 35 ans	22%	45%	6%	12%	8%	8%
36 - 45 ans	20%	34%	11%	11%	8%	16%
46 - 55 ans	16%	27%	10%	13%	8%	27%
56 - 65 ans	10%	27%	12%	18%	8%	25%
66 - 75 ans	0%	16%	11%	16%	11%	47%
76 - 85 ans	0%	0%	0%	0%	50%	50%
66 - 75 ans	0%	16%	11%	16%	11%	47%

Ainsi, nous pouvons remarquer que les classes d'âges les plus jeunes ont plus tendance à prendre le train de manière régulière alors que plus nous nous dirigeons vers des classes d'âges moins jeunes, moins le train est un motif de présence dans le secteur de la gare.

Il est à noter pour ce tableau, ainsi que les suivants que les classes d'âges des moins de 15 ans et des 76-85 ans n'ont pas enregistré beaucoup de réponses. Il faut ainsi interpréter avec prudence les résultats de ces classes d'âges.

Concernant le motif de présence pour les achats, restaurants et bars, nous avons obtenu les résultats suivants :



66,3% des Veveysan·ne·s déclarent aller au moins une fois par semaine dans le secteur de la gare pour profiter des commerces restaurants et bars, en agrégant les résultats des personnes y allant également chaque jour et plusieurs fois par semaine.

Cela montre un fort attrait du secteur pour ces activités de type tertiaires. Concernant les personnes externes à Vevey et en effectuant le même calcul, 55,1% de ces personnes y viennent pour les mêmes raisons, confirmant aussi un certain attrait des commerces pour les personnes domiciliées hors Vevey.

Au niveau de la répartition des âges, il n'y a pas de tendance qui sort du lot. La répartition entre les âges est assez similaire concernant leur fréquentation.

Classe d'âge	Chaque jour	Plusieurs fois par semaine	Une fois par semaine	1 ou 2 fois par mois	Rarement (moins d'une fois par mois)	Jamais
Moins de 15 ans	0%	0%	100%	0%	0%	0%
15 - 25 ans	6%	32%	13%	10%	6%	32%
26 - 35 ans	18%	25%	17%	18%	12%	10%
36 - 45 ans	10%	33%	20%	15%	8%	15%
46 - 55 ans	10%	32%	19%	15%	9%	15%
56 - 65 ans	8%	35%	20%	8%	6%	24%
66 - 75 ans	16%	42%	11%	11%	0%	21%
76 - 85 ans	25%	50%	25%	0%	0%	0%

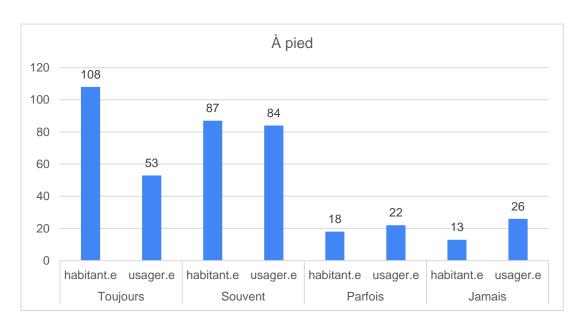
Nous pouvons noter toutefois une fréquentation légèrement plus élevée pour les classes d'âges élevées concernant une fréquentation agrégée d'au moins une fois par semaine.

#### 2.2 Question 2 : Moyens de transport

Cette question avait pour but de connaître les moyens de locomotion des personnes sondées et c'était la suivante : Comment vous vous déplacez habituellement autour du secteur de la gare ?

47,8% des Veveysan·ne·s se déplacent toujours à pied dans le secteur, contre 28,6% des usager·ère·s. 38,5% des Veveysan·ne·s se déplacent souvent à pied dans le secteur, contre 45,4% des usager·ère·s. Ces chiffres montrent ainsi une grande utilisation de la marche par les personnes sondées.

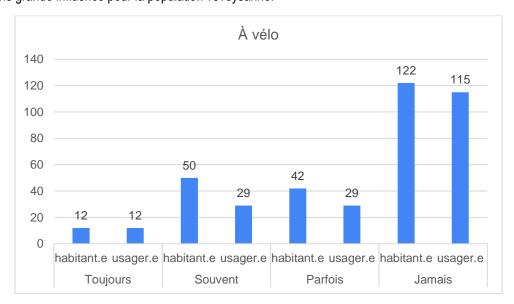
La marche est un moyen de transport très utilisé pour se déplacer au sein et autour du secteur gare, ce qui est également confirmé par les comptages.



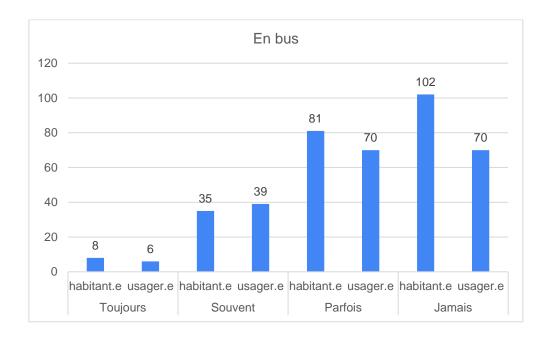
Concernant les déplacements à vélo, très peu de personnes sondées l'utilisent toujours pour se déplacer dans le secteur, seuls 5,3% des habitant es et 6,5% des usager ères. 22,1% de la population veveysanne sondée le fait souvent, contre 15,7% des usager ères. 54% des Veveysan nes et 62,2% des usager ères ne le font jamais.

Le vélo ne ressort pas comme un moyen de transport usuel pour se rendre <u>ou se déplacer dans le secteur</u> <u>de</u> la gare. Les vélos qui y passent par-là font surtout du transit.

Une des raisons pourrait être pour des questions de sécurité (souvent évoquée dans les commentaires qualitatifs), mais la distance de provenance des usager·ère·s a certainement aussi une influence sur ce résultat, probablement une moins grande influence pour la population veveysanne.



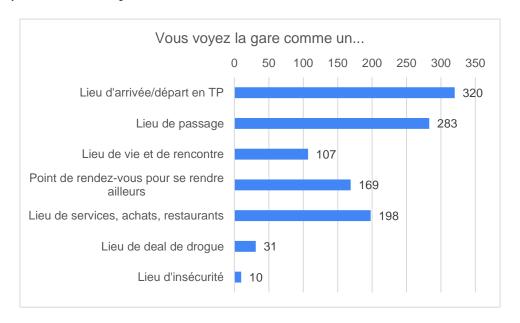
Concernant le bus, les pourcentages vont en crescendo d'une utilisation régulière à une non-utilisation de ce moyen de déplacement dans le secteur. Les personnes sondées n'utilisent pas spécialement le bus pour se rendre à la gare.



Cela peut s'expliquer par la faible étendue du secteur qui peut être traversé à pied entre deux arrêts de bus.

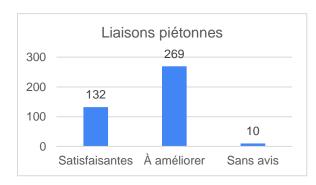
#### 2.3 Question 3 : Identité du secteur de la gare

La question 3 avait pour objectif d'obtenir une appréciation sur l'identité du secteur gare et c'était la suivante : « Vous voyez le secteur de la gare et ses alentours comme... ».



Le secteur de la gare est principalement un lieu d'arrivée et de départ, de passage. Au carrefour entre plusieurs chemins, c'est aussi un lieu où on se donne rendez-vous. Il est aussi important de relever que l'attractivité du secteur est aussi due à la richesse des services offerts (achats, restaurants, etc.). Le sentiment d'insécurité est présent chez certaines personnes.

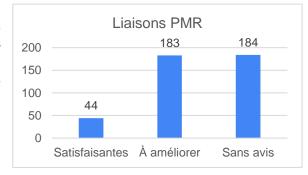
#### 2.4 Question 4 : Liaisons piétonnes



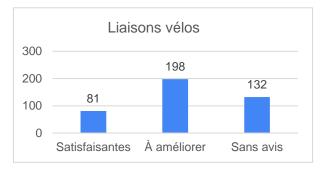
Cette question avait pour but de qualifier les différentes liaisons de mobilité dans le secteur et elle était formulée ainsi : « Comment évaluez-vous les liaisons de mobilité dans le secteur de la gare en termes de SECURITE, DE CONFORT ET D'ACCESSIBILITE ? »

Concernant les liaisons piétonnes, 65,5% des répondant·e·s jugent que celles-ci doivent être améliorées, contre 32,1% les jugeant satisfaisantes.

En ce qui concerne les liaisons PMR (personnes à mobilité réduite), 44,5% des répondant·e·s considère qu'elles doivent être améliorées. 10,7% considèrent qu'elles sont suffisantes et 44,8% des personnes n'ont pas d'avis sur le sujet.



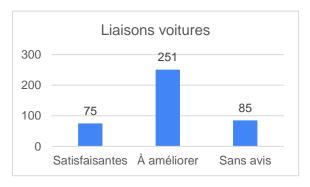
Les liaisons piétonnes et PMR ont une forte marge d'amélioration.



Concernant les liaisons vélos, 48,2% des répondant·e·s estiment qu'elles peuvent être améliorées. 19,7% les considèrent comme satisfaisantes et 32,1% n'ont pas d'avis sur la question.

Les liaisons pour les vélos ont une forte marge d'amélioration.

Finalement, concernant les liaisons voitures, 61,1% des répondant·e·s estiment qu'elles doivent être améliorées. 18,2% estiment qu'elles sont satisfaisantes et 20,7% n'émettent pas d'avis.



En conclusion, il ressort de l'analyse que la situation n'est généralement pas satisfaisante pour toutes les liaisons de mobilité étudiées. Des améliorations devraient être entreprises pour toutes celles-ci.

#### 2.5 Question 5 : Améliorations de sécurité, confort et d'accessibilité

La question était la suivante : « Si vous avez noté la sécurité, le confort et l'accessibilité comme à améliorer, quelles sont les suggestions ou modifications que vous estimez nécessaires ? ».

Les grands sujets qui ressortent des commentaires portent sur la sécurité routière mais aussi le sentiment de sécurité et d'image de l'espace public. Les conflits entre piéton·ne·s et autres usager·ère·s sont mentionnés à plusieurs reprises. La problématique du deal de rue et notamment la présence des dealeurs contribue au sentiment d'insécurité et est un frein pour la convivialité des lieux.

« Les feux rouges sur l'avenue de la gare sont stressants car "empêchent" de courir (bien que ça arrive et du coup c'est d'autant plus dangereux) prendre son train. Imaginer un accès piéton, vélo qui ne passe pas sur la route (passerelle ou tunnel) pour éviter d'attendre de longues minutes aux feux rouges. »

## « Le problème c'est le rond-point de la gare qui est bouché parce que tout est concentré. »

« Trouver une solution pour fluidifier la circulation. »

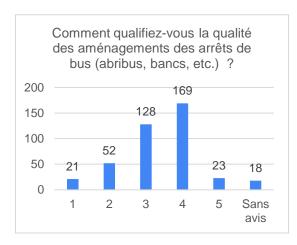
« Le partage de la voie publique entre vélos et piétons en délimitant clairement les voies. Le tunnel est une catastrophe, ainsi que devant la poste. La circulation autour du rond-point est un cauchemar. Ça klaxonne et bouchonne. »

« Beaucoup trop de dealers. Zone embouteillée, feux de circulation mal réglés, c'est une zone que l'on souhaite éviter et quelle première image pour la ville de Vevey pour les touristes! »

« A vélo, le giratoire est dangereux (entrée a deux pistes, signalisation pas claire). »

#### 2.6 Question 6 : Arrêts de bus

La question était la suivante : « Comment qualifiez-vous la qualité des aménagements des arrêts de bus (abribus, bancs, etc.) ? ».



La question avait pour but de noter la qualité des aménagements des arrêts de bus. La notation allait d'insatisfaisant (note 1) à excellent (note 5).

Pour la grande majorité, ces aménagements sont qualifiés de bons (note 4) pour 41,1% des personnes. 31,1% des personnes jugent ces aménagements de qualité moyenne (note 3). 17,7% les jugent cependant mauvais (note 2) ou insatisfaisants.

La qualité des arrêts de bus est assez appréciée par les usagères et usagers.

#### 2.7 Question 7 : Améliorations ou modifications des arrêts de bus

La question était la suivante : « Si vous avez noté la qualité des aménagements des arrêts de bus entre 1 et 3, quelles sont les améliorations ou modifications que vous estimez nécessaires ? ».

Les points qui ressortent des commentaires faits par les personnes qui ont répondu mentionnent des améliorations possibles en termes de qualité des arrêts au niveau du confort et notamment plus de largeur, des possibilités d'assises plus nombreuses, des possibilités de s'abriter, des intempéries mais aussi du soleil, plus généreuses. La problématique des îlots de chaleurs est évoquée par plusieurs personnes. Un autre point d'attention est celui de la signalétique qui ne semble pas être suffisante à ce jour.

Les conflits avec les autres modes de transport devraient être réduits afin de pouvoir atteindre les arrêts plus facilement, avec moins d'obstacles.

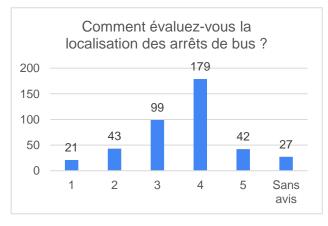
#### 2.8 Question 8 : Localisation des arrêts de bus

La question était la suivante : « Comment évaluez-vous la localisation des arrêts de bus ? ».

Dans cette question, une note a dû être donnée par les répondant·e·s. La note de 1 signifie que la localisation des arrêts de bus est insatisfaisante, tandis que la note 5 considère la localisation comme excellente.

Les répondant · e · s notent majoritairement (43,5%) que la localisation des arrêts de bus est satisfaisante (4). 24,1% la considère moyenne (3).

En nous intéressant à la répartition des réponses par classes d'âges, nous pouvons apercevoir quelques détails.



Classe d'âge	1	2	3	4	5	Sans avis
Moins de 15 ans	0%	0%	100%	0%	0%	0%
15 - 25 ans	0%	6%	6%	55%	29%	3%
26 - 35 ans	5%	10%	29%	40%	10%	7%
36 - 45 ans	2%	16%	20%	45%	11%	6%
46 - 55 ans	6%	8%	30%	38%	11%	6%
56 - 65 ans	10%	10%	16%	55%	2%	8%
66 - 75 ans	16%	5%	37%	37%	0%	5%
76 - 85 ans	0%	0%	50%	0%	0%	50%

Plus nous approchons des classes d'âges élevées, plus le taux d'insatisfaction (1) de la localisation des arrêts de bus augmente. Nous pouvons le voir également avec le taux d'excellent (5) récolté, celui-ci baisse au fur et à mesure que nous approchons des grandes classes d'âges. Même si les différences de pourcentages sont faibles, une explication pourrait être la forte dispersion des arrêts de bus à l'heure actuelle qui provoquent de grands déplacements entre ceux-ci et aussi entre eux et la gare.

Malgré une appréciation plutôt positive des arrêts de bus, on constate que la dispersion de ceux-ci peut poser un problème aux personnes âgées.

#### 2.9 Question 9 : Améliorations ou modifications possibles des arrêts de bus

La question était la suivante : « Si vous avez noté la localisation des arrêts de bus et/ou la qualité des liaisons piétonnes les reliant à la gare entre 1 et 3, quelles sont les améliorations ou modifications que vous estimez nécessaires ? ».

Un des points soulevés par les personnes qui ont répondu est la nécessité de rendre plus simple la configuration et les échanges entre les arrêts de bus et les autres modes de transport. Des conflits évidents sont relevés entre les traversées pour piétons et le flux de trafic. La configuration segmentée et dispersée des arrêts rend la lecture difficile pour les usagères et usagers qui ne connaissent pas Vevey.

« Accès aux arrêts de bus (par exemple 201 et 202) compliqué par la traversée des axes routiers. »

# « Trop de distance entre les différents modes de transports, passages compliqués ».

« Arrêts de bus de la gare trop dispersés, loin de la gare pour certains (quai D par exemple). »

## « Difficile de comprendre quel bus part d'où. »

« Accessibilité à pied (traverser un parking, une, voire deux routes à fort trafic) pas idéale. Manque signalétique. »

#### 2.10 Question 10 : Commentaires sur les arrêts de bus

Les commentaires ci-dessous présentent certains avis récurrents sur la question des arrêts de bus.

Des citations ci-dessous, 3 thèmes majeurs peuvent être identifiés. Premièrement le manque de clarté et les conflits avec les autres modes de transports, ensuite le confort des arrêts en termes d'assises, d'abris et aussi d'informations, et pour finir l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

« Pas très accessibles et visibles. »

## « Il y en a trop, il faudrait pouvoir les réunir dans un même endroit et les rapprocher de la gare. »

- « Il y a beaucoup d'arrêts de bus aux alentours de la gare et on ne sait jamais trop ou il faut prendre notre bus quand on ne connait pas trop. On se retrouve à regarder à tous les arrêts ou l'on doit attendre le bus, parfois même on le rate à cause de ça. »
- « Il ne devrait pas y avoir un feu rouge entre l'arrêt de bus et la gare. »
- « La logique serait d'éliminer au maximum les routes à traverser pout les piétons entre les bus et la gare. Car les gens courent ou ne prêtent que peu attention. »
- « On ne sait jamais quel arrêt de bus est où, peutêtre créer un code couleur, avec des lignes au sol à suivre, et colorier chaque arrêt dans la couleur définie. »
- « Il faudrait essayer de donner la priorité aux piétons qui sortent de la gare et qui veulent prendre un bus devant UBS (que ce soit au niveau de la Rue de la Gare ou du Simplon). Car beaucoup de gens traversent sans trop faire attention car ils voient leur bus arriver alors que des voitures sont présentes. »
- « Le seul problème c'est qu'ils sont situés où la circulation est la plus dense et lente et les bus sont souvent coincés en voulant partir de l'arrêt. Le problème est à nouveau la voiture »

## « Mieux protéger du chaud et de la pluie! »

« Les bancs métalliques sont froids et pas très accueillants. Je suis souvent gênée par la fumée de cigarette des gens qui attendent, car la poubelle cendrier est juste dessous. Les arrêts abrités devraient être une zone non-fumeurs. »

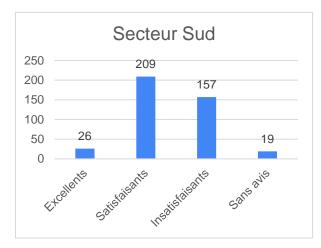
« Manque d'information des heures de passage par une signalétique écran LED des horaires. »

## « A améliorer pour les personnes à mobilité réduite. »

« Ce serait bien si les trottoirs étaient tous mis mieux à niveau pour que les personnes rencontrant des difficultés puissent accéder facilement au bus. L'arrêt le mieux aménagé est à Montreux Casino. »

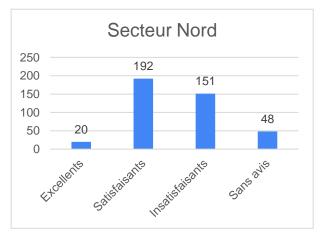
#### 2.11 Question 11. Cheminements pour piétons

La guestion de la qualité des cheminements piétonniers a été posées aux personnes sondées.



Pour le secteur Sud, 50,9% des personnes considèrent que les cheminements sont satisfaisants alors que 38,2% les considèrent comme insatisfaisants, ces dernières représentent une part non négligeable, même si les personnes satisfaites représentent une majorité.

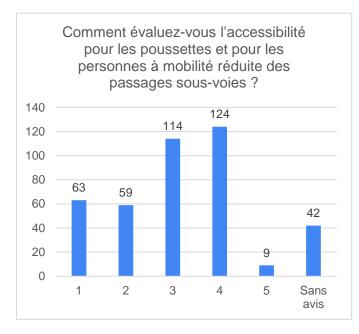
La proportion est presque la même pour le secteur Nord avec 46,7% de personnes satisfaites et 36,7% de personnes insatisfaites. Le taux d'insatisfaction est également non négligeable.



#### 2.12 Question 12 : Accessibilité pour poussettes et personnes à mobilité réduite

La question était la suivante : « Comment évaluez-vous l'accessibilité pour les poussettes et pour les personnes à mobilité réduite des passages sous-voies ? ».

Dans cette question, une note a dû être donnée par les répondant e.s. La note de 1 signifie que la l'accessibilité est insatisfaisante, tandis que la note 5 considère l'accessibilité comme excellente.



L'accessibilité PMR des passages sous-voies est considérée majoritairement comme bonne (4) par 30,2% des personnes sondées. 27,7% la considère comme moyenne (3). 14,4% la considère comme mauvaise (2) et 15,3% comme insatisfaisante (1). Ces deux derniers taux rassemblés, nous obtenons 29,7% d'avis négatifs.

Ce résultat n'est pas satisfaisant car il faudrait prendre un échantillon de répondant·e·s spécifique, soit uniquement des personnes conduisant des poussettes ou des PMR pour avoir une appréciation de la situation réelle.

Les avis concernant l'accessibilité pour les poussettes et les PMR sont ainsi assez partagés.

#### 2.13 Question 13 : Avis sur l'accessibilité pour poussettes et PMR

Les phrases ci-dessous présentent certaines propositions d'amélioration ou de modification de l'accès PMR par les sous-voies de la gare. Les thèmes qui ressortent sont que les usagères et usagers aimeraient plus de fluidité pour accéder à la gare CFF, ainsi que des passages plus larges et des indications pour les accès PMR.

## « Rampe pour accéder à tous les quais. »

« Un accès rampe pour arriver aux voies 1 et 5 sans avoir besoin de prendre l'ascenseur. »

« En cas de mobilité réduite, il faut parfois faire de nombreux détours pour réussir à accéder aux quais et contourner les obstacles (voitures sur le trottoir...). »

- « Soit il manque des rampes, soit la rampe est trop raide (côté rue des Communaux). »
- « Sur les voies 2 et 3, deux des passages n'ont que des escaliers. »

« A nouveau, les aménagements sont trop différents d'un secteur à l'autre, une fois une rampe, une fois un ascenseur ... d'un côté (est) non accessible (les rampe en métal sont impraticables en poussette) et de l'autre (ouest) il faut faire un gros détour pour accéder au quai. »

« L'ascenseur dans la gare n'est pas utilisable pour des poussettes double, du coup, nous devons passer par la Migros des 2 gares pour revenir au quai du train allant à Blonay. Avoir un ascenseur aux dimensions adaptées pour les personnes à mobilité réduite et les grandes poussettes serait clairement un plus. »

« Des lignes de guidage et un bon éclairage. Indications des sorties qui ont une rampe ou non. »

## « Les passages sont trop étroits, même déjà en temps normal vu le flux de voyageurs. »

« Si possible, il faudrait pouvoir agrandir les passages et ajouter des rampes. Pourquoi pas éventuellement rallonger la zone de sortie des deux côtés du passage Est pour en faire des entrées/sorties moins raides avec pentes accessibles. »

« Il faut supprimer tous les escaliers et faire de rampes d'accès douces accompagnées de tapis roulant comme dans les aéroports. »

#### 2.14 Question 14 : Commentaires sur les liaisons piétonnes

Les phrases ci-dessous présentent certains commentaires généraux sur les liaisons piétonnes du secteur. Ce qui ressort fortement de ces commentaires sont les conflits entre flux de mobilité (piétons, voitures surtout). La sécurité est aussi questionnée par plusieurs personnes, ainsi que les espaces dévolus aux circulations et leur hiérarchisation. Les lignes de désir des déplacements piétons ne sont pas respectées.

« En général, je trouve que les piétons manquent de place pour pouvoir se déplacer confortablement et en sécurité aux alentours de la gare. »

« La traversée piétonne du giratoire côté gare est à revoir, idem traversée passage piéton devant feux hôtel Astra. »

« Pour parler de liaisons piétonnes il faudrait qu'il y en ait. Je les vois plus comme quelques passages que l'on ajouté ici et là quand toute la place avait été donnée à la voiture. On devrait parler de liaisons du restant de la colère de Dieu, cela aurait le mérite de montrer l'absence de planification de ce mode. »

« Les liaisons piétonnes ne respectent pas les lignes de désir de manière assez directe, mais ce n'est pas un gros obstacle, si ce n'est que cela peut encourager à traverser en dehors des passages piétons. Les débouchés

de la rue de la Madeleine Paul Ceresole sur la rue de Lausanne et la place de la Gare est le secteur le plus irrationnel et dangereux. »

« Ce sont les véhicules qui ont priorité et ça ne devrait pas être le cas. »

« Les piétons doivent être prioritaires en surface, les voitures en sous-sol ? »

« Ouvrir à nouveau le passage sous terrain direction Manor. »

- « Le sous-voie de la gare devrait continuer pour pouvoir y sortir vers le parking au nord et un sous-voie au sud faciliterai la liaison pour les piétons au sud selon commentaire précédent. »
- « L'intersection de la rue des Clergères et de la rue des communaux a besoin d'un passage piéton pour un passage plus sûr. Mieux encore, il faudrait interdire l'accès de la rue des communaux aux voitures pour que la sécurité soit assurée. »

# « Labyrinthique, trop de circulation routière de passages piétons à traverser. »

« Les piétons sont en danger à de nombreux endroits, notamment sur le passage piétons qui va de la Coop Pronto (ancienne poste) à la zone piétonne centrale. La fréquence piétonne est parfois extrêmement dense, il faudrait donc élargir certains passages piétons, voire créer des passerelles aériennes ou redéfinir et réactualiser des passages souterrains. »

« Aujourd'hui, les liaisons piétonnes sont systématiquement coupées : par des feux de signalisation, par le passage incessant de voitures à la gare et le stationnement "minute" sauvage. Pour un non-veveysan, les panneaux d'indication manquent pour relier les différents points d'intérêt de et vers la gare. Les piétons devraient pouvoir bénéficier d'une place qui leur appartient et qui n'est pas "squattée" par des voitures en permanence. »

« Des temps d'attente moins long aux feux piétons et peut-être plus long pour les véhicules. Ainsi donner la chance aux piétons d'être moins dans les gaz d'échappement à attendre que toutes les voitures passent. »

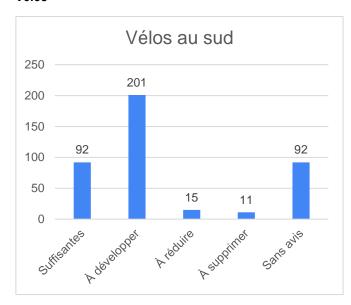
## « Nombreuses coupures des flux piétons,

par ex. la promenade à l'ouest le long de la Veveyse s'interrompt au nord des voies. »

« Très dangereux au nord car on doit passer les chemins de fer sans système de sécurité. »

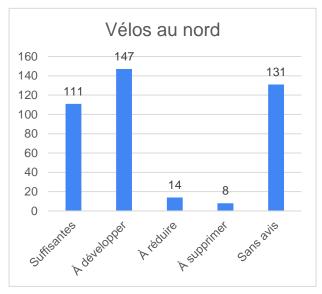
#### 2.15 Questions 15 et 16 : Places de stationnement

#### **Vélos**

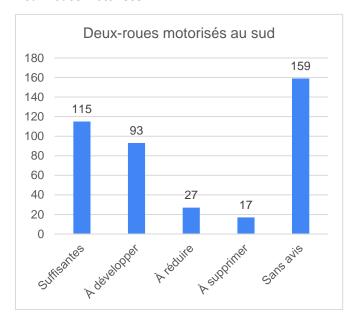


Près de la moitié des répondant·e·s (48,9%) considèrent que les places vélos au SUD doivent être développées. 22,4% considèrent qu'elles sont suffisantes. En agrégant les réponses « à réduire » et « à supprimer », 6,3% des personnes souhaitent une diminution/suppression de ce stationnement.

Pour le NORD du secteur, 35,8% des personnes souhaitent développer les places vélos. 27% considèrent qu'elles sont suffisantes et 5,3% souhaitent les diminuer/supprimer. Toutefois, 31.9% des répondant·e·s n'ont pas d'avis sur la question.



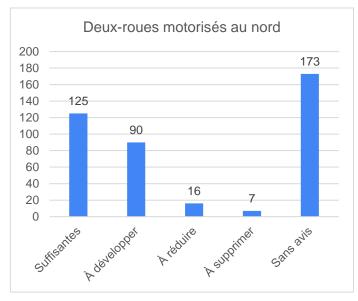
#### **Deux-roues motorisés**



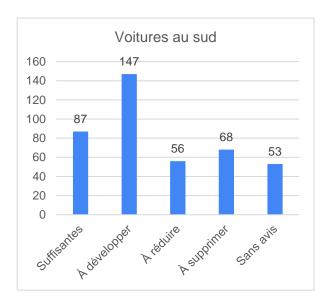
La situation du stationnement des deux-roues motorisés au SUD est moins marquée que pour le stationnement vélos dans ce même secteur.

En effet, 22,6% des personnes souhaitent développer le stationnement alors que 25% considèrent qu'il est suffisant. Toutefois, 38,7% n'ont pas d'avis sur la question et 10,7% souhaitent une diminution/suppression.

La situation du stationnement deux-roues motorisés dans le secteur NORD est très similaire à celle du secteur Sud. 21,9% des personnes souhaitent développer le stationnement alors que 30,4% considèrent qu'il est suffisant. Toutefois, 42,1% n'ont pas d'avis sur la question et 5,6% souhaitent une diminution/suppression.



#### **Voitures**



La question du stationnement voitures au secteur SUD est très contrastée. En effet, 21,1% des personnes considèrent que les places sont suffisantes.

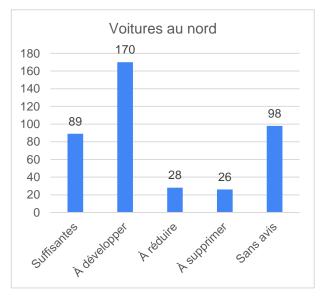
35,8% pensent que les places doivent être développées. En revanche, 30,2% des sondé·e·s souhaitent une diminution/suppression des places.

La demande en diminution/suppression des places vient majoritairement des habitant·e·s de Vevey.

La question pour le secteur NORD est un peu moins contrastée avec 41,4% des personnes qui souhaitent un développement du nombre de places.

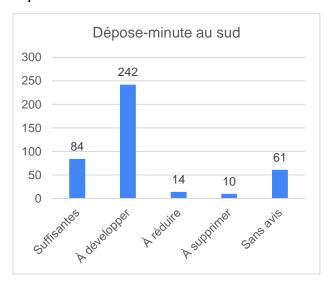
21,7% des personnes pensent que le nombre de place est suffisant.

La part des personnes souhaitant une diminution/suppression des places baisse à 13,1%.



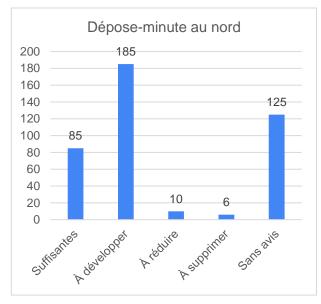
La question du stationnement est très controversée et les avis des usagères et usagers s'opposent.

#### Dépose-minute



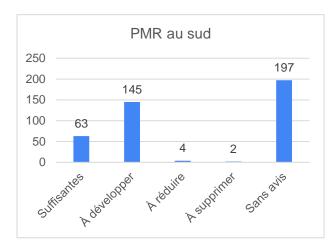
La question de places en dépose-minute est assez claire pour les personnes sondées : 58,9% souhaitent un développement de ce type de stationnement tandis que 20,4% considèrent l'offre comme suffisante.

La même question pour le secteur NORD obtient des résultats assez similaires au secteur Sud si ce n'est plus de gens qui n'ont pas d'avis et moins de gens qui souhaitent un développement de ce genre de places (45%).



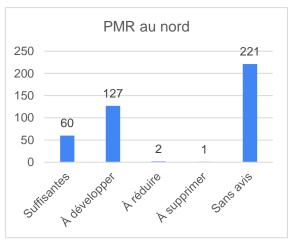
La dépose-minute est importante au sud et au nord de la gare.

#### Stationnement PMR



Au niveau des places pour PMR au SUD, 35,3% souhaitent un développement du nombre de places. 15,3% considèrent qu'elles sont suffisantes mais une majorité (47,9%) n'a pas d'avis sur le sujet.

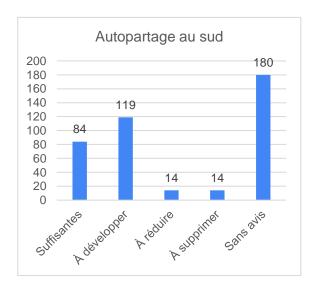
Pour le secteur NORD, les proportions sont assez similaires avec 14,6% des gens considérant qu'elles sont suffisantes, 30,9% des personnes souhaitent les développer mais 53,8% n'a pas d'avis sur la question.

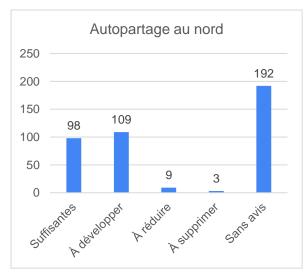


#### Autopartage

Les avis concernant l'autopartage au SUD sont contrastés : 29% souhaite un développement alors que 20,4% les considèrent comme suffisantes. 43,8% n'ont pas d'avis.

Problématique partagée pour le secteur NORD où le contraste est présent et plus marqué : 26,5% souhaite un développement, 23,8% considère qu'elles sont suffisantes. 46,7% n'ont pas d'avis.

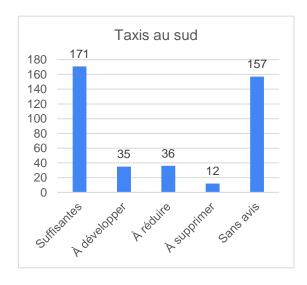


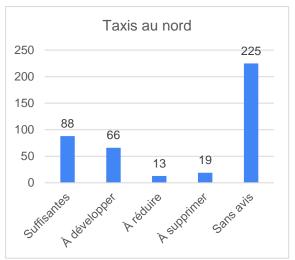


#### **Taxis**

Le constat pour les places taxis au SUD est très marqué : 41,6% des sondé·e·s considèrent que le nombre de places est suffisant. 8,5% pensent qu'il faut le développer et 11,7% souhaitent une diminution/suppression.

Du côté du NORD, la situation est un peu différente : 21,4% considèrent que les places sont suffisantes, 16,1% souhaitent les développer, mais 54,7% n'ont pas d'avis sur la question.

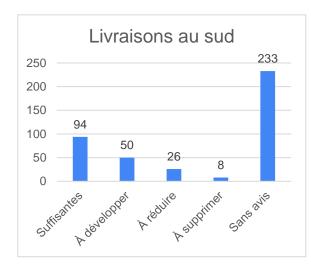


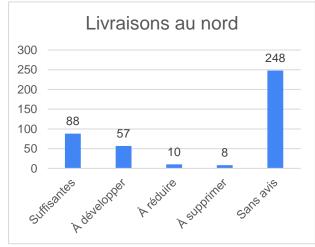


#### Livraisons

Finalement, la question des places livraisons au SUD ne parle pas à beaucoup de monde : 56,7% n'ont pas d'avis sur la question. 22,9% considèrent que les places sont suffisantes et 12,2% souhaitent un développement.

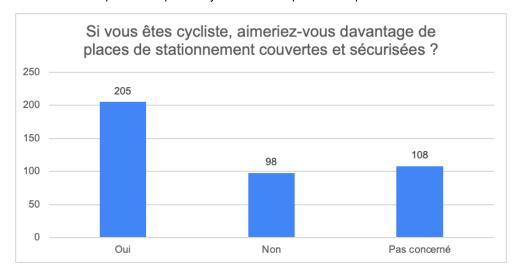
La situation est très similaire au NORD avec 60,3% de sans avis. 21,4% considèrent qu'elles sont suffisantes et 13,9% pensent qu'il faut les développer.





#### 2.16 Question 17 : Places de stationnement couvertes et sécurisées pour vélos

La question 17 porte sur la qualité des stationnements pour vélos. La question visait à connaître l'appréciation de la qualité du stationnement pour vélos par les cyclistes afin de pouvoir adapter l'offre à terme.



Concernant cette question, 49,9% des sondé·e·s souhaitent davantage de places de stationnements cyclistes couvertes et sécurisées, 23,8% des cyclistes sont contre et 26,3% ne sont pas concernés par la question.

#### 2.17 Question 18 : Commentaires généraux sur les places de stationnement

Concernant le stationnement pour les voitures, la question soulève des avis contrastés.

D'une part, le stationnement devant la gare dérange une partie de la population. En effet, la présence et les allées et venues des véhicules (TIM, taxis, motos, etc.) génèrent des conflits entre usagères et usagers mais aussi des nuisances. De l'autre côté, la fonction de dépose-minute est citée plusieurs fois et semble indispensable pour la gare, lieu de transports tout comme de services (magasins ouverts en dehors des horaires standards).

La configuration actuelle de la station de taxis est problématique en termes de sécurité et de fluidité.

Certaines personnes trouvent que la durée du stationnement n'est pas suffisante actuellement et ils aimeraient pouvoir stationner plus que 30 minutes. Il est suggéré de mettre le stationnement en sous-sol au nord de la gare et de créer davantage de places longue durée, dont des places P+R.

Un autre point qui ressort des commentaires concerne le manque de stationnement couverts pour les vélos et pour les deux roues, accessibles et confortables.

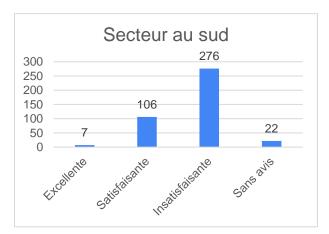
## « En voiture, catastrophique à tous les niveaux. Manque, prix, durée. »

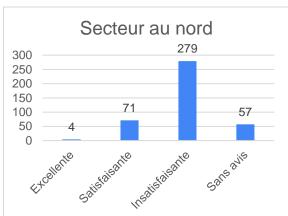
- « Problème de fluidité de trafics pour les déposes minutes (TIM, taxi, motos). »
- « Rallonger la durée de parking pour les voitures. 30 min trop court! »
  - « Voitures, dépose-minute max. 30 min. On ne va pas à la gare pour faire son shopping long. »
  - « Réduire les places au sud de la gare et augmenter au nord pour ne pas encombrer le centre »
  - « On devrait mettre les voitures dans un parking souterrain. »
- « Gardez les places de parc voiture! »
  - « Un plus grand parking P+R. »
- « Le dépose minutes pour la gare est largement insuffisant au sud et au nord. Beaucoup de trop de voitures utilisent les trottoirs (centre des deux gares côté nord et le l9ng de la gare côté sud). »
- « Il y a un grand manque de stationnements pour vélo. »
  - « Plus de stationnement vélo sécurisés et couverts svp! »

#### 2.18 Question 19 : Convivialité des espaces publics

Le résultat pour cette question est assez clair : 67,2% des personnes sondées considèrent que la convivialité du secteur SUD est insatisfaisante. 25,8% la jugent satisfaisante.

La même tendance est présente pour le secteur NORD : 67,9% des personnes considèrent que la convivialité au NORD est insatisfaisante. 17,3% la jugent satisfaisante.





Le constat qui ressort de ces réponses est que la convivialité est une composante qui a un fort potentiel d'amélioration dans le secteur gare.

#### 2.19 Question 20. Commentaires sur les améliorations de la convivialité

Il a été demandé aux personnes sondées : « Si vous avez noté la convivialité des espaces publics entre 1 et 3, quelles sont les améliorations ou modifications que vous estimez nécessaires ? (précisez svp si au sud et/ou au nord) ».

Pour cette question, se trouvent ci-dessous quelques réponses intéressantes avec des propositions d'amélioration ou de modification de l'accès PMR par les sous-voies de la gare.

Il ressort que la végétation ainsi que des lieux où il est possible de séjourner, tant publics que privés (terrasses, etc.) sont des leviers majeurs pour augmenter la convivialité.

Le trafic routier constitue une nuisance importante tant en termes spatiaux - en entrecoupant les espaces - que de ressenti (bruit, pollution de l'air, etc.)

Le climat d'insécurité est lui aussi un important frein à la convivialité, pour lequel un ensemble de mesures transversales doit être mis en place afin d'améliorer la situation.

L'aspect « glauque » ressort aussi de l'appréciation des personnes qui ont répondu. Un grand effort doit être réalisé afin de donner une identité au secteur et lui conférer plus de « beauté ». Le nord apparaît notamment comme particulièrement délaissé.

## « Plus de verdure, plus de bancs, moins de voitures. »

« Plus d'arbres ou d'espaces verts. »

# « Des places qui permettent la rencontre, l'échange et éventuellement terrasses. »

- « Un espace agréable pour attendre et s'asseoir. Le nord est catastrophique. »
- « Au nord et au sud : Plus d'arbres, de verdure, d'aménagement pour flâner. Moins de voitures et autres véhicules motorisés, »
- « Des bancs et espaces de repos et détente seraient bienvenus (à l'écart des quais de gare). »
  - « Il n'y a pas grand-chose. Il faudrait des bancs, entre autres, un bassin ou une fontaine aussi. »
- « Plus de zones d'ombres pour les piétons. Un point d'eau serait aussi appréciable. »
- « Des lieux où on peut s'asseoir, se reposer, chiller. Créer un équipement extérieur convivial où les gens puissent s'asseoir. Créer des kiosques ou des cafés autour de la place avec des terrasses plus agréables. »

## « Plus de cafés, d'endroits accueillants, tout est vieillissant et glauque, plus d'espaces verts seraient bien aussi. »

- « Au sud il manque un buffet de gare express avec terrasse pour les voyageurs en attente. »
  - « Je trouverais super un autre café en lieux et place du buffet qui me manquent. Je pense que le secteur nord est charmant et a beaucoup de potentiel. J'y ajouterais de la verdure ou des arbres notamment à la chaussée de la guinguette qui est une chouette ruelle.»

« Je trouve qu'il n'y rien de convivial autour de la gare, climat d'insécurité + bruits (train et véhicules motorisés) + beaucoup de passage, ça n'invite pas à la flânerie. Et je ne trouve pas forcément nécessaire de rendre cette zone conviviale, je préfère aller au bordu, à la Grenette ou dans un café si je recherche de la convivialité. Une place de la gare (donc au sud) entièrement piétonne inviterait plus facilement à se poser dans ce secteur. »

« Développer espaces verts et tout piétonniser. Pourquoi pas quelques évènements culturels incluant le monde associatif local et régional. »

« Tout est fait pour la voiture... il n'y a rien de convivial en tant que piéton. Il faut trouver un moyen de canaliser le trafic. »

« A nord créer une entrée -sortie nord avec des services (kiosque, boulangerie, etc.), enfin des Rez de chaussée actifs ouverts au public permettant d'utiliser davantage la Chaussée de la Guinguette. »

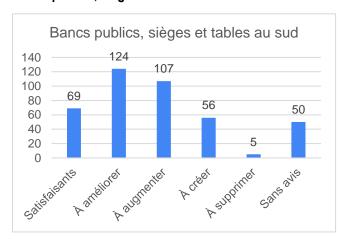
« Diminuer le caractère routier et améliorer la qualité des aménagements les rendant agréables pour les piétons et leur donner un caractère urbain. »

Au nord il y a de la place mais ce n'est pas développé, pas accueillant. Il faudrait développer des espaces verts, des restaurants/bars et des espaces culturels. Les arcades proches du passage sous voies est seraient intéressantes. Au sud ce n'est pas accueillant car on arrive dans un parking, c'est bétonné et c'est un gigantesque embouteillage d'utilisateurs divers.

Tant qu'il y aura des voitures, la convivialité ne pourra se développer. Trop de risque d'accident si les piétons s'arrêtent pour converser.

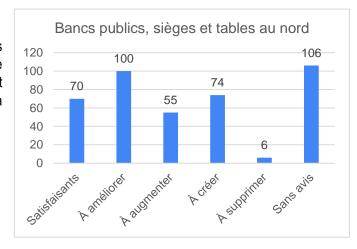
#### 2.20 Questions 21 et 22. Aménagements ou mobiliers urbains

#### Bancs publics, sièges et tables

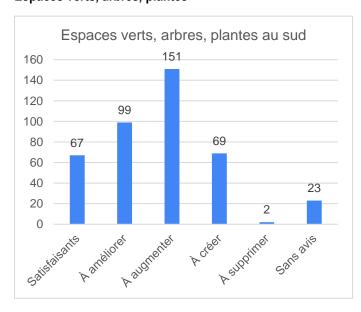


Concernant les assises dans le secteur SUD, 16,8% des sondé·e·s considèrent qu'elles sont suffisantes. 30,2% pensent que l'existant peut être amélioré et en agrégeant « à augmenter » et « à créer » qui sont similaires dans l'idée où il faut en ajouter davantage, 39,7% sont de cet avis.

Dans le secteur NORD, 17% considèrent que les assises sont suffisantes. 24,3% pensent que l'existant peut être amélioré et 31,4% souhaitent augmenter/créer. 25,8% n'ont pas d'avis sur la question.

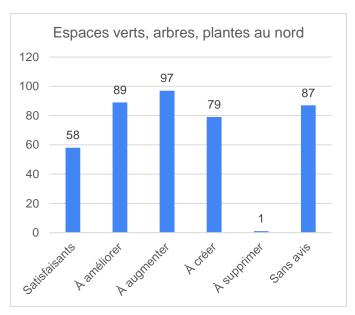


#### Espaces verts, arbres, plantes

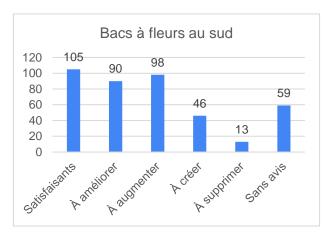


En termes d'espace verts dans le secteur SUD, il y a une demande d'en créer/augmenter le nombre : 53,5% des répondant·e·s ont demandé cela. 24,1% des sondé·e·s souhaitent améliorer l'existant, tandis que 16,3% considèrent que l'existant est satisfaisant.

Du côté NORD, la demande en augmentation/création de ces espaces est moins forte : 42,8%. Cela s'explique par le taux de personne n'ayant pas d'avis sur la question : 21,2%. 21,7% souhaitent améliorer l'existant, tandis que 14,1% le considère comme satisfaisant.

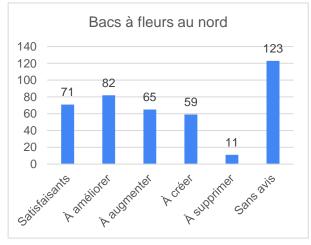


#### Bacs à fleurs

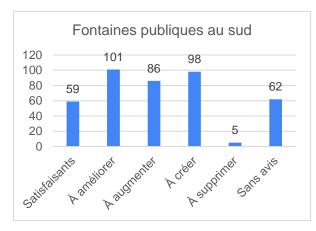


En ce qui concerne les bacs à fleurs dans le secteur SUD, les résultats sont plus contrastés : 25,5% sont satisfaits de l'existant, 21,9% en souhaitent une amélioration et 35% veulent une augmentation/création de nouveaux bacs. 14,4% n'ont pas d'avis sur la question.

Dans le secteur NORD, les résultats sont aussi contrastés : 17,3% sont satisfaits de l'existant, 20% en souhaitent une amélioration et 30,2% veulent une augmentation/création de nouveaux bacs. Toutefois, 29,9% n'ont pas d'avis sur la question.

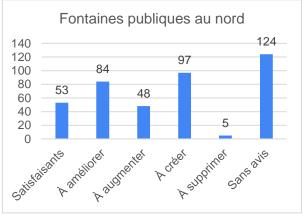


#### Fontaines publiques

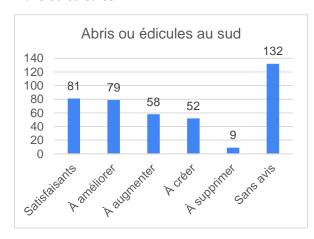


Concernant les fontaines publiques dans le secteur SUD, un besoin est identifiable : 44,8% souhaitent l'augmentation/création de fontaines. 14,4% est satisfait de l'existant et 24,6% en souhaite une amélioration. 15,1% n'ont pas d'avis sur la question.

Dans le secteur NORD, le besoin est moins marqué : 35,3% souhaitent l'augmentation/création de fontaines. Cela s'explique par le taux de personne n'ayant pas d'avis sur la question : 30,2%. 12,9% est satisfait de l'existant et 20,4% en souhaite une amélioration.

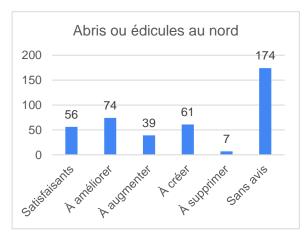


#### Abris ou édicules

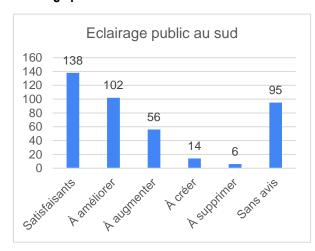


Le besoin en abris et édicules dans le secteur SUD n'est pas très marqué : 26,8% en souhaite une augmentation/création. Cela s'explique par le taux assez élevé de personnes n'ayant pas d'avis sur la question : 32,1%. 19,7% sont satisfaits de l'existant et 19,2% souhaite une amélioration de celui-ci.

Dans le secteur NORD, le besoin est un peu moins marqué qu'au Sud: 24,3% en souhaite une augmentation/création. Cela s'explique par le taux encore plus élevé de personnes n'ayant pas d'avis sur la question: 42,3%. 13,6% sont satisfaits de l'existant et 18% souhaite une amélioration de celui-ci.

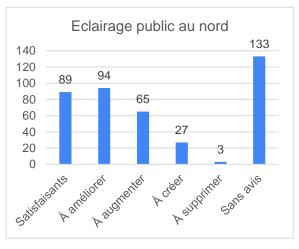


#### Eclairage public

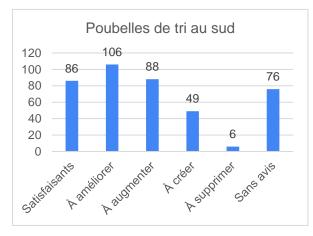


L'éclairage public dans le secteur SUD ne semble pas avoir besoin d'être augmenté/créé : 17% des sondé·e·s en font une demande formelle. 33,6% considère l'existant comme suffisant, mais 24,8% pensent qu'il peut tout de même être amélioré.

Toutefois dans le secteur NORD, la demande en augmentation/création est un peu plus haute qu'au NORD : 22,4%. 21,7% considère l'existant comme suffisant, mais 22,9% pensent qu'il peut tout de même être amélioré.



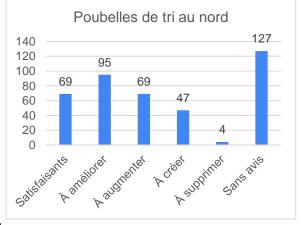
#### Poubelles de tri



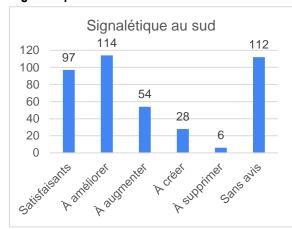
proportions qu'au Nord: 16,8% considèrent que l'existant est suffisant, tandis que 23,1% en souhaitent une amélioration. 28,2% aimeraient une augmentation/création de celles-ci. Toutefois, ce qui augmente ce sont les personnes n'ayant pas un avis sur la question: 30,9%.

Concernant les poubelles de tri dans le secteur SUD, 20,9% considèrent que l'existant est suffisant, tandis que 25,8% en souhaitent une amélioration. 33,3% aimeraient une augmentation/création de celles-ci. 18,5% n'ont pas d'avis.

Dans le secteur NORD, ce sont plus ou moins les mêmes



#### Signalétique

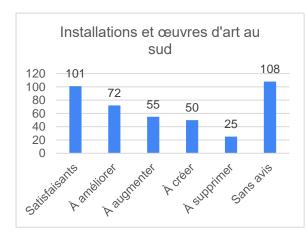


Au niveau de la signalétique dans le secteur SUD, 23,6% considèrent que l'existant est suffisant, tandis que 27,7% en souhaitent une amélioration. 20% aimeraient une augmentation/création de celle-ci. 27,3% n'ont pas d'avis.

Dans le secteur NORD, 18,5% considèrent que l'existant est suffisant, tandis que 24,1% en souhaitent une amélioration. 17,5% aimeraient une augmentation/création de celle-ci. 38,9% n'ont pas d'avis.

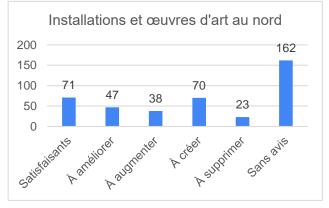
# Signalétique au nord 200 150 160 150 100 76 99 100 32 4 0 40 32 4 Calistate distributed A artifluted A artif

#### Installations et œuvres d'art

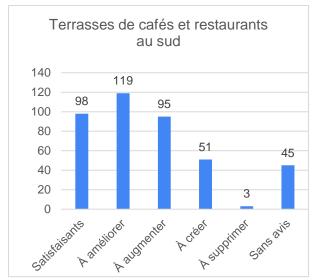


En ce qui concerne les installations et œuvres d'art, 24,6% des sondé·e·s considèrent qu'elles sont suffisantes dans le secteur SUD, tandis que 17,5% en souhaitent une amélioration. 25,5% souhaitent une augmentation/création de celle-ci. 26,3% n'ont pas d'avis sur le sujet. Il est à noter qu'un plus haut taux de « à supprimer » concerne ce type d'aménagement avec 6,1%.

Dans le secteur NORD, 17,3% des personnes considèrent que les installations sont satisfaisantes, 11,4% souhaitent toutefois une amélioration de celles-ci. 26,3% aimeraient une augmentation/création. 39,4% n'ont pas d'avis sur la question. Comme pour le secteur Sud, il faut noter que 5,6% souhaitent une suppression, ce qui fait un taux assez haut en comparaison aux autres aménagements proposés dans ces questions 21 et 22.

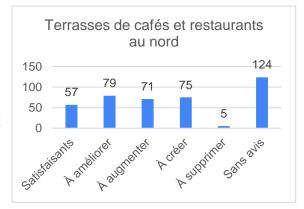


#### Terrasses de cafés et restaurants



Finalement, 23,8% des sondé·e·s considèrent que les terrasses de cafés et restaurants sont suffisants dans le secteur SUD. 29% souhaitent une amélioration de ceuxci et 35,5% souhaitent une augmentation/création.

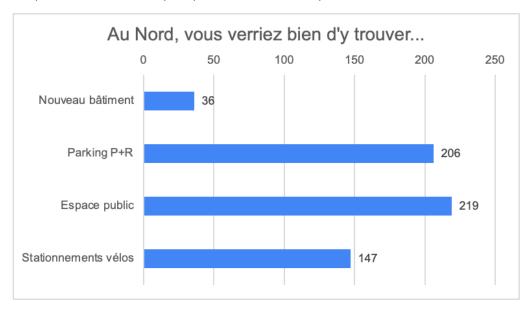
Dans le secteur NORD, 13,9% des sondé·e·s considèrent que les terrasses de cafés et restaurants sont suffisants. 19,2% souhaitent une amélioration de ceux-ci et 35,5% souhaitent une augmentation/création. 30,2% n'ont pas d'avis sur la question.



En conclusion, nous pouvons notamment remarquer que le nombre de sans avis est souvent élevé pour le secteur NORD, montrant que ce lieu est moins investi à l'heure actuelle. Il y a toutefois des volontés à le développer au vu des réponses qui ont été données.

#### 2.21 Question 23 : Idées pour l'aménagement du nord

Les personnes sondées ont pu exprimer leur avis sur ce qu'elles verraient bien voir dans le secteur nord.



La majorité des personnes verraient un espace public ou un P+R ainsi que des stationnements vélos. Au contraire, peu de personnes soutiennent l'idée d'un nouveau bâtiment.

Cette question permettait de suggérer d'autres propositions que celles prédéfinies. Ces suggestions présentent une minorité mais sont présentées tout de même dans ce rapport. Ces suggestions proposent :

- De la végétation
- Une place (de jeux)
- Des terrasses/restaurants/cafés
- Des commerces artisanaux
- Des déposes-minute
- Des accès plus directs aux quais
- Une école
- Des commerces
- Des WC publics

#### 2.22 Question 24 : Suggestions pour l'espace au NORD de la gare

Dans cette question il a été demandé : « Indiquez votre commentaire ci-dessous si vous avez une autre suggestion pour l'espace au NORD de la gare. ».

En effet, ce secteur proche de la gare est peu valorisé et pourrait se développer à terme. Cette question avait ainsi pour objectif de mieux identifier les potentiels à explorer.

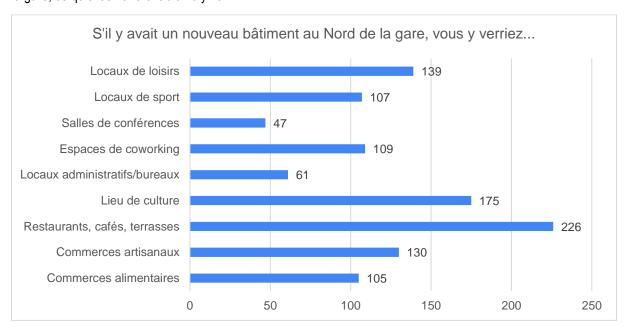
Les résultats de cette question sont relativement hétérogènes, mais quelques constantes peuvent être observées.

Le stationnement souterrain est un point important de la programmation future du site. Il doit aussi comprendre la fonction de la dépose minute.

Certaines personnes demandent plus de verdure et un espace de jeux pour les enfants.

#### 2.23 Question 25 : Bâtiment au nord de la gare

Les personnes sondées ont pu donner leur avis dans le cas de la construction d'un nouveau bâtiment au Nord de la gare, ce gu'elles verraient bien d'y voir.



La majorité des personnes voient un lieu abritant des restaurants, cafés et terrasses, mais aussi un lieu de culture ou encore un lieu de loisirs ou comportant des commerces artisanaux. Au contraire, peu de personnes soutiennent l'idée d'avoir des salles de conférences ou des bureaux et locaux administratifs.

Cette question permettait de suggérer d'autres propositions que celles prédéfinies. Ces suggestions présentent une minorité mais sont présentées tout de même dans ce rapport. Ces suggestions proposent :

- Une soupe populaire
- Un sleep-in
- Une crèche/école/unité d'accueil parascolaire
- Des locaux pour artistes à prix abordable
- Des logements à loyers modérés
- Des espaces communautaires
- Un local pour jeunes
- Un kiosque
- Une vélo-station
- Un espace de travail pour les étudiant es
- Une boulangerie
- Un local pour les scouts du Vieux-Mazel

#### 2.24 Question 26 : Suggestions d'aménagement pour l'espace au NORD de la gare

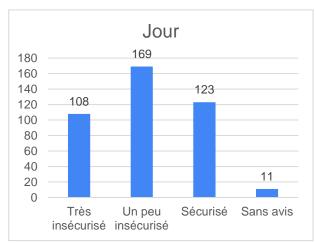
Les suggestions pour l'aménagement du secteur nord sont relativement hétérogènes et correspondent en grande partie aux retours fait dans la question 24. Un point intéressant qui a été relevé concerne la création d'un ascenseur qui permette de relier le quartier de Charmontey à la gare en évitant un important dénivelé ou un grand détour.

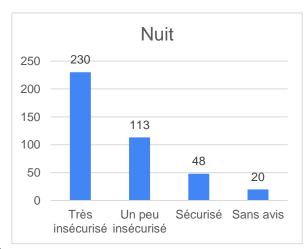
#### 2.25 Question 27 : Evaluation du sentiment de sécurité sur le secteur SUD de la gare

La question qui a été posée dans le sondage était la suivante : « Comment évaluez-vous votre sentiment de sécurité sur le secteur SUD de la gare ? ».

La question de la sécurité dans le secteur de la gare est importante car elle est intimement liée à l'attractivité et à la convivialité du secteur.

Une forte variation du sentiment de sécurité opère entre le jour et la nuit. 29,9% des sondé·e·s se sentent en sécurité le jour, contre seulement 11,7% la nuit. Le sentiment d'être un peu insécurisé se ressent de jour auprès de 41,1% des personnes, contre 27,5% la nuit. Ces chiffres semblent montrer une amélioration, mais en réalité les chiffres se reportent sur le sentiment « très insécurisé » de nuit. Alors que 26,3% des gens se sentent très

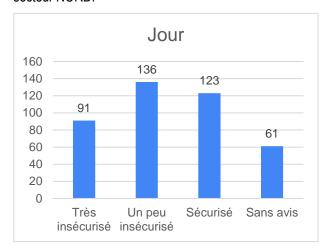


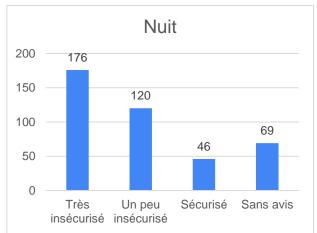


insécurisées de jour, la nuit, nous en comptons 56%. Ainsi, le sentiment d'insécurité en général est ressenti par 67,4% des personnes de jour et 83,5% la nuit.

#### 2.26 Question 28 : Evaluation du sentiment de sécurité sur le secteur NORD de la gare

Comme pour le secteur Sud, une forte variation opère entre le jour et la nuit dans le sentiment de sécurité dans le secteur NORD.





29,9% des sondé·e·s se sentent en sécurité le jour, contre seulement 11,2% la nuit. Le sentiment d'être un peu insécurisé se ressent de jour auprès de 33,1% des personnes, contre 29,2% la nuit. Nous voyons aussi le même report des chiffres en direction du sentiment « très insécurisé » de nuit. Alors que 22,1% des gens se sentent très insécurisées de jour, la nuit, nous en comptons 42,8%. Ainsi, le sentiment d'insécurité en général est ressenti par 55,2% des personnes de jour et 72% la nuit. La baisse des pourcentages s'explique notamment par la hausse du taux de sans avis qui se monte à environ 15%.

#### 2.27 Question 29 : Idées d'amélioration du sentiment de sécurité

La question qui a été posée dans le sondage était : « Si vous trouvez le secteur sud et/ou nord comme très insécurisé, quelles seraient selon vous les aménagements à créer pour améliorer votre sentiment de sécurité ? ».

Les réponses ont été très variées. Beaucoup de personnes proposent des pistes (vidéosurveillance, présence policière, etc.) pour diminuer ou éliminer la présence des dealeurs qui est vecteur de sentiment d'insécurité. Un autre point qui ressort est la nécessité d'avoir davantage d'éclairage.

#### 2.28 Question 30 : Commentaires généraux sur les espaces publics du secteur gare

La question qui a été posée dans le sondage était : « Avez-vous des commentaires généraux sur les espaces publics du secteur gare ? ».

## « Il y a du potentiel pour faire un beau projet. »

« Au Sud et/ou au Nord, il serait intéressant d'ajouter des aires de jeux, des espaces de repos et de rencontre intergénérationnelle »

« Plus de verdure et d'aménagements, mais pas au détriment de la voiture. »

« Globalement, créer des espaces de rencontre et des espaces verts, pour que ce ne soit plus uniquement un lieu de passage, mais aussi un lieu où passer du bon temps. »

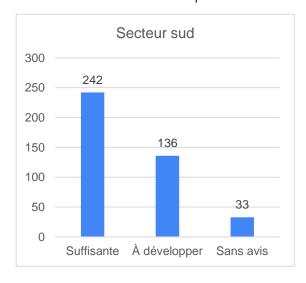
« Il est appréciable d'avoir les arbres avec les assises juste devant la gare pour attendre (côté sud). »

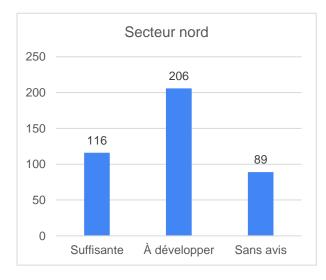
« Mettre le piéton au centre et une vraie gare routière pour les bus. »

#### 2.29 Question 31: Offre commerciale

La question qui a été posée dans le sondage était : « Comment jugez-vous l'offre commerciale autour de la gare ? ».

Cette question avait pour objectif de connaître l'avis des sondé·e·s sur l'offre commerciale existante dans le secteur. Elle a été divisée en deux pour mieux connaître leur avis sur les secteurs Sud et Nord.





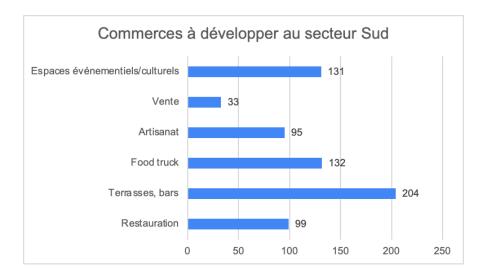
Il en ressort pour le secteur SUD qu'une majorité de 58,9% considère que l'offre commerciale est suffisante. 33,1% considèrent que l'offre peut tout de même être développée.

Pour le secteur NORD, les statistiques s'inversent : alors que 28,2% des sondé·e·s considèrent que l'offre commerciale est suffisante, 50,1% souhaitent qu'elle soit développée. 21,6% n'ont pas d'avis sur la guestion.

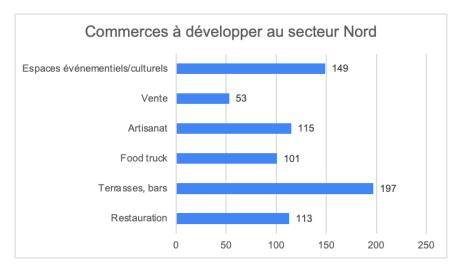
#### 2.30 Question 32 : Potentiel de développement des commerces

La question qui a été posée dans le sondage était : « Selon vous, quel type de commerces et de services doivent être davantage développés ? ».

Pour le secteur Sud, la majorité des personnes sondées souhaitent davantage de terrasses, bars, (restaurants,) de food-trucks et d'espaces événementiels/culturels. Au contraire, peu de gens soutiennent l'implémentation de nouveaux commerces de vente.



Pour le secteur Nord, la majorité des personnes sondées souhaitent davantage de terrasses, bars, (restaurants,) et d'espaces événementiels/culturels. Au contraire, peu de gens soutiennent l'implémentation de nouveaux commerces de vente.



#### 2.31 Question 33 : Suggestions pour améliorer l'attractivité des commerces

La question qui a été posée aux personnes interrogées était : « Quels aménagements et/ou mobiliers pourraient selon vous améliorer l'attractivité des commerces existants ? (Par ex. des bancs vers la pharmacie et les taxis, de l'ombre vers les terrasses des cafés, etc.). ».

Les personnes qui ont répondu ont proposé différentes améliorations possibles pour accroître encore davantage l'attractivité des commerces, qui par ailleurs est déjà excellente et même un fort attracteur pour les personnes qui fréquentent le secteur.

Des bancs bien situés et de la verdure (dont l'ombre) semblent être des mesures simples à mettre en place pour accompagner l'attractivité des commerces.

« Des bancs vers la pharmacie et les taxis, de l'ombre vers les terrasses des cafés. »

## Des terrasses, et des espaces végétalisés où on se sent bien.

« Un mix entre espaces publics et terrasses de bar, restaurants qui donnent envie de s'installer. »

« Des arbres, de la végétation !!! »

#### 2.32 Question 34 : Commentaires généraux sur les commerces

La question qui a été posée aux personnes interrogées était : « Avez-vous des commentaires généraux sur les commerces ? Si nécessaire, indiquez si au sud ou au nord. ».

Si les réponses ont été relativement hétérogènes, il ressort que certaines personnes souhaitent des commerces plus locaux et moins de grandes chaînes. Le buffet de la Gare ressort comme un lieu important et qui devrait être accessible à toutes et tous.

Plusieurs personnes mentionnent le manque d'une boulangerie artisanale ou de lieux où on peut boire un café « debout » avant de courir prendre son train.

#### 2.33 Question 35 : La gare AUJOURD'HUI

La question qui a été posée aux personnes interrogées était : « Quel adjectif utiliseriez-vous pour qualifier le secteur de la gare d'AUJOURD'HUI ? ».

Pour donner une impression de la gare d'aujourd'hui en termes de ressenti, voici un nuage de mots qui a été créé en fonction de la récurrence des mots. Certains mots ont dû être retravaillés pour pouvoir réaliser le visuel (ex. : embouteillages, bouchonné, bouchons ont été agrégés car ils ont tous la même signification).



#### 2.34 Question 36 : La gare DEMAIN

La question qui a été posée aux personnes interrogées était : « Quel adjectif utiliseriez-vous pour qualifier le secteur de la gare DEMAIN ? ». Comme précédemment, certains mots ont dû être retravaillés pour pouvoir réaliser le visuel.

