



Interface de Vevey

Etudes de mobilité et lignes directrices d'aménagement

230201R-N-017 / PHG-CJC / 17.04.24

RR&A - Ingénieurs-conseils - Mobilité

SUISSE

Avenue de la Rasude 2, 1006 Lausanne

Téléphone: +41 21 906 90 80

Rue Jean-Jaquet 14, 1201 Genève

Téléphone: +41 22 906 40 80

E-mail: rra@rra.ch Internet: www.rra.ch

FRANCE

15, av. de la Paix, BP 30069, 67002 Strasbourg Cedex

Téléphone: +33 390 41 28 10 Téléfax: +33 390 41 28 11

E-mail: strasbourg@rra.fr Internet: www.rra.fr



Lausanne
Genève
Strasbourg

en partenariat avec :

> team +



Rapport étapes 1 et 2

Diagnostic, objectifs et besoins

Janvier 2024 (actualisé avril 2024)

I. Introduction	4
Contexte	
Objet de l'étude	
Démarche d'étude	
Périmètres	
ETAT DES LIEUX	
II. État des lieux mobilité	10
Transports publics (bus)	
Vélos	
Piétons	
Transports individuels motorisés (TIM)	
Autres véhicules	
P+Rail	
Echanges actuels dans l'interface	
Emprises mobilisées selon le mode d'accès	
III. État des lieux urbanisme et paysage	38
Historique	
Pôles et équipements	
Activités (rez actifs)	
Propriétaires	
Patrimoine	
Espaces publics	
IV. État des lieux génie civil	49
Synthèse des principales contraintes	

OBJECTIFS ET BESOINS

V. Objectifs et besoins mobilité

51

Projets à prendre en compte dans le périmètre d'intervention
Volet mobilité du PDCom
Schéma de circulation 2030
Développements de l'offre TP
Evolution des passages inférieurs
Projet d'ascenseurs Charmontey - Pl des Bosquets
Evolution des parts modales et du nombre de déplacements
Evolution des échanges dans l'interface
Définition du programme futur de l'interface
Synthèse des besoins en infrastructures de mobilité
Vue d'ensemble des objectifs de mobilité

VI. Objectifs et besoins urbanisme et paysage

64

Cheminements
Usages
Climat et environnement
Place Nord

Annexe - État des lieux mobilité (itinéraires TP détaillés)

78

Lignes urbaines
Lignes régionales

Annexe - État des lieux génie civil (analyse détaillée)

88

Réseaux d'assainissement
Réseaux d'eau
Réseaux câblés
Passage inférieur Poste-Manor
Sous-voies piéton de Gilamont
Autres

I. Introduction

Introduction

Etat des lieux
mobilité

Etat des lieux
urbanisme-paysage

Etat des lieux
génie civil

Objectifs et besoins
mobilité

Objectifs et besoins
urbanisme-paysage

Annexes

Le site de la gare de Vevey a la particularité de constituer un pivot et un **espace de lien entre des secteurs urbains différents** délimités par les voies ferrées et la Veveyse : la vieille ville dynamique, les grands équipements commerciaux, la ville nouvelle dense, les quartiers résidentiels en surplomb.

Son aménagement actuel est loin d'offrir la qualité requise à une telle vocation et résulte surtout de **l'addition de fonctionnalités qu'il s'agit aujourd'hui de repenser**. La requalification des espaces publics alentours de la gare de Vevey fait d'ailleurs depuis longtemps l'objet de réflexions, d'intentions, et de débats publics.

Les **projets de modernisation des gares MVR (en cours) et CFF (à l'étude)** militent pour se doter d'orientations claires en la matière. Les questionnements sur les **espaces disponibles au nord de la gare**, la complémentarité avec la **future place du Marché** (à proximité piétonne), ou encore la refonte du **schéma de circulation du centre-ville** (visant à limiter le transit sur ce secteur), offrent autant d'opportunités de repenser radicalement le futur de ce site et sa vocation.

Les **possibilités de financement cantonal/fédéral des infrastructures de mobilité** dans le cadre de la stratégie vaudoise des interfaces de transport et du Projet d'agglomération de 5^e génération constituent également une opportunité à saisir.

Introduction

Etat des lieux
mobilité

Etat des lieux
urbanisme-paysage

Etat des lieux
génie civil

Objectifs et besoins
mobilité

Objectifs et besoins
urbanisme-paysage

Annexes

L'étude mandatée par la Ville de Vevey (avec le soutien du canton) au groupement pluridisciplinaire RR&A (pilotage et mobilité), team+ territoire (urbanisme et paysage) et MCR (ingénieurs civils), vise un double objectif :

- ▶ se doter d'une **image directrice orientant le devenir des abords de la gare** en matière de mobilité, d'urbanisme et d'espaces publics ; cette étude préliminaire pourra servir de base à l'organisation envisagée d'un Mandat d'études parallèles d'aménagement urbain et paysager ;
- ▶ **préciser et chiffrer les infrastructures à réaliser pour l'interface de transport**, en vue de leur co-financement via la stratégie cantonale des interfaces de transport et le programme de mesures du Projet d'agglomération de 5^{ème} génération.

Démarche de l'étude

Introduction

- Etat des lieux mobilité
- Etat des lieux urbanisme-paysage
- Etat des lieux génie civil
- Objectifs et besoins mobilité
- Objectifs et besoins urbanisme-paysage
- Annexes



230201R / PHG-CJC / 17.04.24



> team +



Introduction

Etat des lieux
mobilité

Etat des lieux
urbanisme-paysage

Etat des lieux
génie civil

Objectifs et besoins
mobilité

Objectifs et besoins
urbanisme-paysage

Annexes



Le périmètre de réflexion couvre l'ensemble de la ville.

Le périmètre d'intervention autour de la place de la Gare est délimité par :

- ▶ le site du P+R au nord de la gare,
- ▶ le passage St-Antoine (PI des Moulins) à l'ouest,
- ▶ le débouché des rues de la Madeleine, Paul-Cérésolle et Aimé Steinlen au sud,
- ▶ l'extrémité des quais CFF à l'est.

Introduction

Etat des lieux
mobilité

Etat des lieux
urbanisme-paysage

Etat des lieux
génie civil

Objectifs et besoins
mobilité

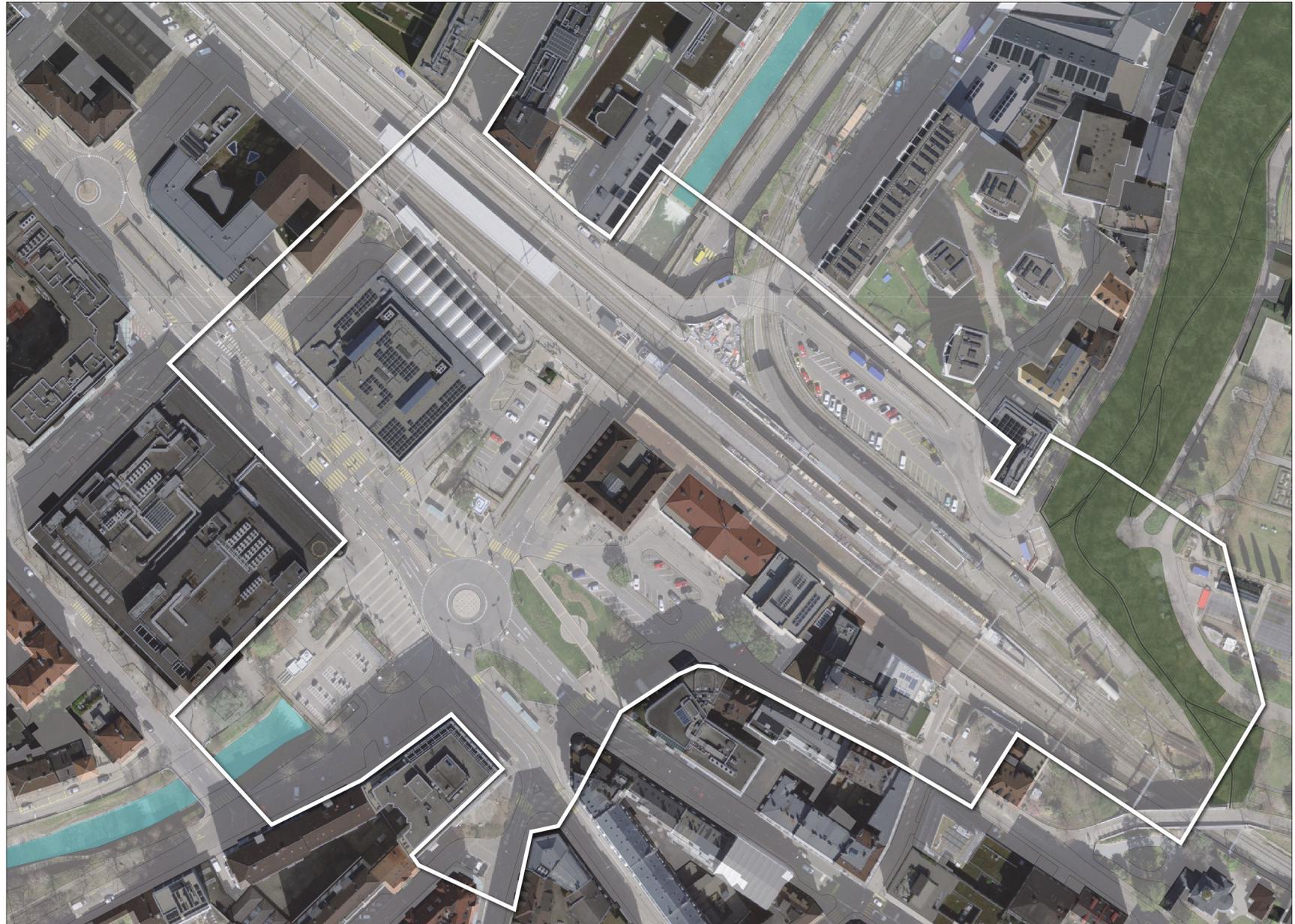
Objectifs et besoins
urbanisme-paysage

Annexes

230201R / PHG-CJC / 17.04.24



> team +

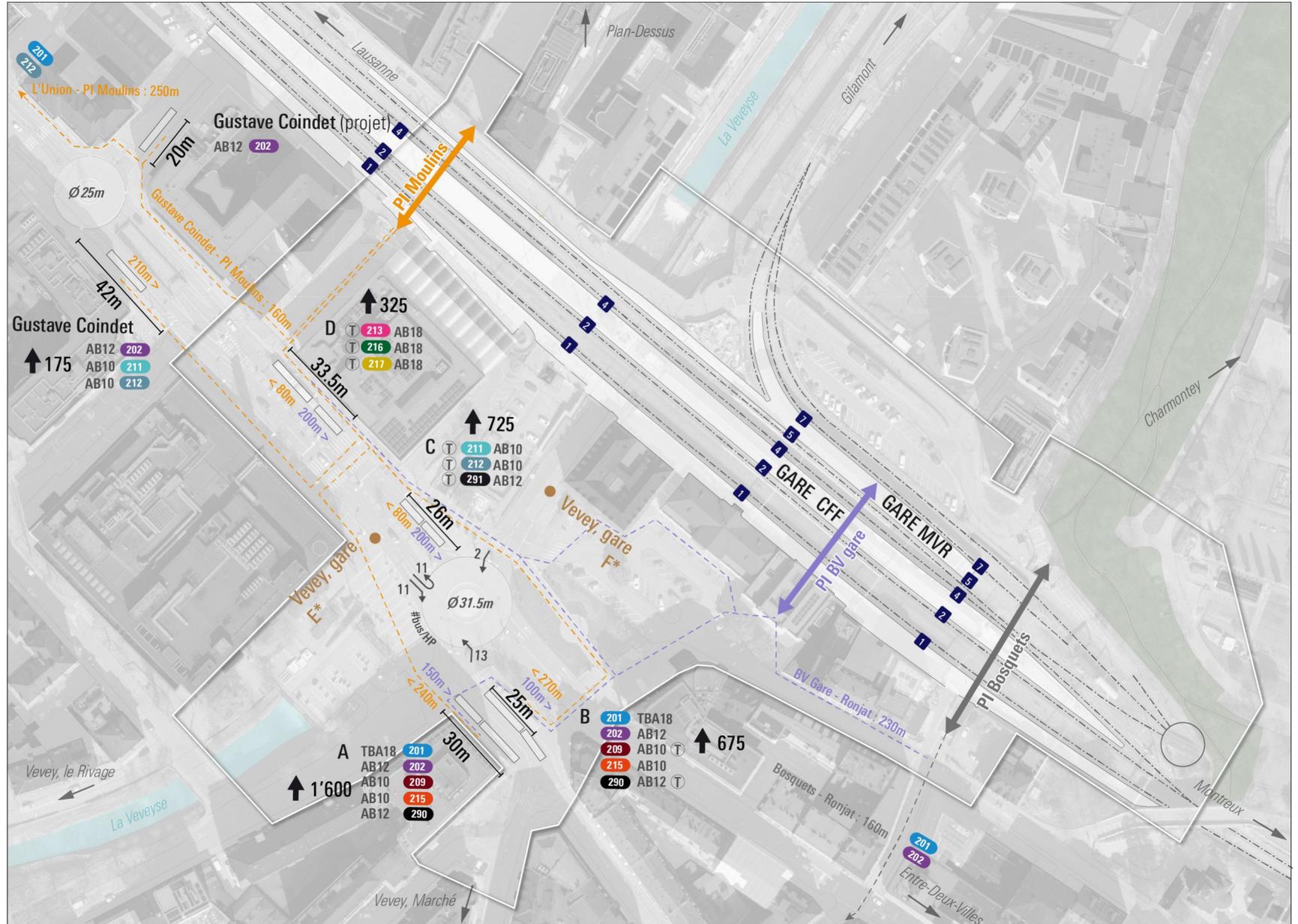


II. État des lieux mobilité

Transports publics (bus)

Infrastructures et accessibilité

- Périmètre d'intervention
- AB10 Autobus 10 mètres
- AB12 Autobus 12 mètres
- AB18 Autobus articulé 18 mètres
- TBA18 Trolleybus articulé 18 mètres
- XXm Longueur d'arrêt disponible
- T Ligne en terminus
- Bus CFF - arrêt sur chaussée
*Quais E & F utilisés en cas de remplacement de trains CFF
- 100m > Distance piétonne entre arrêt de bus et PI d'accès à la gare
100m >
100m >
- Fréquentation des arrêts existants :
 XXX Moyenne journalière des montées (toutes lignes, arrondi)
- N 1:2 000
0 10 20m
- Sources : étude arrêts LH&D, RR&A 2023



230201R / PHG-CJC

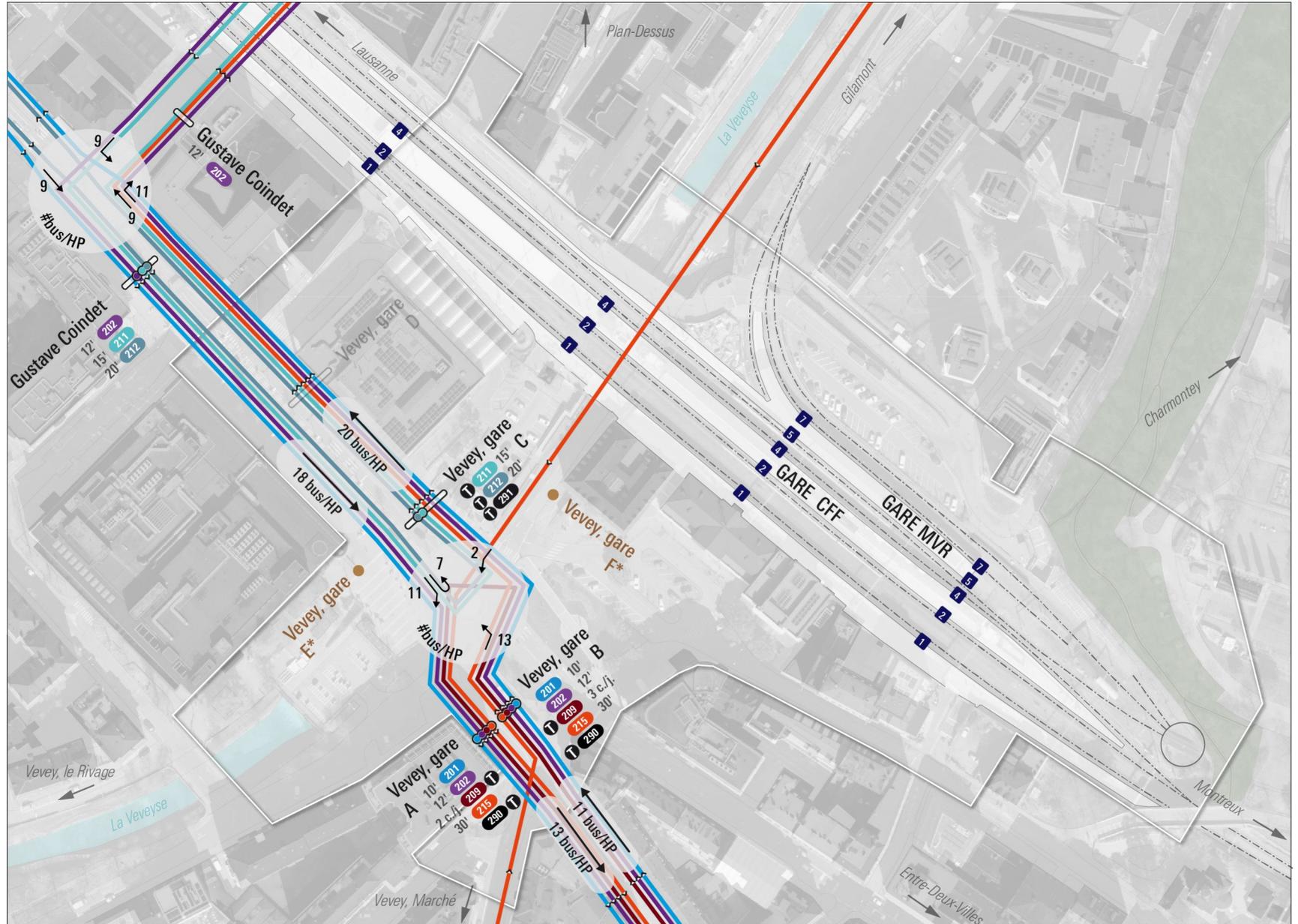


> team+



Transports publics urbains

Desserte actuelle



230201R / PHG-CJC



team+



Transports publics urbains

Situation actuelle diurne

Offre

5 lignes urbaines (+ 1 ligne assurant 2-3 courses/jour).

2 lignes urbaines actuellement en terminus/régulation (seront diamétralisées).

Fréquence de passage en HP

Ligne	Cadence HP [min]	Fréquence de passage HP [bus/h/sens]
201	10'	6
202	12'	5
209	<i>(2-3 courses/j)</i>	1
211	15'	4
212	20'	3
215	30'	2
Total		21

soit 1 bus toutes les 2.9'

Fréquence de passage cumulée des lignes urbaines : un bus toutes les 2.9 minutes.

Justifie la capacité d'arrêt actuelle de 2 véhicules simultanés dans chaque sens (en fonctionnement passant).

Introduction

**Etat des lieux
mobilité**

Etat des lieux
urbanisme-paysage

Etat des lieux
génie civil

Objectifs et besoins
mobilité

Objectifs et besoins
urbanisme-paysage

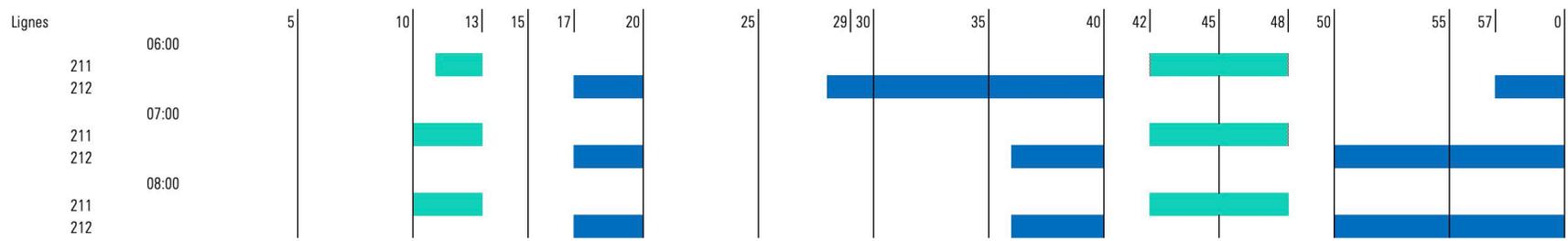
Annexes

Transports publics urbains

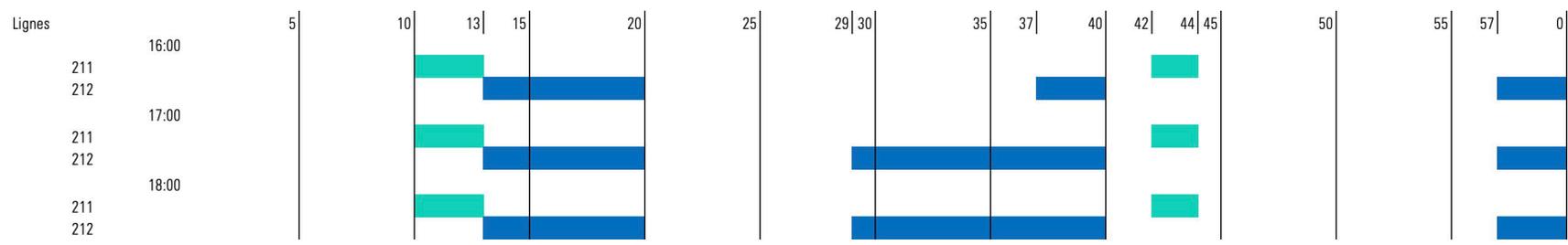
Occupation du quai C par les lignes en terminus

- Introduction
- Etat des lieux mobilité**
- Etat des lieux urbanisme-paysage
- Etat des lieux génie civil
- Objectifs et besoins mobilité
- Objectifs et besoins urbanisme-paysage
- Annexes

Plan d'occupation - Quai C - Heure de pointe du Matin, Lundi à Vendredi



Plan d'occupation - Quai C - Heure de pointe du Soir, Lundi à Vendredi

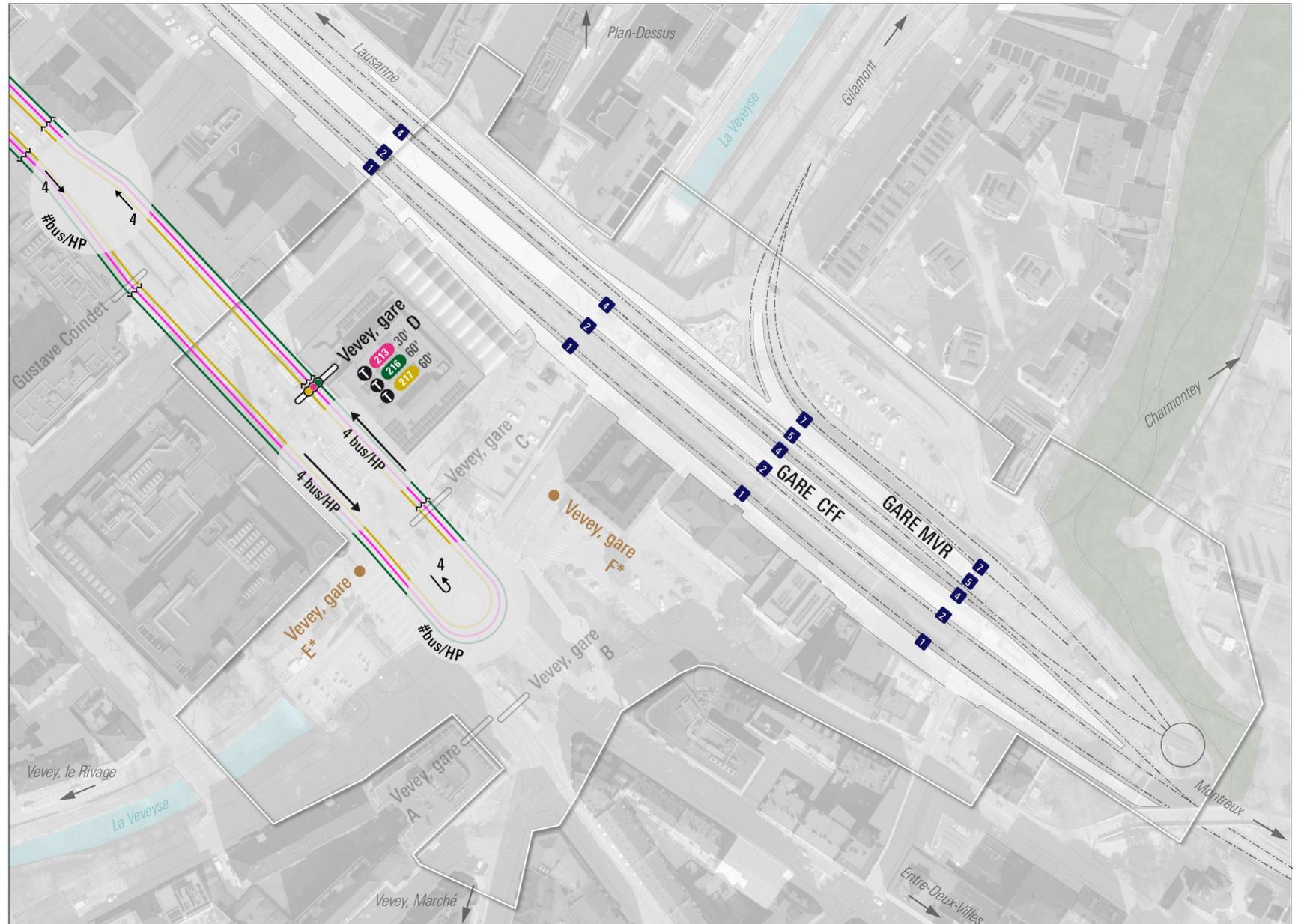
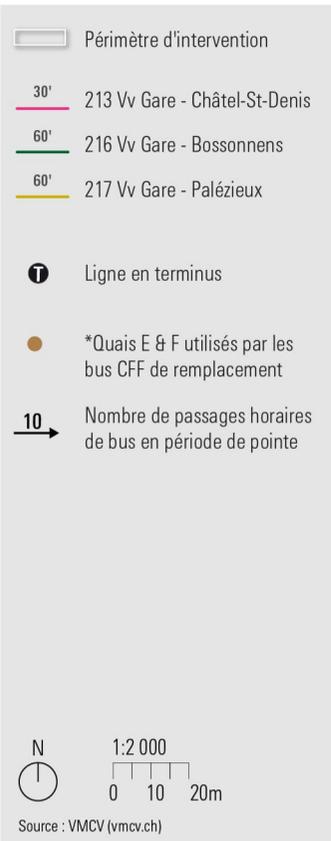


2 lignes urbaines sont en terminus/régulation au quai C. Les véhicules ne sont actuellement simultanément présents que très ponctuellement (pause de midi). La succession actuelle des arrivées-départs ne nécessite la disponibilité de deux quais indépendants que pour ces cas ponctuels et la gestion d'éventuels retards.

NB : la ligne 209, assurant 2-3 courses/jour et utilisant le quai A, rebrousse et repart sans marquer de pause.

Transports publics régionaux (bus)

Desserte actuelle



230201R / PHG-CJC



team+



Transports publics régionaux (bus)

Occupation du quai D par les lignes en terminus

- Introduction
- Etat des lieux mobilité**
- Etat des lieux urbanisme-paysage
- Etat des lieux génie civil
- Objectifs et besoins mobilité
- Objectifs et besoins urbanisme-paysage
- Annexes

Plan d'occupation - Quai D - Heure de pointe du Matin, Lundi à Vendredi



Plan d'occupation - Quai D - Heure de pointe du Soir, Lundi à Vendredi



3 lignes régionales sont en terminus. Les véhicules ne sont actuellement jamais simultanément présents. La succession actuelle des arrivées-départs ne nécessite la disponibilité de deux quais indépendants que pour la gestion d'éventuels retards.

Transports publics (bus)

17

Commentaires

Introduction

**Etat des lieux
mobilité**Etat des lieux
urbanisme-paysageEtat des lieux
génie civilObjectifs et besoins
mobilitéObjectifs et besoins
urbanisme-paysage

Annexes

La desserte bus de la gare se fait à partir de 4 quais (A,B,C,D), répartis de part et d'autre du giratoire. La présence actuelle de 5 lignes en terminus/régulation à la gare explique en bonne partie cette emprise importante des arrêts. Les quais C et D devant la Poste sont d'ailleurs dédiés uniquement à des lignes en terminus (2 lignes urbaines sur le quai C et 3 lignes régionales sur le quai D).

Des emplacements non aménagés (E et F) sont par ailleurs réservés aux bus de remplacement des trains CFF. Ceux-ci sont régulièrement utilisés compte tenu des travaux en cours dans la région.

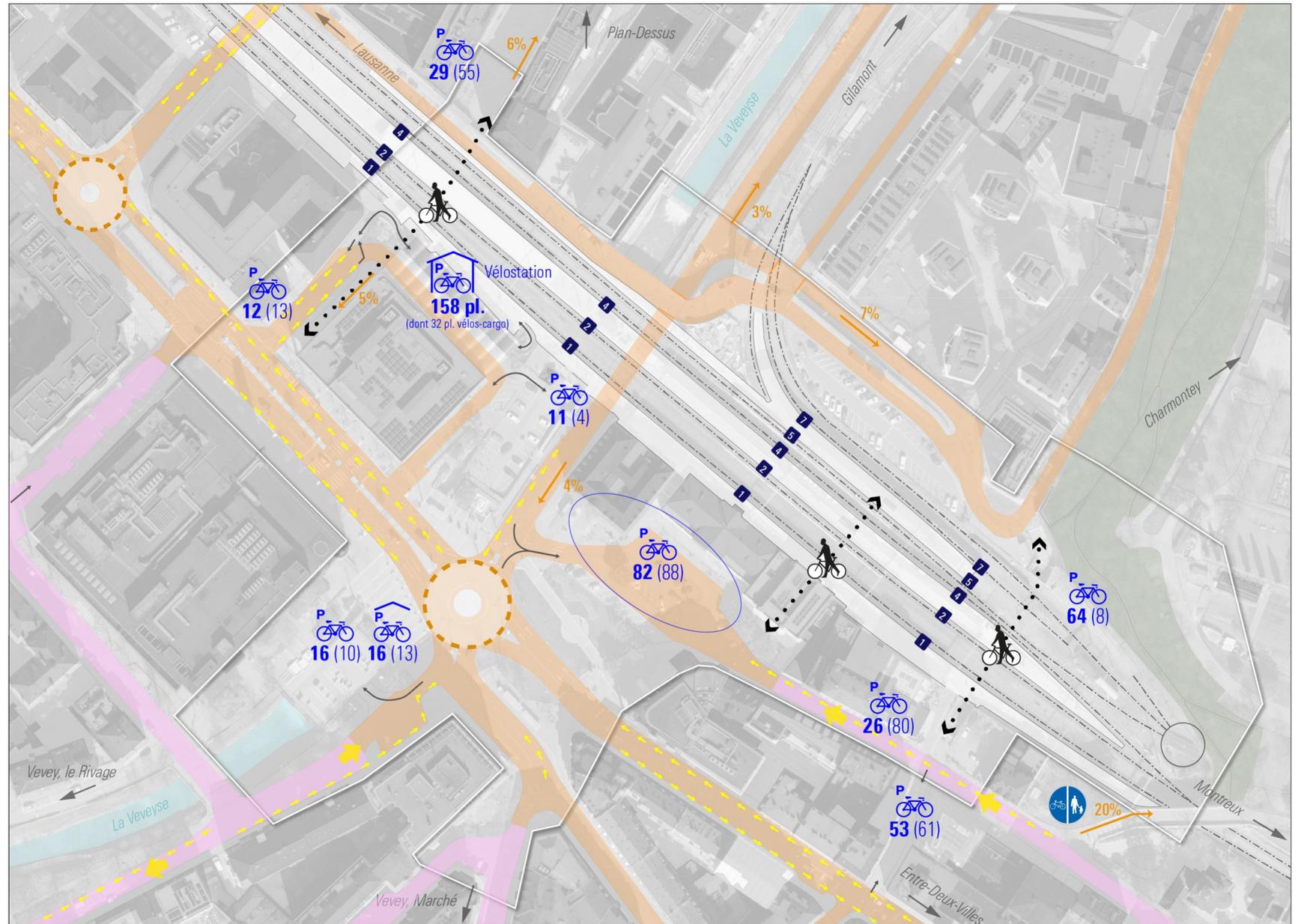
Un total de 22 bus/heure passent dans le giratoire de la place de la gare en période de pointe, dont la moitié pour effectuer un demi-tour (accès aux quais C et D des lignes en terminus venant depuis l'ouest).

Toute la circulation des bus se concentre sur l'axe avenue du Général-Guisan - rue du Simplon, hormis pour la ligne transversale 215 circulant entre Gilamont et la place du Marché.

-  Périmètre d'intervention
-  Stationnement vélo
-  Stationnement vélo couvert
- 10 (10)** Offre (occupation)
-  Accès stationnement
-  Bande cyclable
-  Contresens cyclable
-  Giratoire à assainir
-  Liaison vélo poussé
-  50 km/h
-  Zone 30 km/h

N 1:2 000
0 10 20m

Source : map.cartoriviera.ch
Relevés (offre et occupation) du mardi 05.09.23



230201R / PHG-CJ-SC / 21.09.23



> team+



Introduction

**Etat des lieux
mobilité**

Etat des lieux
urbanisme-paysage

Etat des lieux
génie civil

Objectifs et besoins
mobilité

Objectifs et besoins
urbanisme-paysage

Annexes

On compte un total d'environ 310 places vélos équipées (rack, arceaux, etc.) dans le périmètre (ou à proximité immédiate), dont seulement 16 couvertes.

Les relevés d'occupation (MA 05.09.23) montrent un total de plus de 330 vélos dont une cinquantaine de VAE (vélos à assistance électrique). Certains emplacements apparaissent nettement suroccupés (rue des Communaux, nord du PI St-Antoine) tandis que certains ne le sont quasi pas (nord du PI des Bosquets : situé à l'écart et difficile d'accès).

A cette offre en surface s'ajoute une vélostation de 158 places. Celle-ci est payante et son accessibilité est médiocre, de fait elle n'est occupée qu'à moitié.

Pour le franchissement des voies ferrées, les vélos peuvent circuler sur la rue des Entrepôts (aménagée), l'avenue de Gilamont (non aménagée) et le chemin de l'Espérance (réservé aux piétons-vélos et en forte pente).

Sur les 4 passages inférieurs d'accès aux quais, 3 sont autorisés aussi aux vélos poussés.

La RC est équipée de bandes cyclables, et des contresens vélos sont aménagés sur les rues à sens unique. Peu d'autres axes sont sécurisés pour les vélos.

Le giratoire de la place de la Gare reste une zone difficile pour les vélos.

Piétons

Distances à pied

Périmètre d'intervention
 5' à pied
 10' à pied
 15' à pied
 5' à vélo

Source : Plan directeur communal en consultation (v5 du 30.05.2033)



2302011R / PHG-CUC-SC / 06.09.23



team+



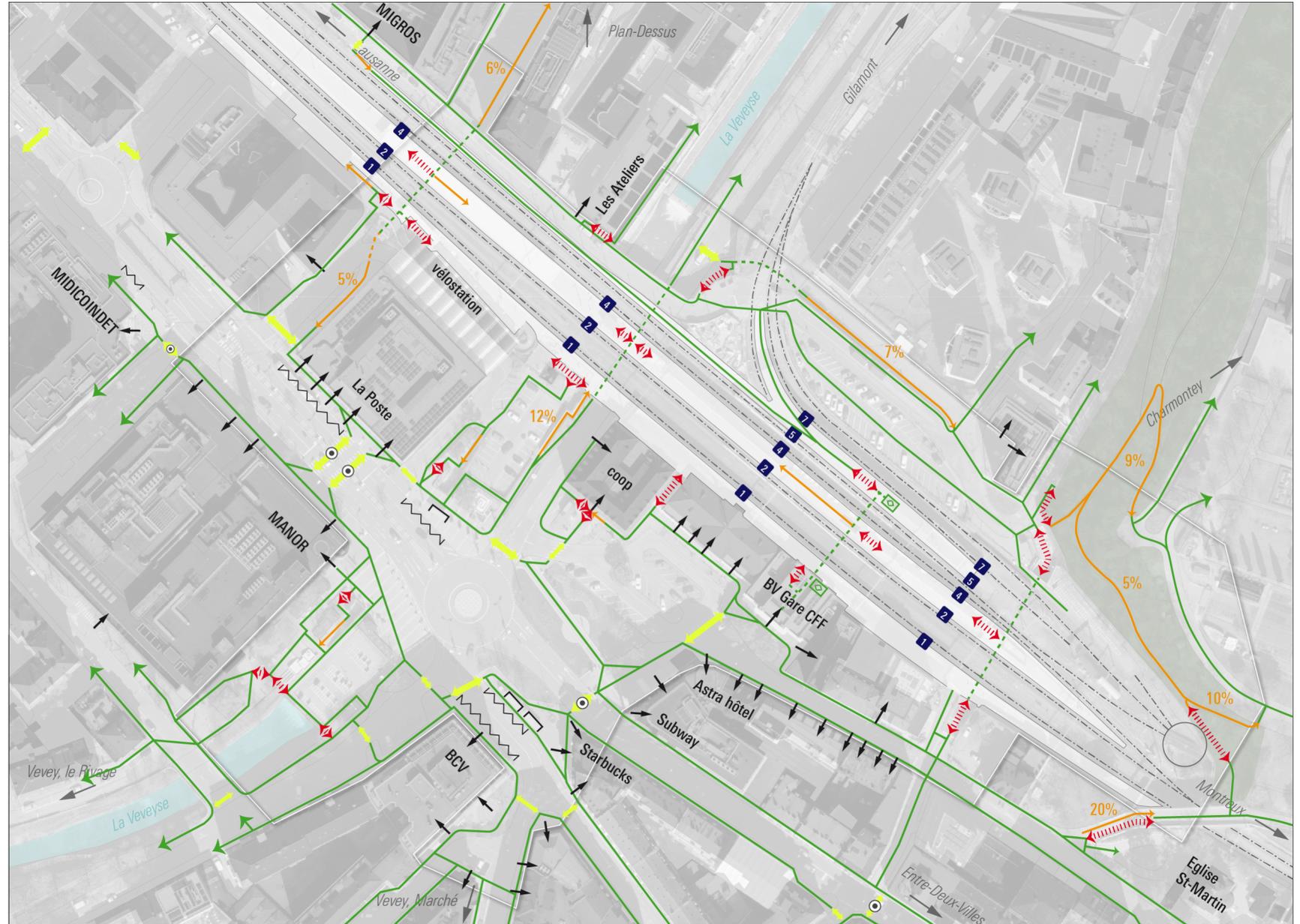
Piétons

Cheminements et accès piétons

-  Périmètre d'intervention
-  Cheminement piéton
-  Passage piéton
-  Passage piéton régulé
-  Passage sous-voies
-  Escalier
-  Rampe
-  Ascenseur public
-  Accès bâtiment
-  Arrêt de bus
-  Abrisbus
-  Quai ferroviaire (existant)

N 1:2 000
0 10 20m

Source : map.cartoriviera.ch, terrain, GoogleMaps



230201R / PHG-CJ-SC / 05.09.23



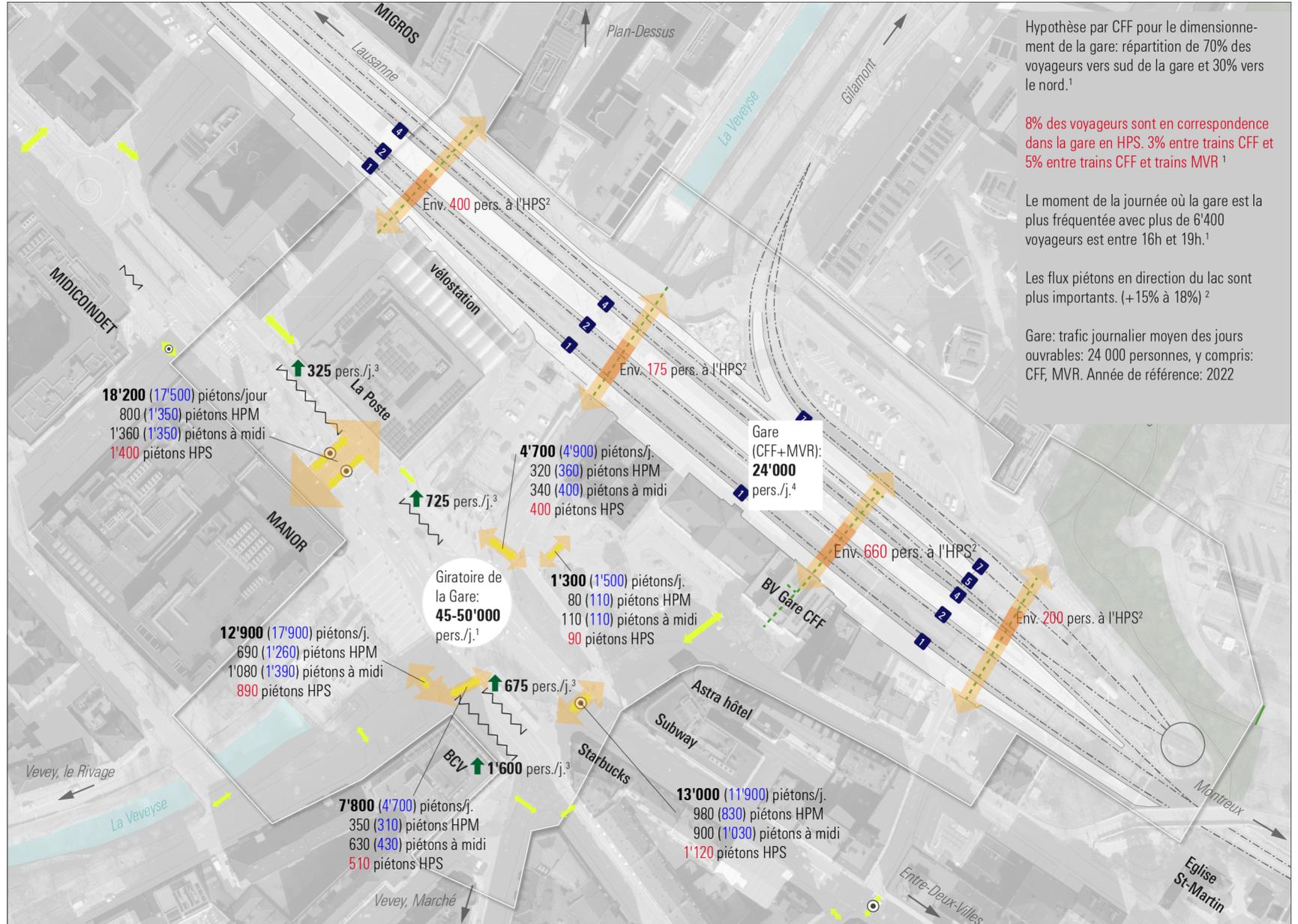
Piétons

Flux piétons

-  Périmètre d'intervention
-  Passage piéton
-  Passage piéton régulé
-  Passage sous-voies
-  Arrêt de bus
-  Quai ferroviaire (existant)
-  Charges en semaine
-  Charges le samedi
-  Charges HPS
-  Moyenne journalière des montées (toutes lignes)
-  Section la plus chargée pour le PI

N 1:2 000
0 10 20m

¹Source comptages piétons: Schéma de circulation au sud des voies CFF, TRANSITEC, Juillet 2023,
²Source données flux gare: Dimensionnement des installations ouvertes au public, Basler & Hofmann, 2020
³Source fréquentation arrêts de bus: Mise en conformité LHand des arrêts de bus, RR&A, mars 2023
⁴Source voyageurs: data.sbb.ch, année de référence 2022, yc CFF, MVR



230201R / PHG-CJ-SC / 05.09.23



Introduction

**Etat des lieux
mobilité**

Etat des lieux
urbanisme-paysage

Etat des lieux
génie civil

Objectifs et besoins
mobilité

Objectifs et besoins
urbanisme-paysage

Annexes

Les passages piétons en sens nord-sud sont régulés par feux dans le périmètre de la gare. Les flux sont très importants, avec plus de 1'000 personnes traversant la RC aux heures de pointe (matin, midi et soir).

On peut estimer qu'environ 50'000 personnes traversent quotidiennement les passages piétons alentours du giratoire de la Gare.

Les flux piétons dans les 4 passages inférieurs de la gare sont estimés à 24'000 personnes par jour.

Plus de deux-tiers de ces flux sont en relation avec le côté sud de la gare (commerces, vielle-ville, marché, lac).

Le PI principal de la gare (bâtiment voyageurs) est le plus fréquenté, avec des pointes jusqu'à 600-700 personnes/heure.

Transports individuels motorisés (TIM)

TJM et HPS péricètre d'intervention

Péricètre d'intervention
 xxx Trafic Journalier Moyen
 xxx Comptages HPS

N
 1:2 000
 0 10 20m

Source : Schéma de circulation au sud des voies
 CFF, Juillet 2023, TRANSITEC



230201R / PHG-CJ-C-SC / 05.0



> team+



Transports individuels motorisés (TIM)

Accidentologie

▭ Périmètre d'intervention

Accidents avec dommages corporels déclarés entre 2011 et 2022 :

- impliquant un piéton
- impliquant un vélo
- autre (moto, etc.)

N 1:2 000
0 10 20m

Source : map.geoadmin.ch



230201R / PHG-CJ-SC / 05.09.23



> team+



Transports individuels motorisés (TIM)

Circulation et stationnement

— Périmètre d'intervention

Circulation

- 50 km/h
- Zone 30 km/h
- Sens de circulation
- Accès parking
- Trémie d'accès

Stationnement

- Zone bleue (disque)
- Payant (horodateur)
- Parking en ouvrage
- Place sur domaine public
- 15' / 1h : Durée autorisée
- Place PMR
- Car
- Livraison
- Taxi
- Dépose-minute (K+R)
- Mobility (autopartage)
- Stationnement moto : offre (occupation)

N 1:2 000
0 10 20m

Source : map.cartoriviera.ch
Relevés motos (offre et occupation) du 05.09.23



Introduction

**Etat des lieux
mobilité**Etat des lieux
urbanisme-paysageEtat des lieux
génie civilObjectifs et besoins
mobilitéObjectifs et besoins
urbanisme-paysage

Annexes

Trafic

L'axe Ouest-Est est le plus chargé avec env. 15'000 véh./jour. L'axe Nord-Sud (Gilamont) compte env. 7'500 véh./jour, dont la moitié en direction vieille-ville et quartiers sud, un tiers en direction Lausanne et le reste en direction Montreux.

Le giratoire de la place de la Gare et ses abords apparaissent comme un secteur relativement accidentogène.

Stationnement et dépose

A moins de 5' à pied de la gare, 940 places de stationnement en ouvrages (Centre Manor, Midi-Coindet, Centre Deux-Gares, Gare Centre - Nespresso, Simplon Centre) sont à disposition du public. Elles sont rarement toutes occupées.

A ceci s'ajoute un P+Rail CFF de 45 places côté nord de la gare.

La place de la Gare dispose de 24 places limitées à 30', utilisées principalement pour des achats, ainsi que d'un espace de dépose devant le bâtiment de la gare. Une dépose est également aménagée au nord de la gare.

Une seule place PMR est disponible sur la place de la gare ; d'autres places existent aux alentours mais sans accès compatible PMR aux quais CFF/MVR.

La suppression du stationnement en surface est un objectif de la Ville de Vevey.

Autres véhicules

Commentaires

Introduction

**Etat des lieux
mobilité**

Etat des lieux
urbanisme-paysage

Etat des lieux
génie civil

Objectifs et besoins
mobilité

Objectifs et besoins
urbanisme-paysage

Annexes

Cf. localisations sur la planche Transports individuels motorisés (TIM)

Une zone **taxis** (6-7 places) est aménagée directement devant le bâtiment de la gare.

Mobility dispose de 6 places à proximité de la gare (au nord et au sud).

Une place **livraisons** est aménagée près de la Coop de la gare.

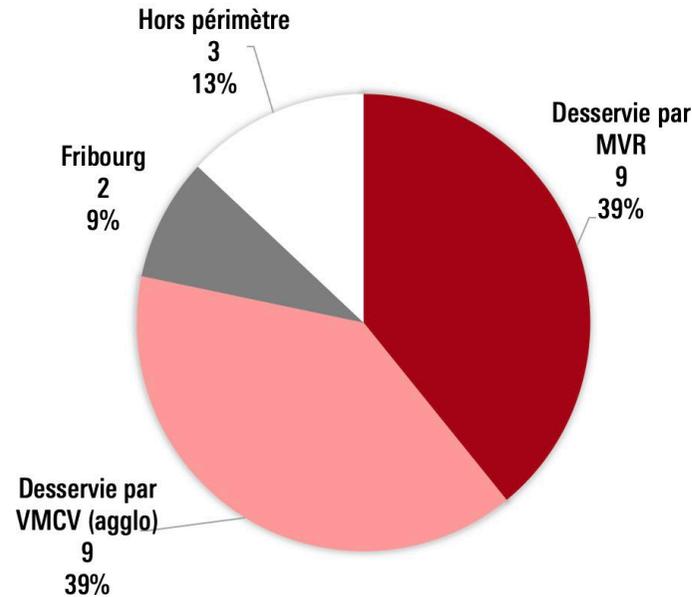
Les **cars** disposent de 7 places de stationnement longue durée sur l'avenue Gilamont. Les 2 places de dépose côté nord à proximité de la gare MVR ont été récemment supprimées, la mise à disposition d'un emplacement de dépose à la gare reste cependant souhaitée.

Les **motos** disposent d'un total de plus de 220 places dans le périmètre d'intervention, dont une centaine à proximité immédiate de la gare côté nord et une cinquantaine sur la rue des Communaux.

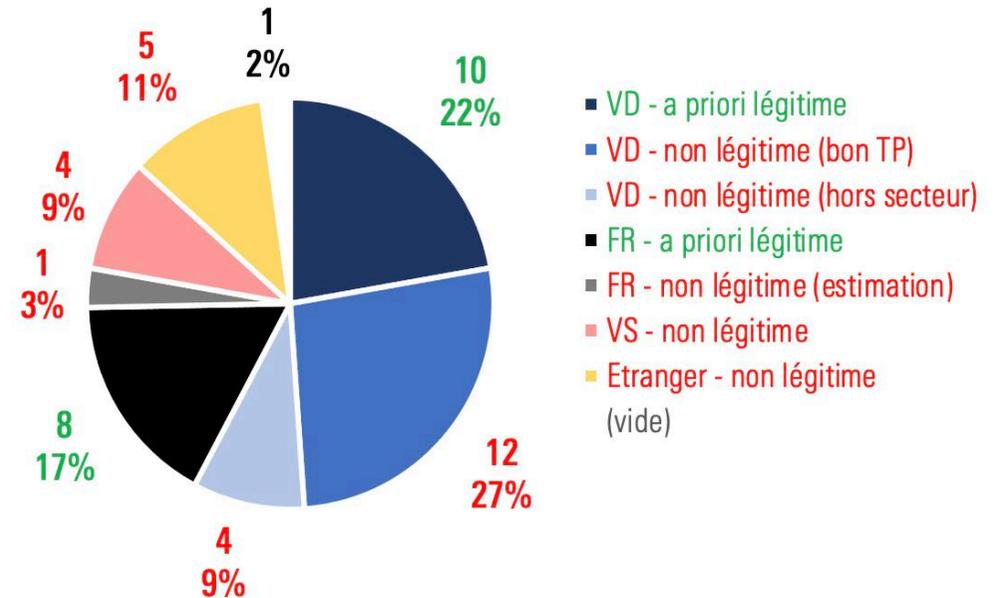
Analyse des communes de provenance des abonnés

- Introduction
- Etat des lieux mobilité**
- Etat des lieux urbanisme-paysage
- Etat des lieux génie civil
- Objectifs et besoins mobilité
- Objectifs et besoins urbanisme-paysage
- Annexes

Selon fichier abonnés CFF



Selon relevés de plaques du 28.9.23



Près de 80% des abonnés annuels viennent de communes desservies par le MVR et le réseau VMCV d'agglomération (donc susceptibles d'accéder à la gare par d'autres moyens), 13% viennent de communes très lointaines (hors périmètre).

Le relevé des plaques confirme qu'au maximum 40% des utilisateurs du P+R semblent potentiellement "légitimes" (communes mal desservies par les TP et sans alternative de rabattement équivalente à l'amont).

P+Rail

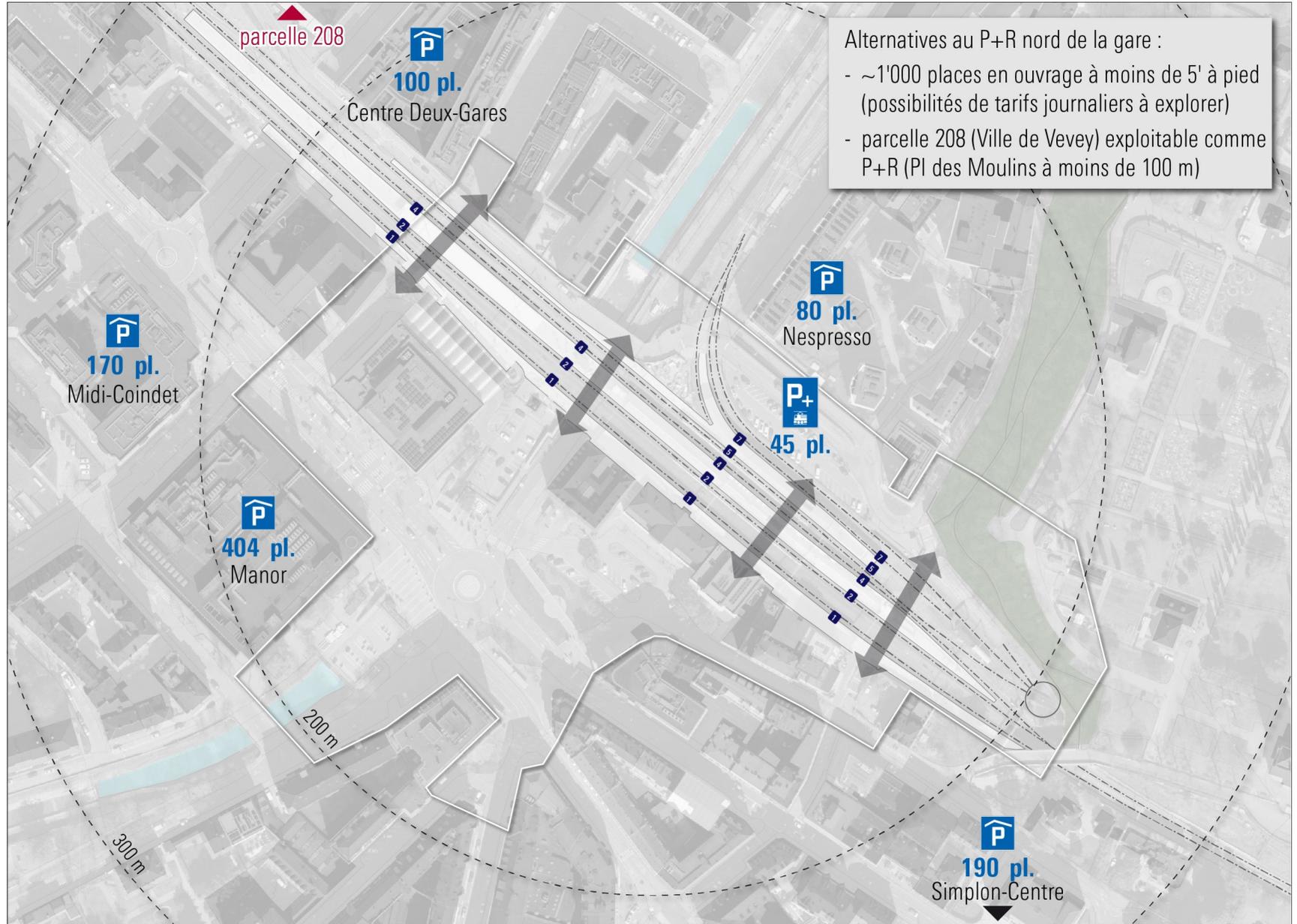
Offres de stationnement alentours

-  Périmètre d'intervention
-  P+R existant
-  Parking en ouvrage
-  Passage sous-voies
-  Distance de la gare
-  Parcelle valorisable à proximité

N

1:2 500

0 10 20m



230201R / PHG-CJ-C-SC



team+



Comparatif des tarifs de stationnement alentours

- Introduction
- Etat des lieux mobilité**
- Etat des lieux urbanisme-paysage
- Etat des lieux génie civil
- Objectifs et besoins mobilité
- Objectifs et besoins urbanisme-paysage
- Annexes

Lieu de stationnement	Tarif journalier [CHF/jour]	Tarif mensuel [CHF/mois]	Tarif annuel [CHF/an]
P+Rail CFF	10		700
Parkings souterrains alentours ¹			
Centre Manor (404 places)	22		
Midi-Coindet (170 places)	15		
Centre Deux-Gares (100 places)	15		
Gare Centre/nespreso (80 places) ²	(15)		
Location d'une place privée		~200	
Macaron pendulaire dans parking vieille-ville		180	
Macaron pendulaire sur rues excentrées		80	

¹ Tarif journalier calculé sur la base d'un jour ouvrable type 7h à 18h = 11 heures

² Accès public autorisé uniquement le week-end de 8h à 18h

NB : pas de stationnement moto autorisé dans les ouvrages

Les tarifs journaliers et les abonnements sont les plus bas au P+Rail existant (fort risque d'usage détourné).

Introduction

**Etat des lieux
mobilité**Etat des lieux
urbanisme-paysageEtat des lieux
génie civilObjectifs et besoins
mobilitéObjectifs et besoins
urbanisme-paysage

Annexes

230201R / PHG-CJC / 17.04.24



team+



L'étude de planification des P+R de la Riviera (team+, avril 2020) préconise pour la gare de Vevey, la suppression de toute offre P+Rail à destination de la clientèle pendulaire (abonnés).

Sur la base de cette étude, le DIRH-VD confirme (cf. prise de position du 16 juin 2020) l'objectif d'une réorientation des offres P+Rail des gares urbaines de la ligne du Simplon vers un usage occasionnel.

Par ailleurs, les investigations présentées ci-avant montrent que :

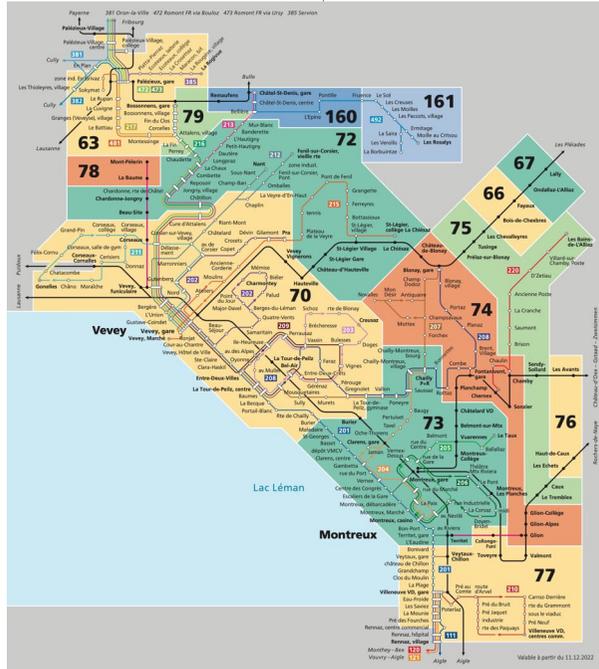
- ▶ selon analyse des provenances des abonnés (fichier CFF) et des véhicules (relevés des plaques d'immatriculation), une large majorité des clients actuels est a priori à considérer comme "non légitime" (min. 60 à 80%),
- ▶ on compte environ 1'000 places dans les parkings situés à moins de 5' à pied de la gare ; les tarifs actuels pour une utilisation à la journée ne sont pas supérieurs à ceux pratiqués dans les parkings d'autres gares urbaines.

En d'autres termes :

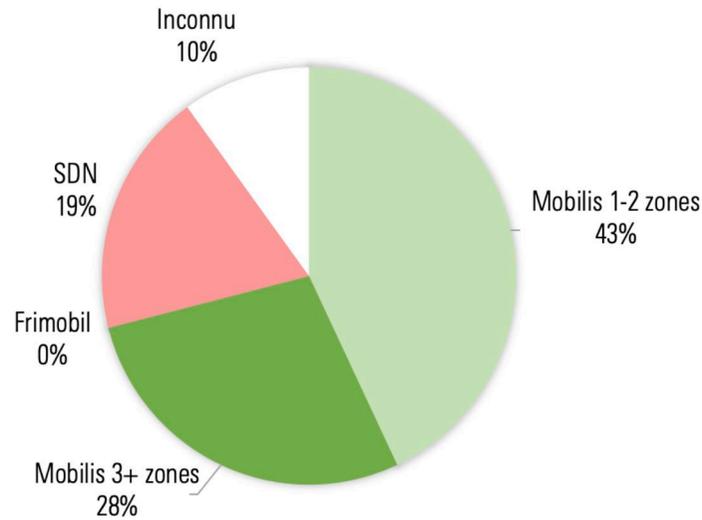
- ▶ une offre P+Rail "abonnés" n'est pas nécessaire du point de vue de l'Etat de Vaud ;
- ▶ des possibilités de stationnement "à la journée" à un tarif acceptable existent déjà dans les parkings publics alentours.

Echanges actuels dans l'interface

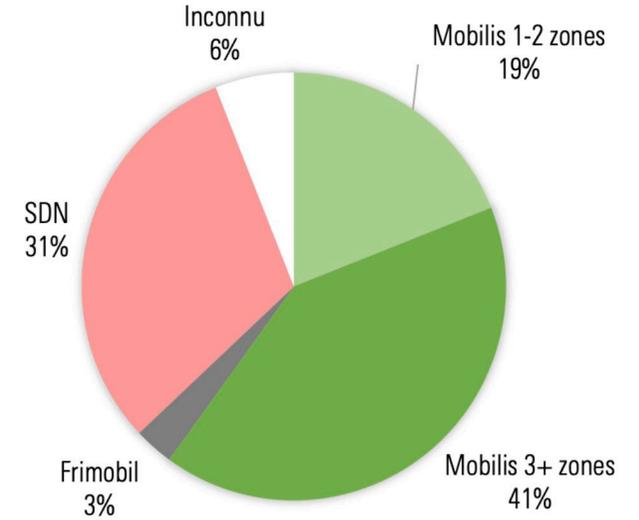
Echanges entre réseaux de transports publics : analyse des titres de transports



Lignes urbaines



Lignes régionales



Les échanges bus urbain <-> train sont susceptibles de concerner une partie des clients se déplaçant sur 3 zones ou plus, ou passant par le Service direct national (SwissPass, AG). Soit jusqu'à maximum la moitié des clients du réseau urbain.

Les échanges bus régionaux <-> train sont impossibles à estimer sur cette base (les trajets bus régionaux étant déjà largement multizones), mais a priori en proportion sensiblement inférieure.

230201R / PHG-CJC / 17.04.24



Echanges actuels dans l'interface

Echanges entre réseaux de transports publics : sondage clientèle bus régionaux

Introduction

**Etat des lieux
mobilité**

Etat des lieux
urbanisme-paysage

Etat des lieux
génie civil

Objectifs et besoins
mobilité

Objectifs et besoins
urbanisme-paysage

Annexes

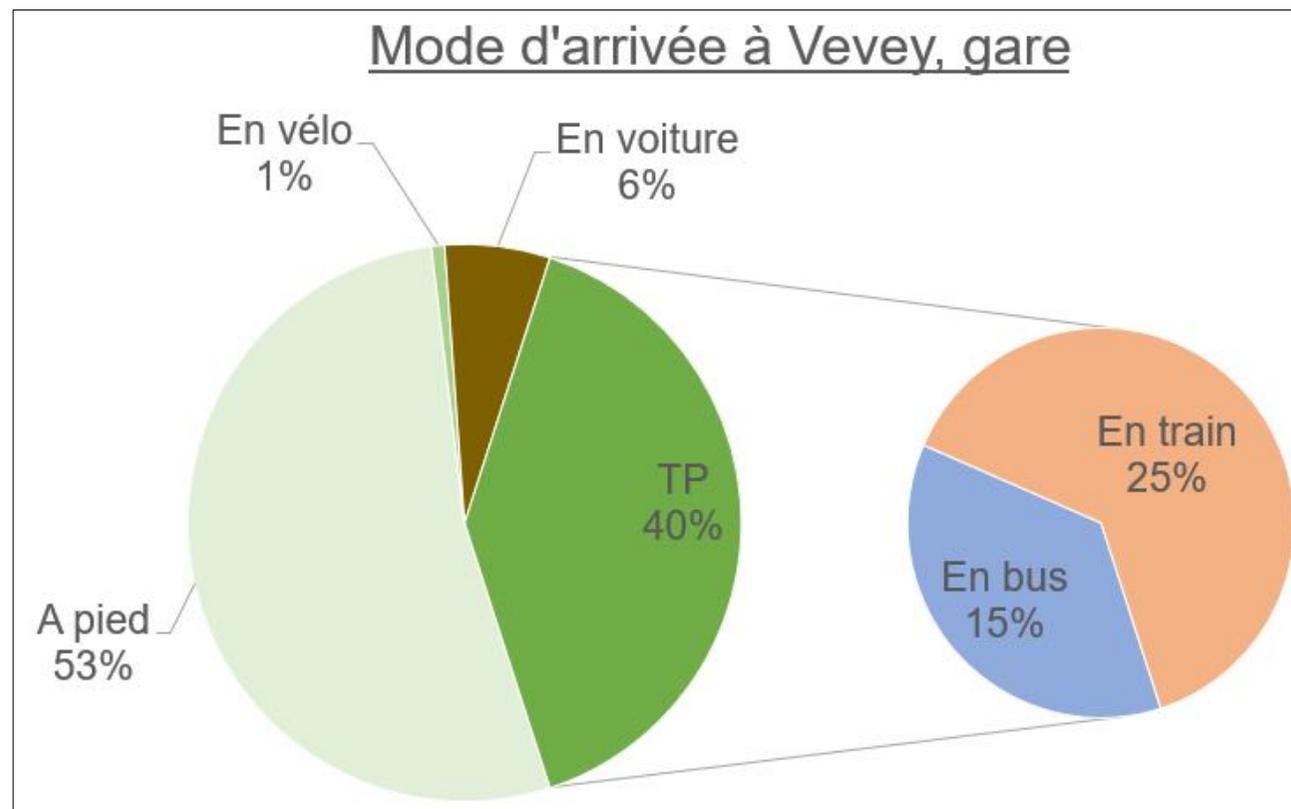
230201R / PHG-CJC / 17.04.24



> team+



Le sondage mené en décembre 2023 par les VMCV auprès de la clientèle des lignes régionales 213/216/217 permet d'identifier le mode d'accès utilisé pour venir prendre le bus à la gare de Vevey :



Ces données permettent de disposer d'une vision plus complète des échanges entre modes dans l'interface de la gare.

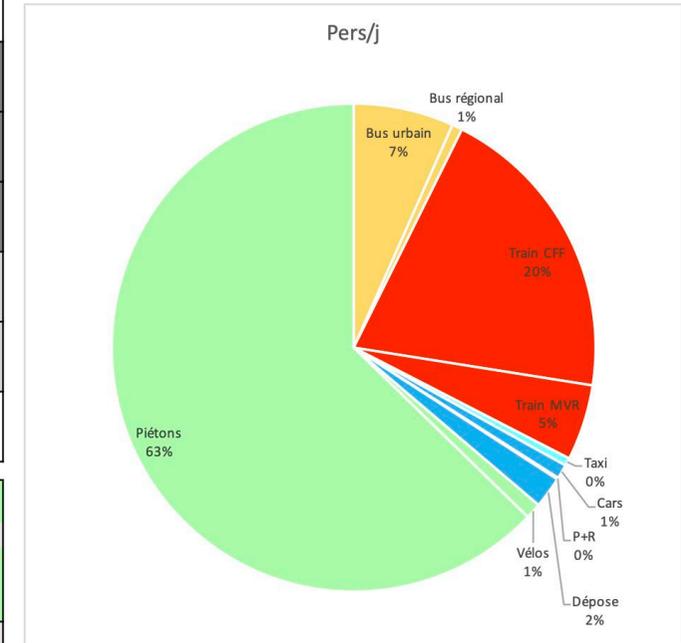
Echanges actuels dans l'interface

Appréciation sommaire des flux à partir des chiffres de l'état existant

Flux journaliers par mode dans le sens origines -> destinations, dans le périmètre de la gare

Origines	Mode utilisé pour accéder à la gare	Base/hypothèse	Pers/j		Destinations													
			Pers/j	Base/hypothèse	Bus urbain	Bus rég.	Train CFF	Train MVR	Taxi	Cars	P+R	Dépose	Vélos	Piétons				
→	Bus urbain	(40% train, 20% bus urb, <5% bus reg, 40% à pied)	3'200		640	50	1'000	260										1'300
→	Bus régional	(25% train, 15% bus urb, <5% bus reg, 55% à pied, 5% en dépose)	330		50		80											180
→	Train CFF	12'000 pers/j (montées) 80%	9'600		1'000	80	360											8'200
→	Train MVR		2'400		260		600											1'500
→	Taxi	7 places 30'	250				250											
→	Cars	2 places 120'	450				450											
→	P+R	42 places 1.2	50				50											
→	Dépose	25 places 30'	1'000				800	200										
→	Vélos	415 places 1.2	500				400	100										
→	Piétons	(50'000 alentours giratoire gare) (dont un tiers de "retours" déduit)	30'000		1'300	200	5'600	1'800										21'100

Mode utilisé ensuite jusqu'à la destination finale	Bus urbain	Bus rég.	Train CFF	Train MVR	Taxi	Cars	P+R	Dépose	Vélos	Piétons
↓										



24'000 passagers montent et descendent des trains à la gare de vevey (CFF + MVR)
 3'500 moyenne journalière des montées bus, toutes lignes confondues, à l'arrêt Vevey-gare (quais A,B,C,D)
 45'000 total journalier des piétons alentours du giratoire, dont part élevée d'allers-retours (comptes doubles)
 Provenance des clients des bus régionaux : 25% train, 15% bus urb, 53% à pied, 6% en dépose, 1% en vélo

Source: <https://reporting.sbb.ch/fr/transports?highlighted=f92896f3df2599b37d84a6916a2fb3ef>
 Source: étude Lhand rrb, sources base: statistiques vmcv 2019 et 2022
 Source: étude Schéma de circulation au sud des voies CFF, Transitec, juillet 2023
 Source: sondage clientèle VMCV, décembre 2023

Commentaires

Introduction

**Etat des lieux
mobilité**

Etat des lieux
urbanisme-paysage

Etat des lieux
génie civil

Objectifs et besoins
mobilité

Objectifs et besoins
urbanisme-paysage

Annexes

Ce tableau d'analyse a pour but d'apprécier les échanges intermodaux actuels dans le secteur de la gare. Il identifie le nombre de personnes arrivant par chaque mode (colonnes de gauche) et poursuivant par d'autres modes (lignes du bas).

P.ex. sur les 3'200 personnes/jour descendant des bus urbains, on peut estimer qu'environ 1'000 prennent les trains CFF.

L'analyse, basée sur des données partielles et hypothèses, reste très indicative mais permet d'apprécier l'importance relative des différents modes et d'orienter le concept d'aménagement (place privilégiée pour les modes générant de grands flux, proximité de la gare pour les modes en forte interaction avec les trains, etc.).

On notera en particulier l'importance du piéton. Les personnes arrivant à pied dans le secteur de la gare (~30'000 pers./j.) représentent près du triple des voyageurs arrivant en train CFF/MVR (~12'000 pers./j.). Moins d'un tiers des piétons viennent prendre le train (~7'400 pers./j.) ou le bus (~1'500 pers./j.). Inversement, La très grande majorité des voyageurs arrivant en train poursuit à pied (~9'700 pers./j.).

Les échanges des bus urbains/régionaux vers les trains (~1'300 pers./j.), de trains à trains (~1'000 pers./j.) et de la voiture (dépose) vers les trains (~1'000 pers./j.) apparaissent d'un ordre de grandeur similaire.

Les personnes arrivant par d'autres modes sont nettement moins nombreuses. Ceux venant au P+R représentent un flux clairement anecdotique (~50 pers./j.).

Emprises mobilisées selon le mode d'accès

Surface des infrastructures rapportée au flux d'accès quotidien, par mode

Introduction

**Etat des lieux
mobilité**

Etat des lieux
urbanisme-paysage

Etat des lieux
génie civil

Objectifs et besoins
mobilité

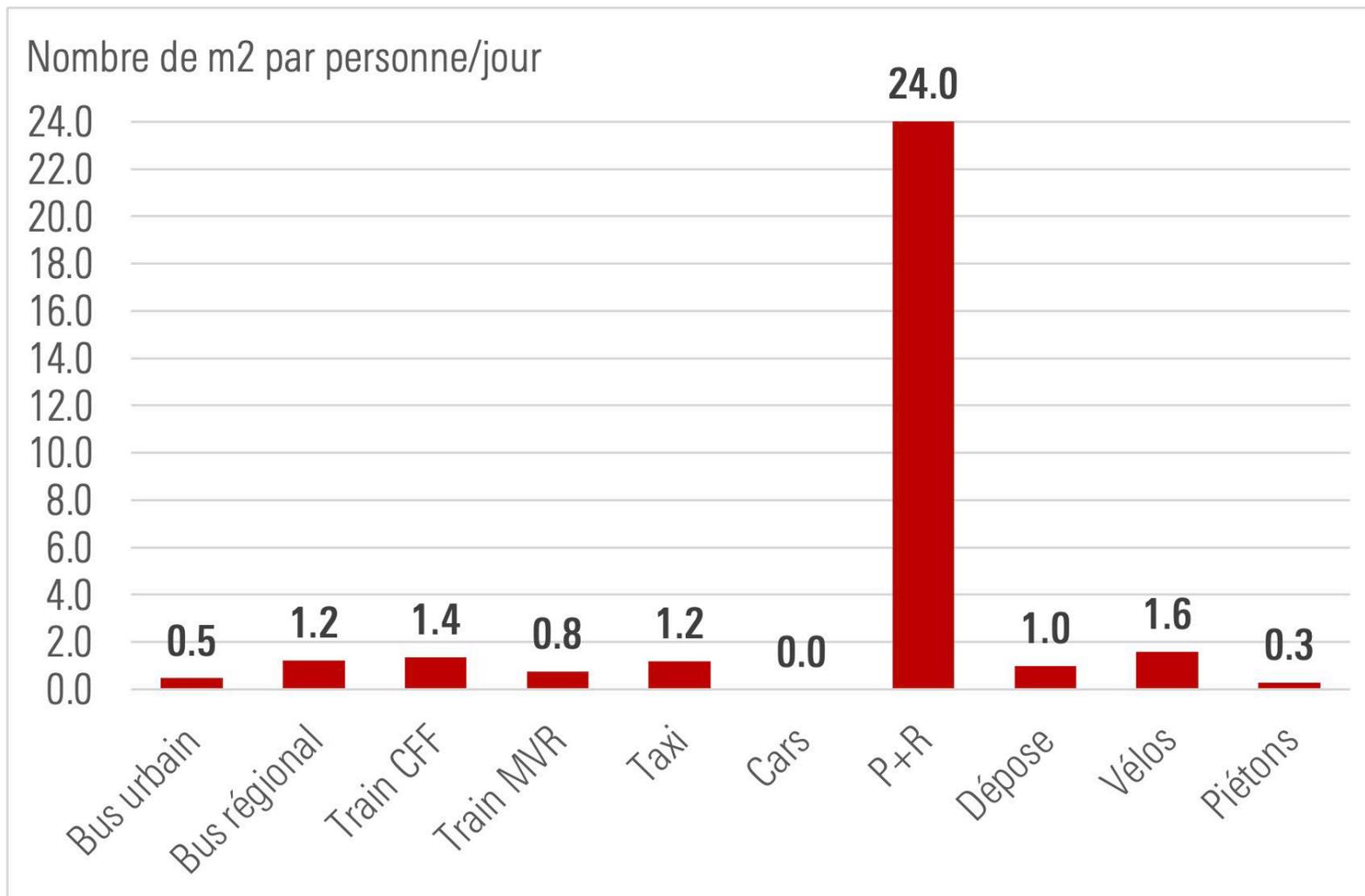
Objectifs et besoins
urbanisme-paysage

Annexes

230201R / PHG-CJC / 17.04.24



team+



Logiquement, les fonctions de stationnement mobilisent un ratio de surface par personne sans rapport d'échelle avec les infrastructures des autres modes.

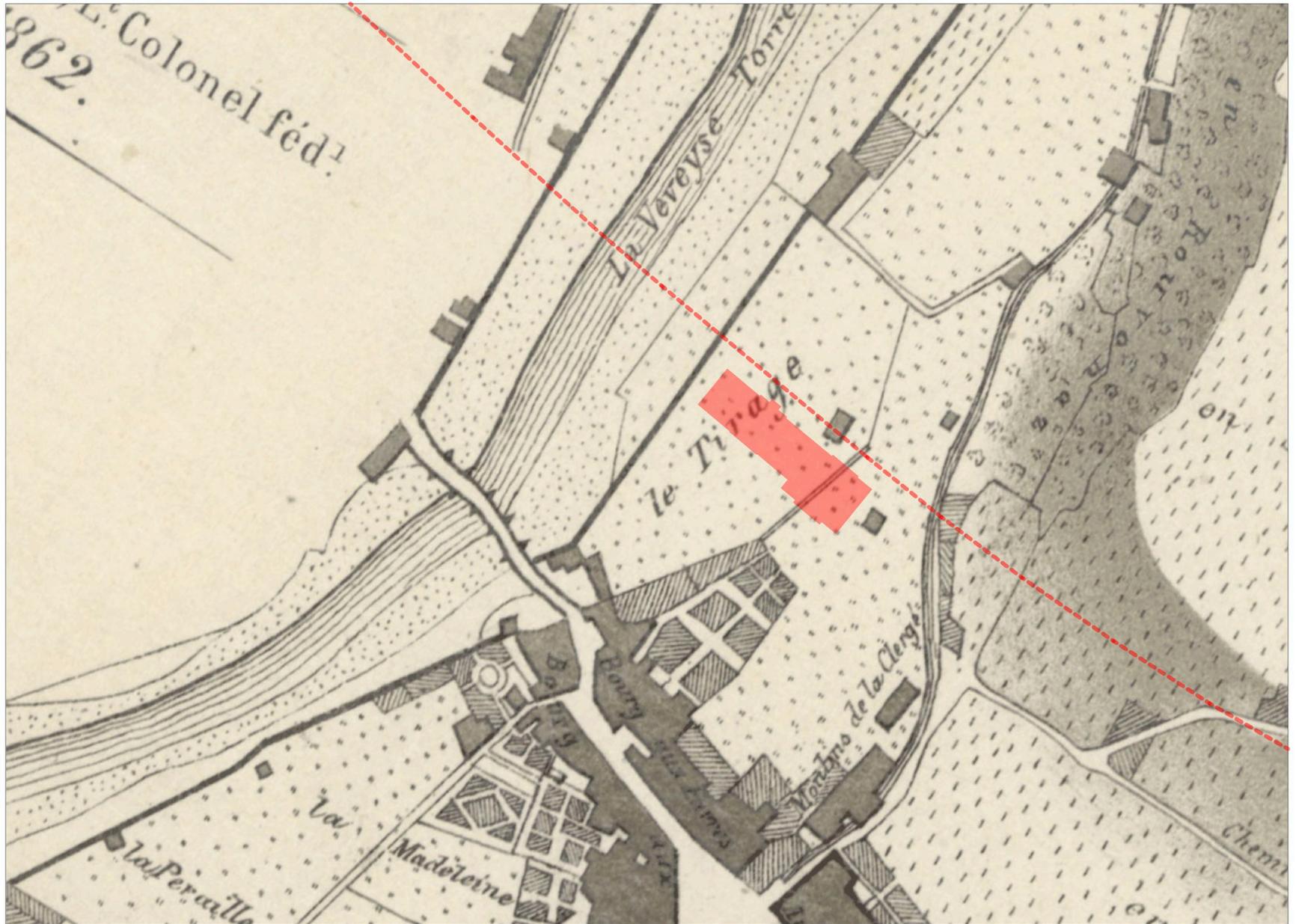
III. Etat des lieux urbanisme et paysage

Historique

1726

■ Bâtiments de la gare actuelle
- - - Emplacement des rails

N
1:2 000
0 10 20m
Format: A4
Source :



23/02/2018 / P&G-PRO / 11.09.23



> team+



Historique

1889

N
1:2 000
0 10 20m
Format: A4
Source :



23/02/2018 / P&A-PRO / 11.09.23



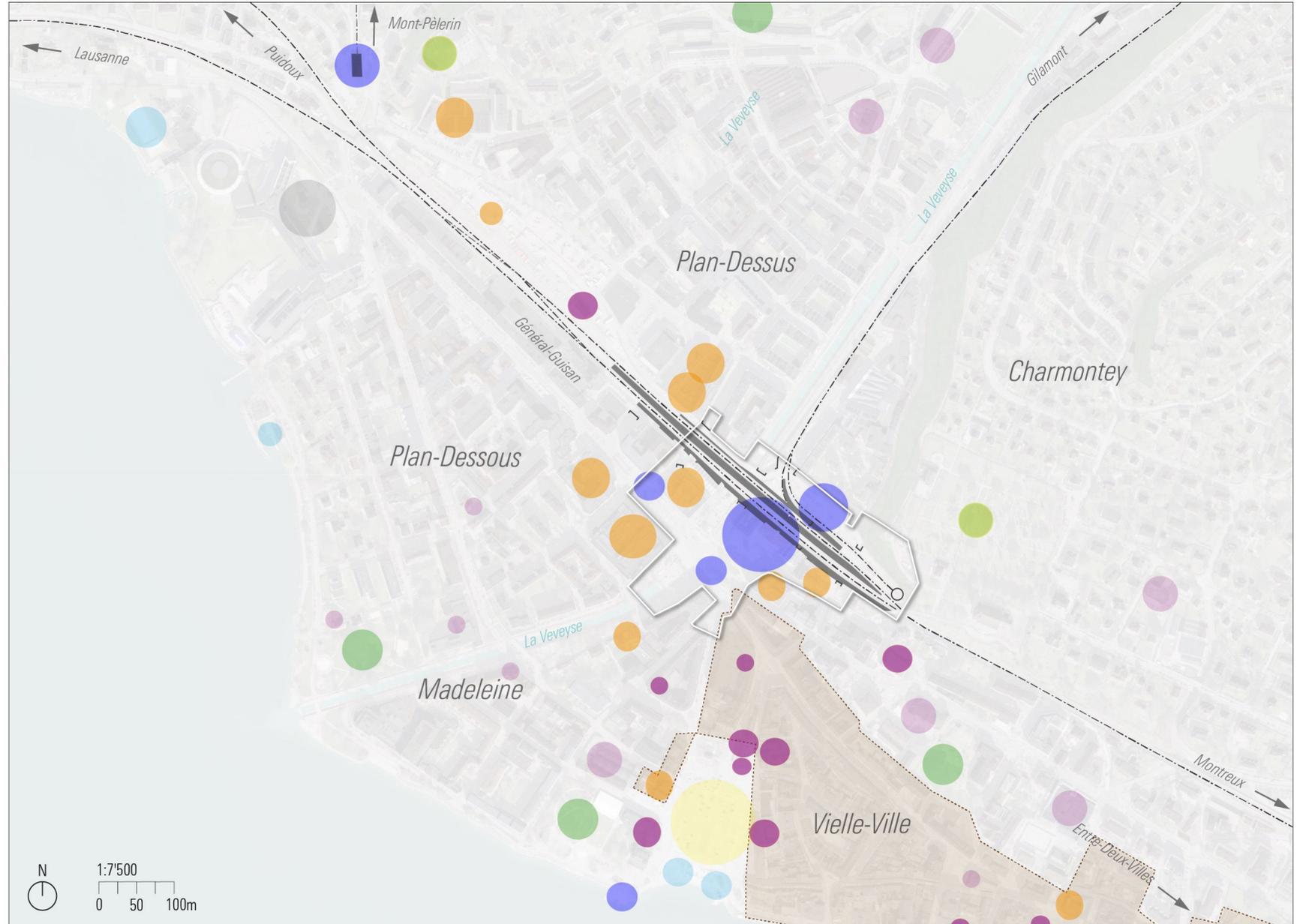
> team+



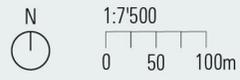
Pôles et équipements (non exhaustif)

-  Périmètre d'intervention
-  Transport public (gare/terminus/port)
-  Principaux commerces
-  Parc / jardin
-  Cimetière
-  Vieille ville
-  Piscine/plage/centre nautique
-  Enseignement, Garderie, UAPE
-  Musée / théâtre
-  Grande entreprise
-  Place du Marché

Sources : plans, googlemaps, cartoriviera, geo.vd



230201R / PHG-CUC-SC / 06.09.23



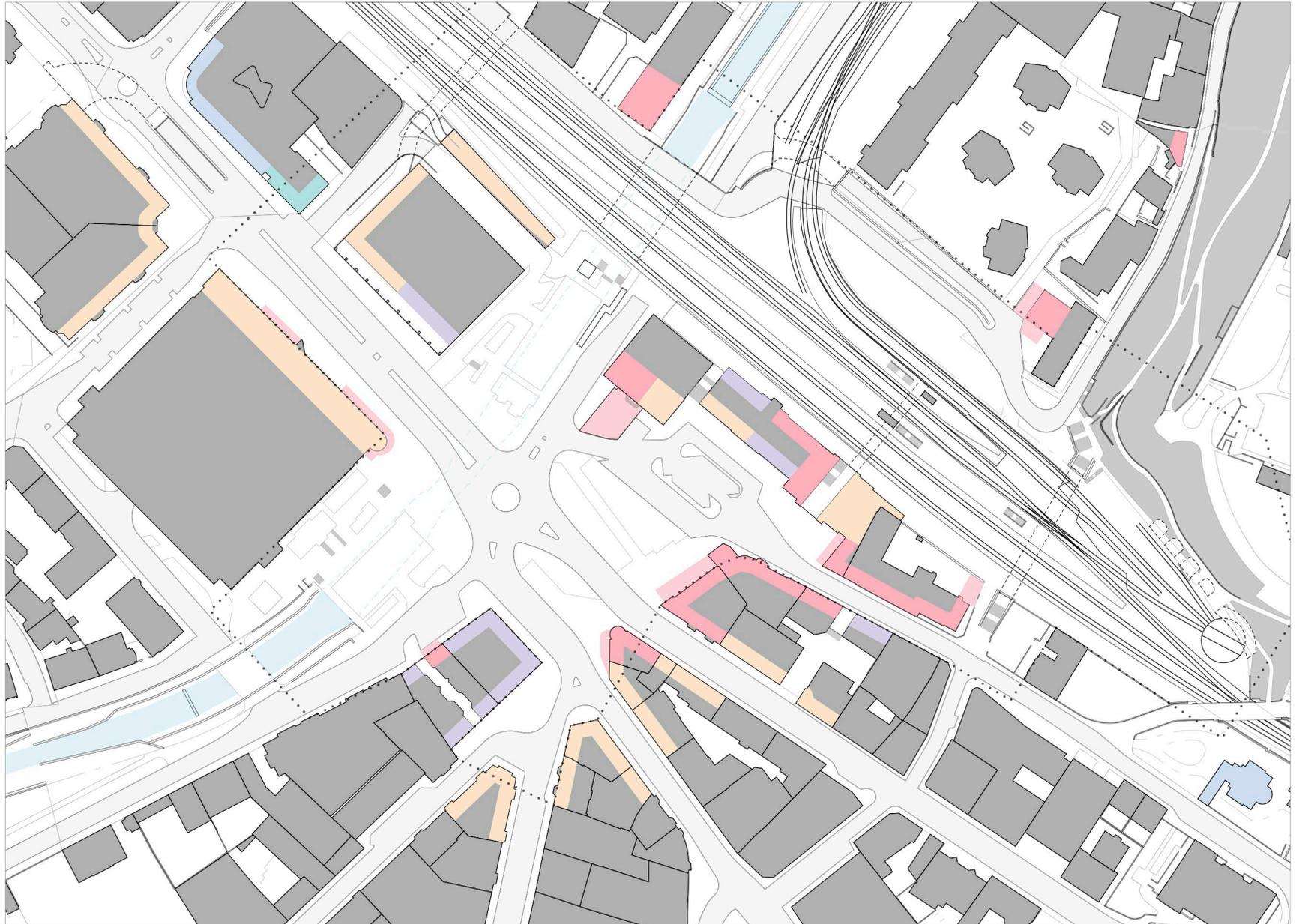
Activités (rez actifs)

- Café / Restaurants / Hôtels
- Terrasses
- Commerces
- Services
- Public / Administration
- Bureaux

N

 1:2 000

 0 10 20m
 Format: A4
 Source :

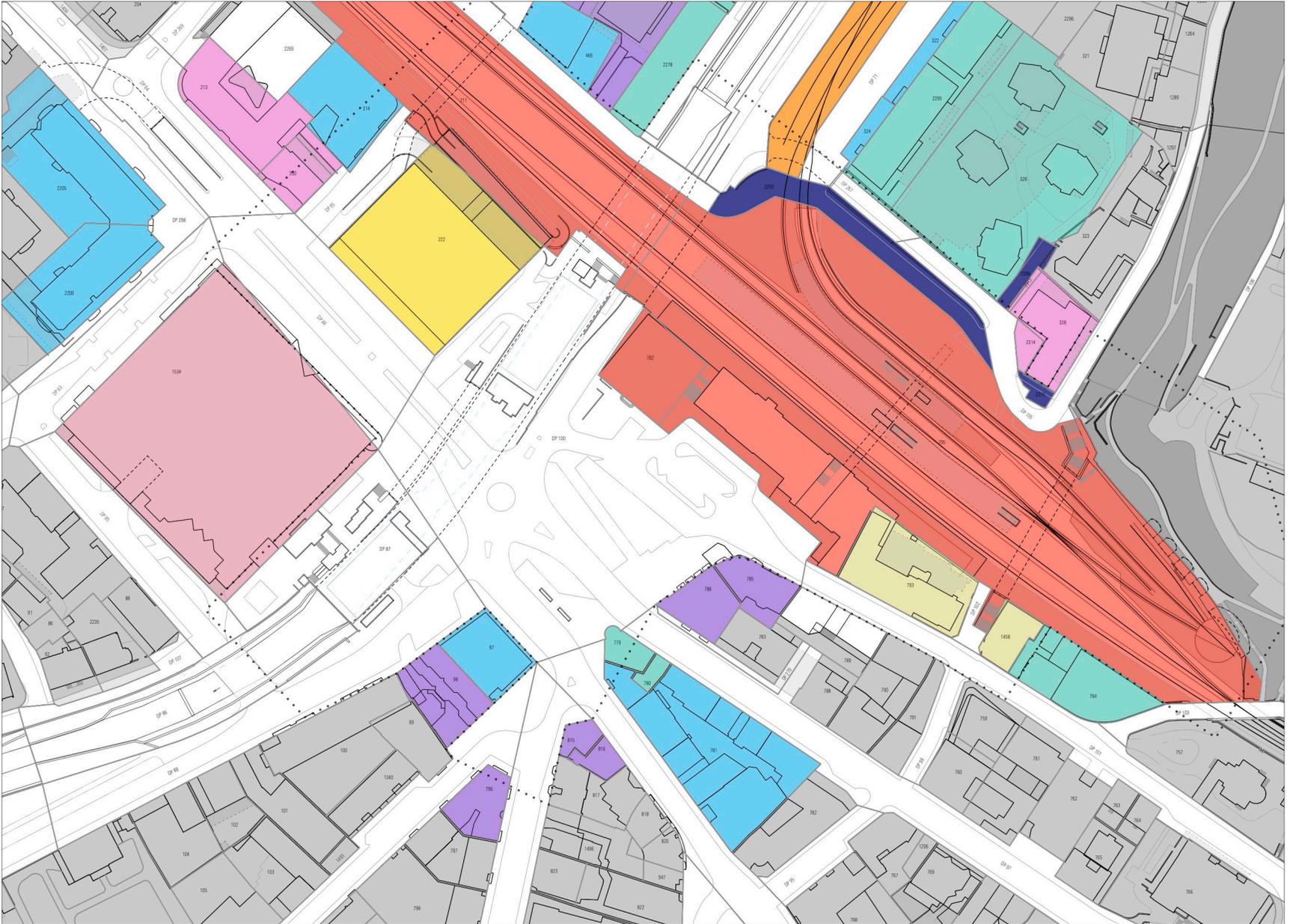


23/02/2019 / FGI-PRO / 11.09.23



	Domaine public
	CFF
	MVR
	Poste
	Ville de Vevey
	Hôtel des Familles
	Commercialis SA (Manor)
	Public autres
	Privés institutionnels
	Privés entreprises
	Privés

214	Grisoni-Zaugg SA
213, 350	Etablissement d'assurance contre les incendies et les éléments
2205	Nussbaumer
2206	Valdopolis
97	BCV
98	SUVA
796	Caisse de pension de la BCV
815, 816	Swisscanto Directions de Fonds SA
781	Bonhôte-Immobilier SICAV
785, 786	CPE Fondation de Prévoyance Energie
328, 2314	Fondation POLYVAL et Primavesta, société coopérative d'utilité publique
324	Pierre Etoile Promotion SA et GENECO SA
466	ANDRITZ HYDRO SA
2274, 2275	FIR VD SA



N

1:2 000

0 10 20m

Format: A4

23/02/2018 / PGI-PRO / 11.09.23





23/02/2018 / FGI-PRO / 11.09.23



-  Réseau d'espaces publics
-  Centre historique
-  Périmètre centralité actuelle

N 1:6 000
Format: A4



23/02/2018 / FGI-PRO / 11.09.23

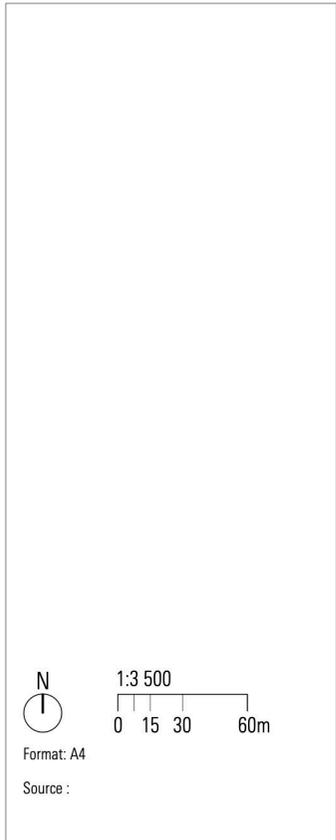


> team+



Espaces publics

Echelle comparée : autres places urbaines



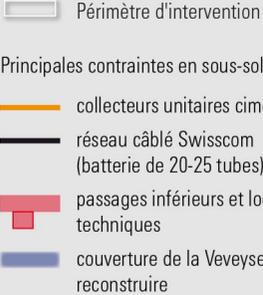
23/02/2018 / FGI-PRO / 11.09.23



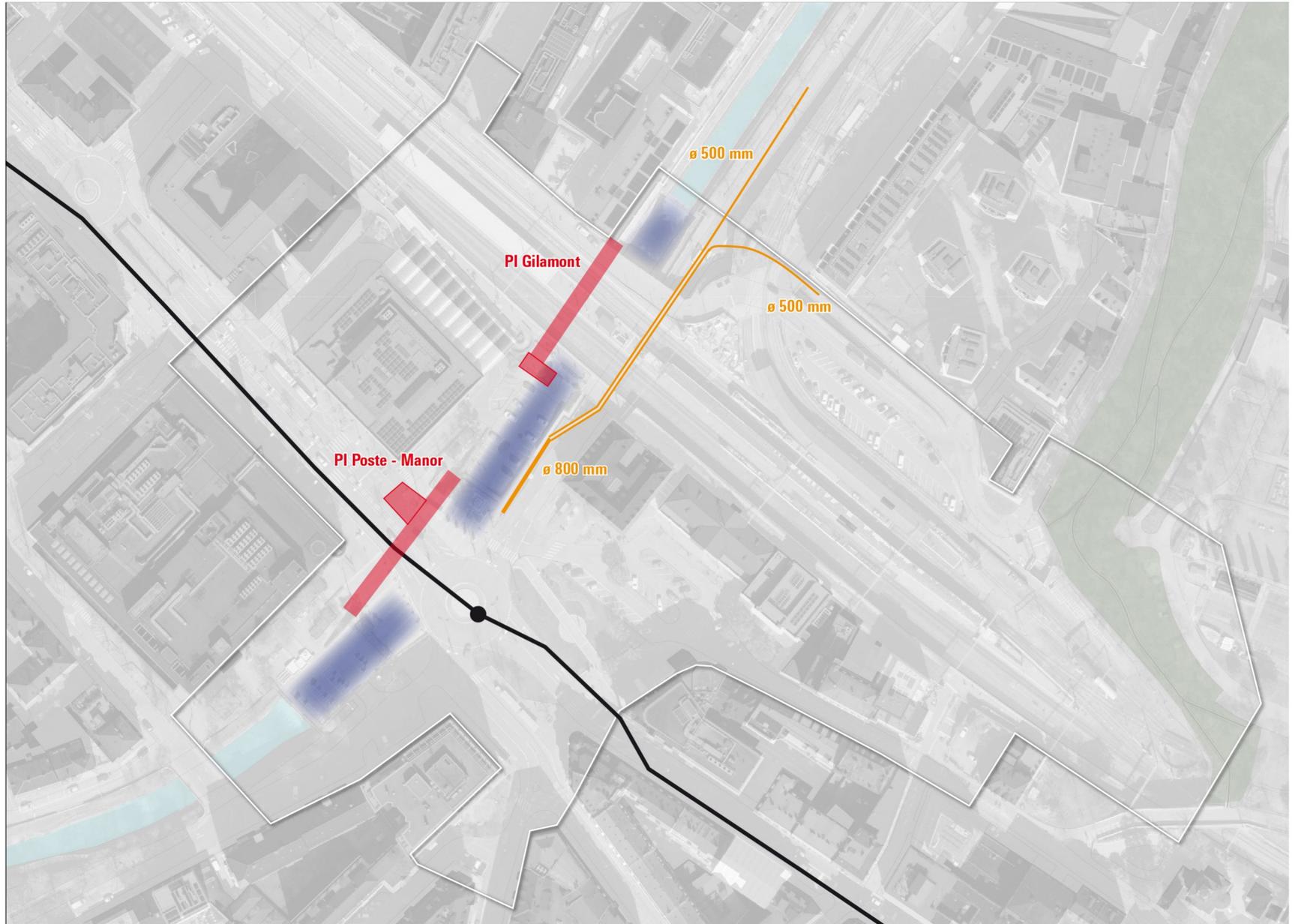
IV. Etat des lieux génie civil

Etat des lieux détaillé : cf annexe

Synthèse des principales contraintes


 Périmètre d'intervention
 Principales contraintes en sous-sol :
 — collecteurs unitaires ciment
 — réseau câblé Swisscom (batterie de 20-25 tubes)
 — passages inférieurs et locaux techniques
 — couverture de la Veveyse à reconstruire

N
 1:2 000
 0 10 20m



230201R / PHG-CJ-C-SC



> team+



V. Objectifs et besoins mobilité

230201R / PHG-CJC / 17.04.24



> team +



Projets à prendre en compte dans le périmètre d'intervention

OBJECTIFS Intégrer les projets connexes dans une cohérence d'ensemble

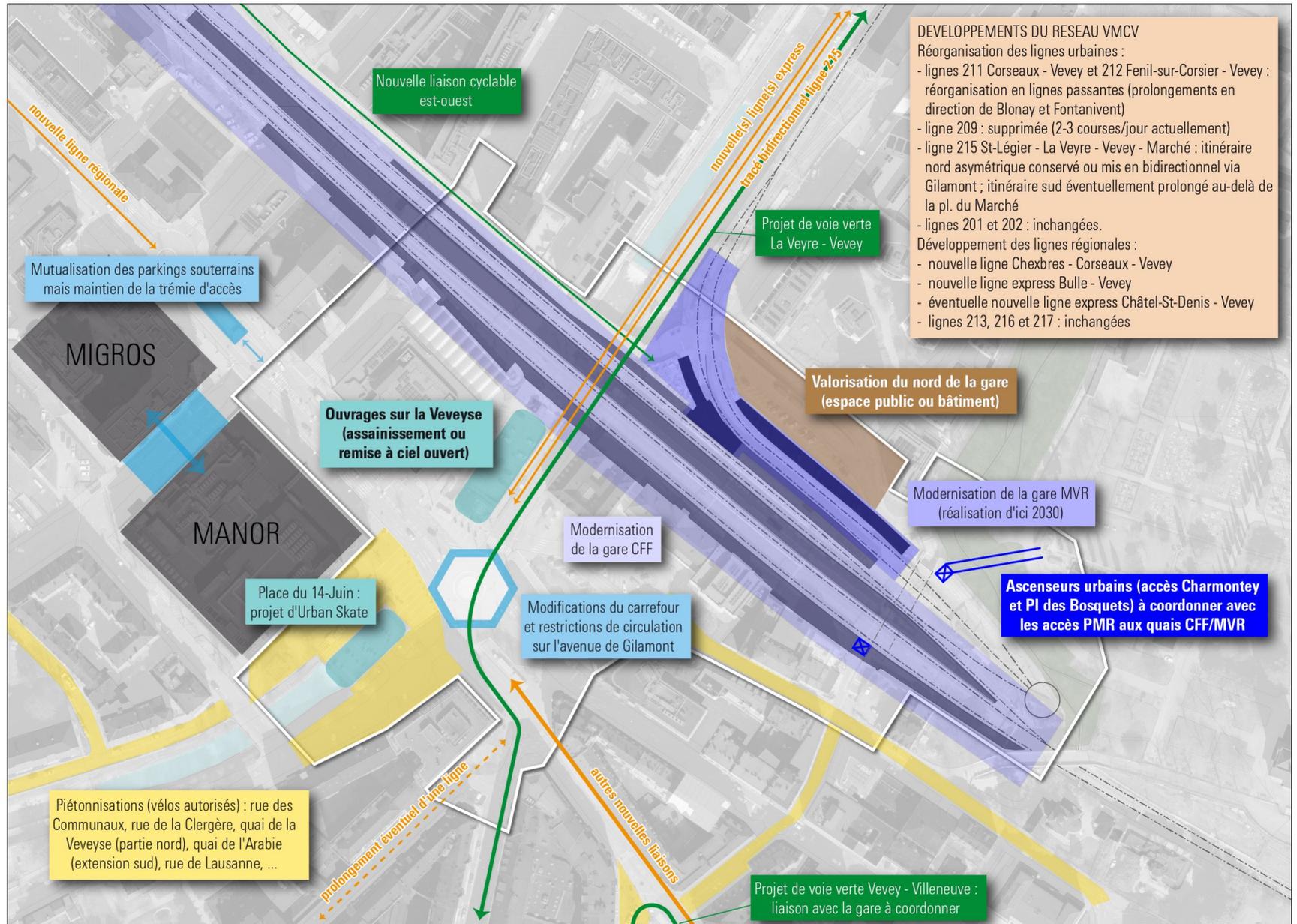
Assurer une adaptabilité du projet d'aménagement aux évolutions futures

- Périmètre d'intervention
- Infrastructure ferroviaire
- Franchissement des voies
- Itinéraire cyclable
- Zone piétonne
- Nouvelle ligne de bus
- Circulation et accès TIM
- Ouvrages sur la Veveyse

XXXXX En gras : projets à définir dans le cadre de l'étude

Sources :
 - mesures PDMD : cartoriviera
 - vmcv vision 2030 : PV COPIL 04.05.23
 - plan d'ensemble projet gare CFF
 - plan d'ensemble projet gare MVR
 - rapport d'atelier 2016 urbaplan
 - schéma de circulation 2030 (Citec)

N
 1:2 500
 0 10 20m



Volet mobilité du PDCom (en cours de validation)

**OBJECTIFS Réduire le trafic TIM passant dans le site et assurer une cohabitation priorisant les MD/TP
Affecter l'avenue de Gilamont principalement aux MD (et aux TP)**

Mobilité

Catégorisation du réseau de mobilité

Espace apaisé de desserte favorisant les modes actifs

aménagement type zone de rencontre ou limitation à 30 km/h

- Les rues de quartier doivent laisser place aux modes les plus vulnérables
- La ville ralentit pour se mettre au rythme des piétons et vélos
- Les espaces publics sont connectés par des liaisons confortables et sécurisées.

Axe multimodal de distribution

aménagement type zone de rencontre ou limitation à 30 km/h

- Les flux motorisés doivent se concentrer sur un nombre limité d'axes de distribution qui sont également le support des transports publics et des vélos.
- L'espace à disposition est parfois limité et des choix doivent être faits dans leur aménagement.

Axe principal modéré en traversée de zone dense

limitation à 30 km/h

- En traversée de zone dense aux activités nombreuses, la perméabilité des axes routiers est recherchée.
- Un partage de l'espace est à opérer pour intégrer des aménagements suffisamment sûrs et agréables.

Axe à orientation trafic

limitation à 30 km/h

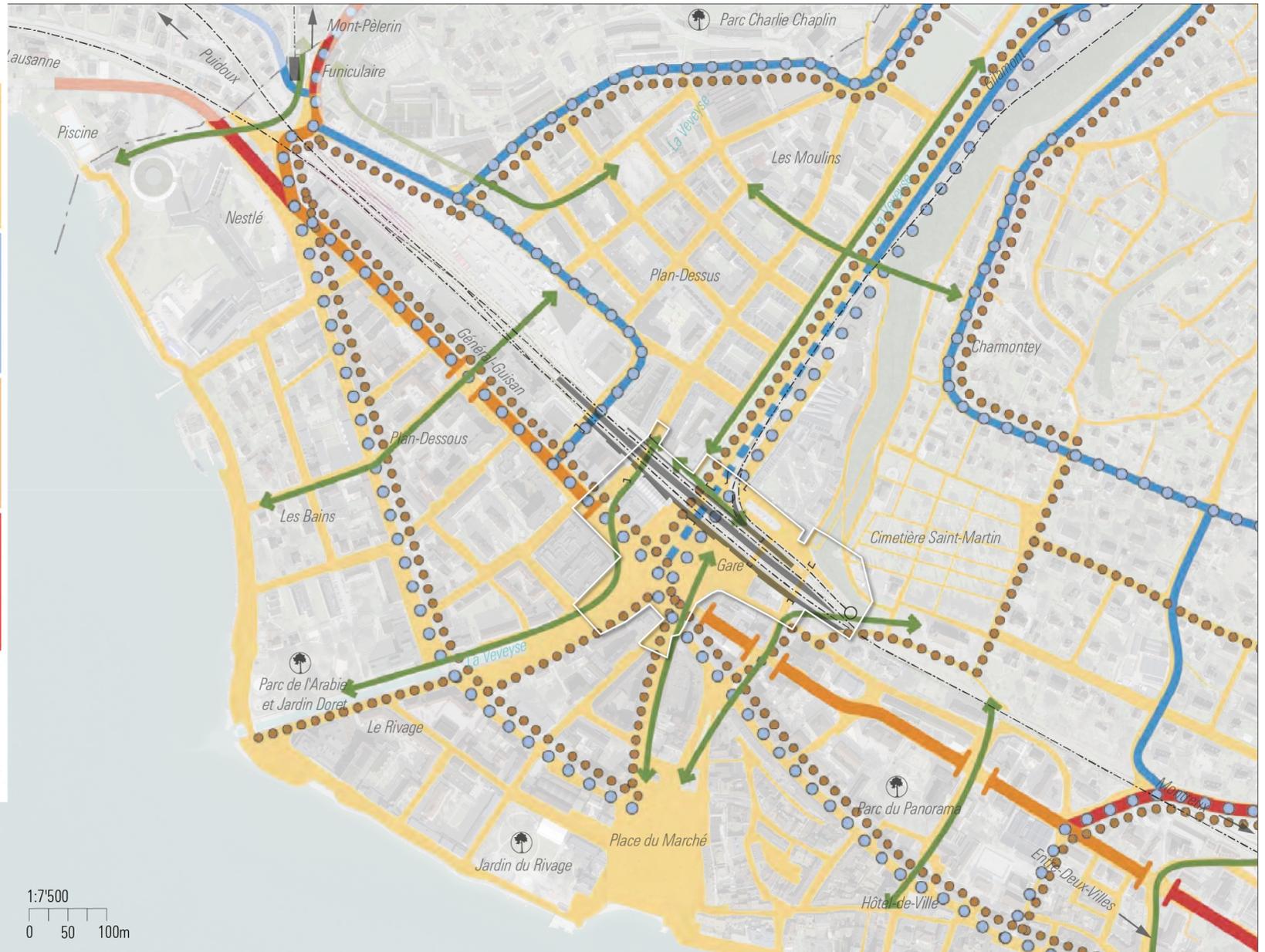
- Ces axes mènent aux extrémités de la ville en évitant les zones sensibles et en générant ainsi le moins de nuisance possible pour les quartiers.
- Leur gabarit est généreux et permet la séparation de tous les modes

→ Liaison piétonne sûre connectant des espaces publics et offrant de la perméabilité

●●●●● Axe vélo structurant

●●●●● Axe bus structurant

--- Axe modal de distribution pouvant être coupé au trafic individuel motorisé



team+



Schéma de circulation 2030

OBJECTIFS Réduire le trafic TIM passant dans le site et assurer une cohabitation priorisant les MD/TP
Maintenir les fonctionnalités du réseau de base (RC780)
Affecter l'avenue de Gilamont principalement aux MD (et aux TP)



Développements de l'offre TP

OBJECTIFS Supprimer tous les terminus de lignes urbaines dans le périmètre d'intervention
Assurer une circulation fluide des bus et une possibilité de rebroussement à la gare

Introduction

Etat des lieux
mobilité

Etat des lieux
urbanisme-paysage

Etat des lieux
génie civil

**Objectifs et
besoins mobilité**

Objectifs et besoins
urbanisme-paysage

Annexes

230201R / PHG-CJC / 17.04.24



team+



Réseau urbain

Evolutions à considérer (en cours de planification) :

- ▶ lignes 211 Corseaux - Vevey et 212 Fenil-sur-Corsier - Vevey : réorganisation en lignes passantes (prolongements en direction de Blonay et Fontanivent),
- ▶ ligne 209 : supprimée (2-3 courses/jour actuellement)
- ▶ ligne 215 : itinéraire nord asymétrique conservé ou mis en bidirectionnel via Gilamont ; itinéraire sud éventuellement prolongé au-delà de la pl. du Marché,
- ▶ lignes 201 et 202 : itinéraires inchangés.

=> de 6 lignes dont 3 passantes, on passera à terme à **5 lignes passantes**.

Matériel roulant : **trolleybus articulé** (18 m) pour la ligne 201, **autobus standards** (12 m) pour toutes les autres lignes compte tenu des contraintes des itinéraires.

Réseau régional (bus)

Nouvelle ligne régionale Chexbres - Corseaux - Vevey (terminus gare)

Nouvelle ligne express Bulle - Vevey, et éventuellement aussi Châtel-St-Denis - Vevey (terminus gare), itinéraire(s) via Gilamont

=> de 3 lignes en terminus, on passera à terme à **5-6 lignes en terminus**.

Matériel roulant : **autobus articulés** (18 m) utilisés/envisagés sur toutes les lignes.

Evolution des passages inférieurs

OBJECTIF Améliorer les accès à la gare et réduire l'effet de coupure de la plateforme ferroviaire

Périmètre d'intervention

Evolution selon planification CFF/MVR

 Ouvrage de franchissement des voies (existant / futur)

 Cheminements et accès au quai par rampe

 Cheminements et accès au quai par escalier

 Ascenseur public

 Autre accès en lien avec le passage

 Mesures issues d'autres planifications (PA2, PDMD, etc.)

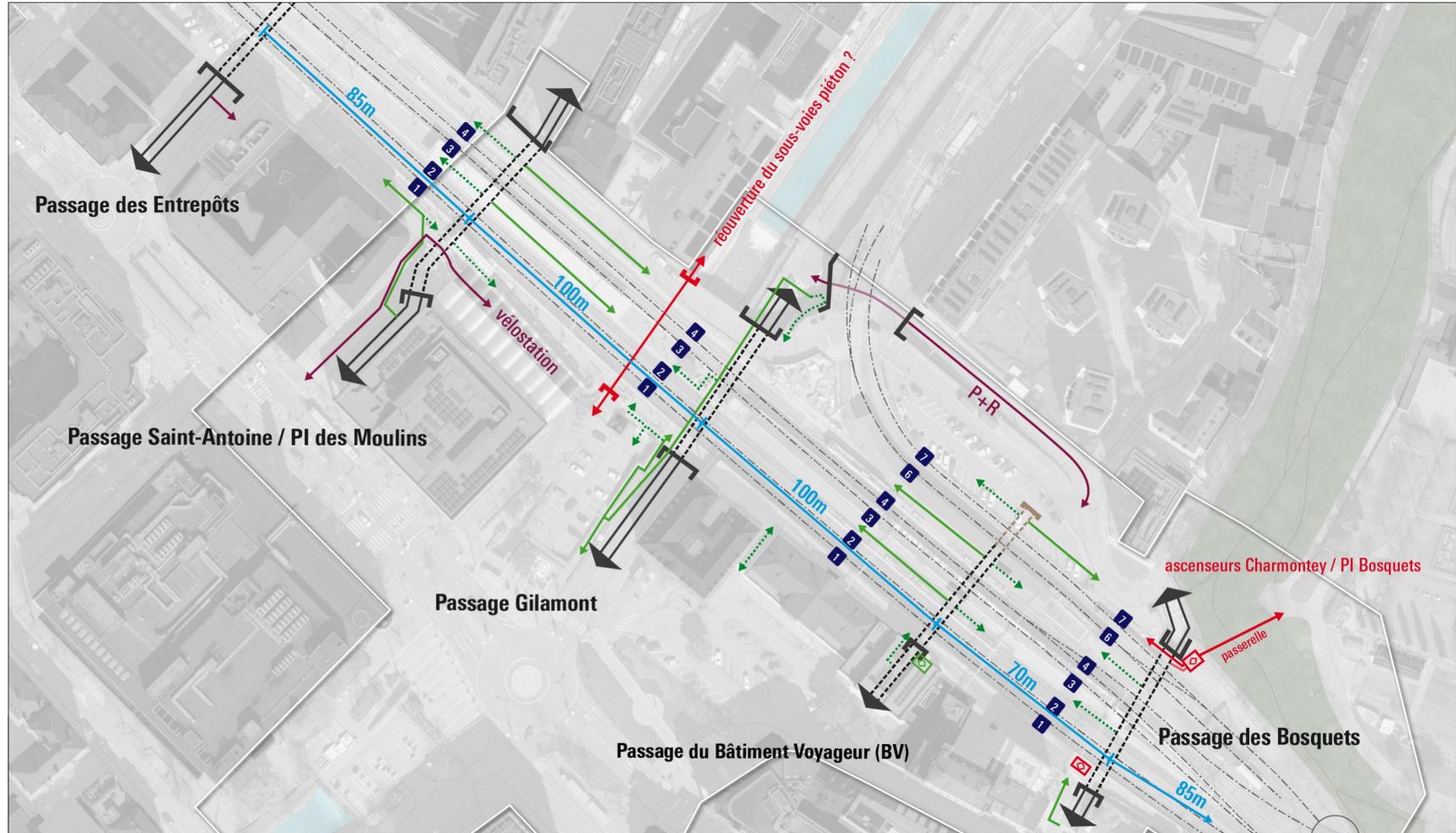
 création ou amélioration des infrastructures de cheminement et d'accès

 N 1:2 000

 0 10 20m

 Sources : projets CFF et MVR, terrain, GoogleMaps

 *Fréquentation 2035 selon les pp. 25-26 du rapport de dimensionnement des installations ouvertes au public, par Basler & Hofmann, 2020



PI Entrepôts	PI St-Antoine / des Moulins	PI Gilamont	PI du BV	PI des Bosquets
Accessible piéton + vélo + TP + TIM Pas d'accès aux quais Largeur 12m, longueur 49m Hauteur min. 3.7m / max. 4.4m Gabarits 2m / 8m / 2m	Accessible piétons + vélo poussé Accès aux quais (voies 1 à 4) Env. 400 pers. à l'HPS ^{2035*} Largeur 5m, longueur 60m	Accessible piéton (trottoir dénivelé ~2m) + vélo + TP + TIM Accès partiel aux quais (voies 1 à 3) Accès au P+R côté nord Env. 175 pers. à l'HPS ^{2035*} Largeur 9m, longueur 48m Hauteur min. 3.1m / max. 4.2m	Accessible piéton + vélo poussé Bâtiment voyageur historique côté sud Accès au P+R côté nord Accès aux quais (voies 1 à 7) Env. 660 pers. à l'HPS ^{2035*} Largeur 5m, longueur 59m	Accessible piéton sauf PMR et vélo poussé (escalier) Accès aux quais (voies 1 à 7) Env. 200 pers. à l'HPS ^{2035*} Largeur 5m, longueur 50m

Projet d'ascenseurs Charmontey - PI des Bosquets

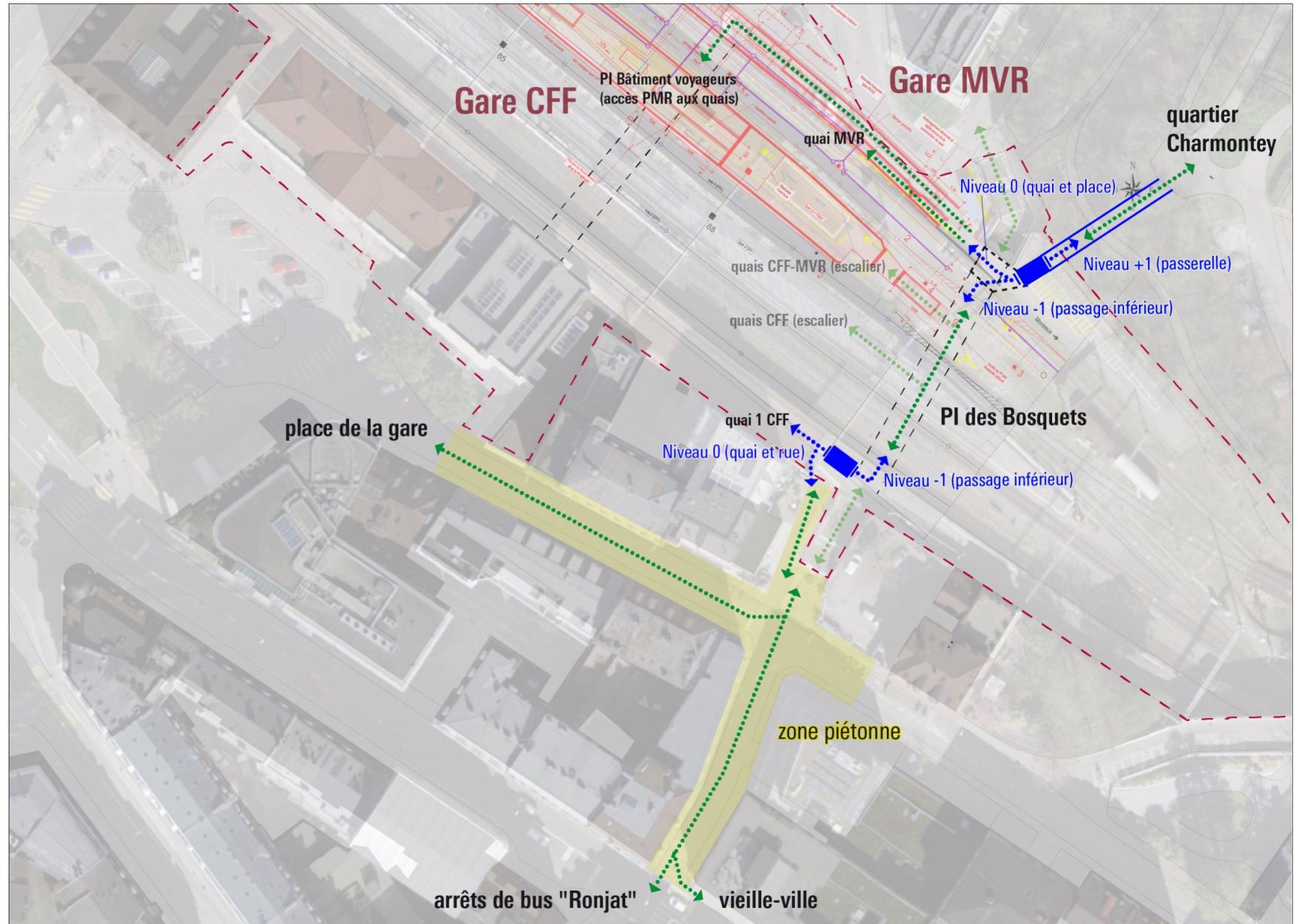
OBJECTIF Mieux relier le quartier de Charmontey à la gare et au centre-ville (ascenseurs)

-  Périmètre d'intervention
-  Parcelle CFF
-  Passage inférieur
-  Ascenseur et portes
-  Passerelle
-  Accès ascenseur
-  Cheminements de plain pied
-  Cheminements par escaliers
-  Zone piétonne

N

1:1 000

0 5 10m



230201R / PHG-CJC / 14.11.23



> team +



Evolution des parts modales et du nombre de déplacements

OBJECTIFS Donner une place privilégiée à la mobilité douce et aux transports publics
 Améliorer le tracé, le confort et la sécurité des cheminements cyclables et piétons
 Augmenter l'offre et la qualité (accès, sécurité, confort) des stationnements pour vélos
 Assurer la sécurité, l'accessibilité universelle et la fonctionnalité des espaces
 Réduire les obstacles pour la mobilité douce (interférences TIM, coupures, etc.)

- Introduction
- Etat des lieux mobilité
- Etat des lieux urbanisme-paysage
- Etat des lieux génie civil
- Objectifs et besoins mobilité**
- Objectifs et besoins urbanisme-paysage
- Annexes

Selon orientations définies dans le PDCom :

	Parts modales actuelles	Parts modales 2036	Démographie 2036	Ratio d'évolution
TIM	40%	25%	+20%	-25%
TP	20%	25%	+20%	+50%
Vélo	5%	10%	+20%	+140%
Piétons	35%	40%	+20%	+37%

Compte tenu de l'évolution démographique attendue et des objectifs d'évolution des parts modales, le trafic devrait diminuer d'un quart, la fréquentation des TP augmenter de moitié, l'utilisation du vélo augmenter de plus du double, le recours à la marche augmenter d'un bon tiers.

Evolution des échanges dans l'interface

OBJECTIFS Assurer une accessibilité multimodale de qualité et faciliter l'intermodalité Favoriser une proximité spatiale optimale entre les modes, en particulier entre arrêts TP

Introduction

Etat des lieux
mobilité

Etat des lieux
urbanisme-paysage

Etat des lieux
génie civil

**Objectifs et besoins
mobilité**

Objectifs et besoins
urbanisme-paysage

Annexes

Flux journaliers par mode dans le sens origines -> destinations, dans le périmètre de la gare

Origines	Mode utilisé pour accéder à la gare	ACTUEL				FUTUR													
		Pers/j	Base/hypothèse		Evolution	Pers/j	Base/hypothèse												
→	Bus urbain	3'200	(40% train, 20% bus urb, <5% bus reg, 40% à pied)		+50%	4'800	(40% train, 20% bus urb, <5% bus reg, 40% à pied)		960	80	1'500	380							1'900
→	Bus régional	330	(25% train, 15% bus urb, <5% bus reg, 55% à pied, 5% en dépose)		+50%	500	(25% train, 15% bus urb, <5% bus reg, 60% à pied)		80		130								300
→	Train CFF	9'600	12'000 pers/j (montées) 80%		+50%	14'400	18'000 pers/j (montées) 80%		1'500	130	540								12'200
→	Train MVR	2'400	20%		+50%	3'600	20%		380		900								2'300
→	Taxi	250	7 places	30'	+0%	300													
→	Cars	450	2 places	120'	+50%	700													
→	P+R	50	42 places	1.2	-25%	40													
→	Dépose	1'000	25 places	30'	-25%	800													
→	Vélos	500	415 places	1.2	+140%	1'200													
→	Piétons	30'000	(50'000 alentours giratoire gare) (dont un tiers de "retours" déduit)		+37%	41'100													
									1'900	290	8'700	2'800							27'400

Bus urbain	Bus rég.	Train CFF	Train MVR	Taxi	Cars	P+R	Dépose	Vélos	Piétons
Mode utilisé ensuite jusqu'à la destination finale									
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
Destinations									

en gris hypothèse pas d'échanges échanges marginaux

230201R / PHG-CJC / 17.04.24



> team +



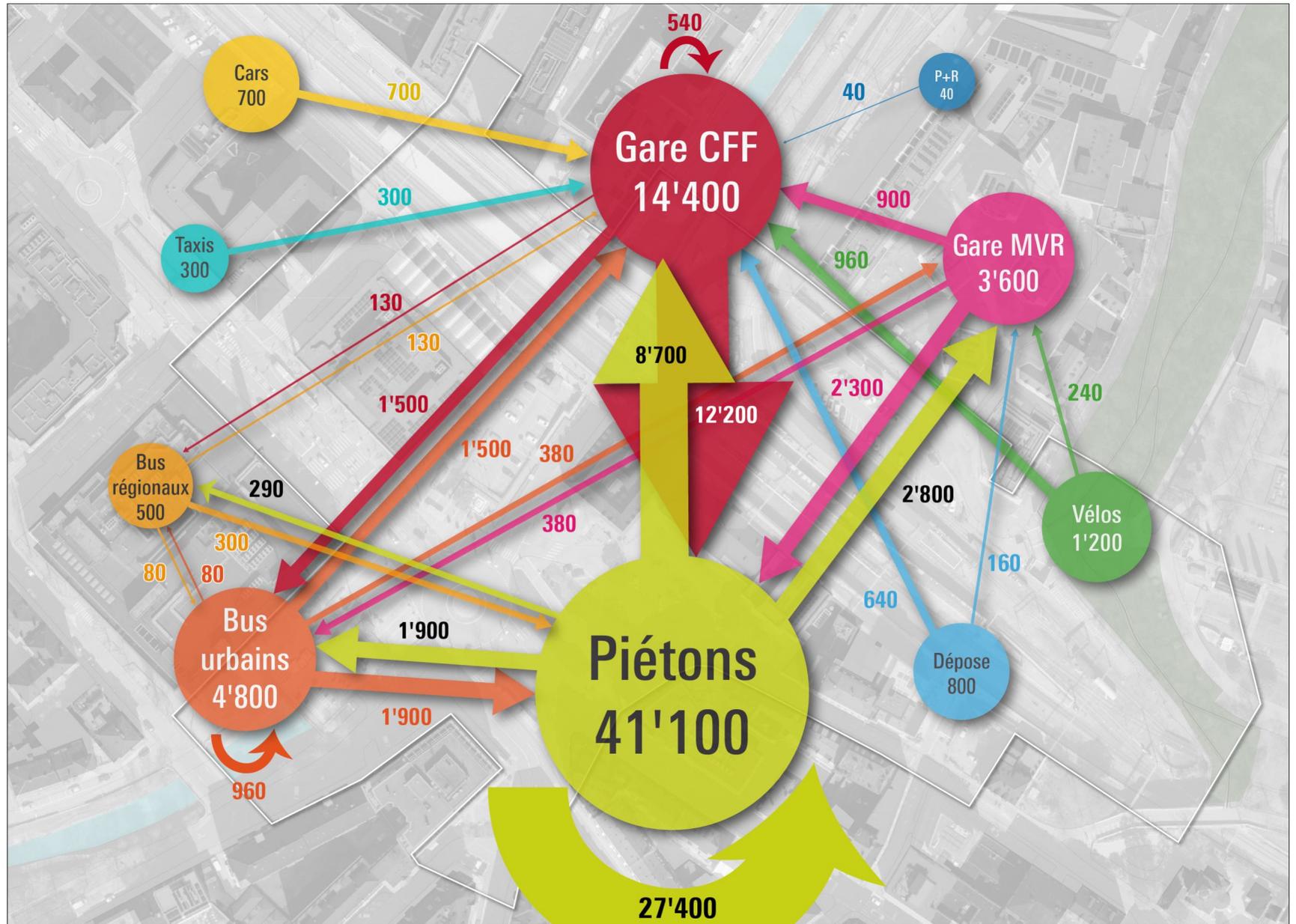
L'application des ratios d'évolution des déplacements à la matrice des échanges dans l'interface permet de cerner le volume futur prévisible des flux en échange entre les différents modes.

Echanges futurs dans l'interface

Périmètre d'intervention
 Mode d'accès et flux total à l'origine
 Flux en échange (intermodal) en personnes/jour
 Flux en échange (même mode) en personnes/jour

*Les flux sont des estimations basées sur les données disponibles et à défaut sur des hypothèses et reconstitutions.
 Les flux expriment le nombre de personnes/jour sur des relations de origine à destination, les valeurs ne sont donc en principe pas symétriques.*

N
 1:2 000
 0 10 20m



230201R / PHG-CJC



> team+



Définition du programme futur de l'interface

OBJECTIFS Disposer d'installations dimensionnées/équipées en adéquation avec l'évolution des besoins
Supprimer le stationnement voiture en surface dans le périmètre d'intervention
Relocaliser les stationnements 2RM et Mobility en ouvrages

Mode d'accès		Etat actuel			Besoin futur			Besoin d'emprise future			
		Offre	Infrastructure		Offre	Evolution flux	Infrastructure	Emprise unitaire (m2)	Nombre	Emprise totale (m2)	
TP urbains	Arrêt dir ouest -> est	4 lignes	30 m	(quai A - 2 véh. accolés)	5 lignes	+50%	1 quai de 18+12 m et 1 quai de 18 m	180	par quai y c. accès	3	600
	Arrêt dir est -> ouest	4 lignes	25 m	(quai B - 2 véh. accolés)	5 lignes	+50%	1 quai de 18+12 m et 1 quai de 18 m	180	par quai y c. accès	3	600
	Terminus	2 lignes	26 m	(quai C - 2 véh. accolés)	-	-	-	-			
TP régionaux	Terminus	3 lignes	34 m	(quai D - 2 véh. indépendants)	5-6 lignes	+50%	4 quais de 18 m (indépendants)	170	par quai y c. accès	4	700
	Arrêts	-	-		-	-	-	-			
CFF(-MVR)	Bus remplacement	2 véh.	36 m	(quais E et F - 1 véh.)	2-3 véh.	+50%	3 emplacements 18 m (non aménagés)	140	par quai y c. accès	2	300
Vélos	Vélostation		80 v	(= occup. 4-9.23 ; offre 158 pl)		+140% (dont 25% vélostation)	250 pl (100 pl en sus de la vélostation existante)	2.0	par place y c. accès	250	500
	Stationnement		330 v	(= occup. 9.23 ; offre 309 pl)			750 pl (offre vers gare couverte)	1.8	par place y c. accès	750	1'400
Voiture	Dépose-minute		8 pl	(place de la gare + nord)		-25%	6 pl (à répartir entre place gare et nord)	30	par place y c. quai et accès	6	200
	P+R		45 pl	(nord)	50 pl	-	50 pl (en ouvrage au nord)	25	par place y c. accès	50	1'300
	Stationnement bref (30')		24 pl	(place de la gare)	réduction	-	4-5 pl (vers centre médical + vers poste)	25	par place y c. accès	5	200
	Stationnement		51 pl	(poste + quai Veveyse)	50-100 pl	-	50-100 pl (en ouvrage au nord)	100	par place y c. accès	50	5'000
	Places PMR		8 pl	(1 sur place de la gare)		-25%	6 pl (à répartir entre place gare et nord)	36	par place y c. quai et accès	6	300
Motos	Stationnement		220 pl	(~150 près des Pl)		+0%	220 pl (sud+nord, en ouvrages, bornes de recharge)	4.9	par place y c. accès	220	1'100
Services	Mobility		6 pl	(poste)		+93%	12 pl (en ouvrage, bornes de recharge)	25	par place y c. accès	12	300
	Taxis		7 pl	(place de la gare)		-25%	6 pl	30	par place y c. quai et accès	6	200
	Livraisons		2 pl	(Coop + passage St-Antoine)	à définir	-	(selon besoin effectif)	?			(selon besoin effectif)
Car	Dépose		0	(supprimé récemment)	1 car	-	1 emplacement	180	par quai y c. accès	1	200
	Stationnement		0	(7 places sur Av. Gilamont)	-	-	(maintien places sur av. Gilamont)	-			

Les besoins futurs en infrastructures sont identifiés sur la base de l'évolution de l'offre (pour les TP) et des flux de déplacements, en considérant que le niveau actuel d'utilisation des infrastructures est satisfaisant (réserves de capacité acceptables, permettant de digérer les pics d'affluence). Certaines installations sont à équiper pour la recharge (terminus bus régionaux, Mobility, 2RM, etc.).

L'emprise requise pour chaque infrastructure est sommairement estimée.

Synthèse des besoins en infrastructures de mobilité

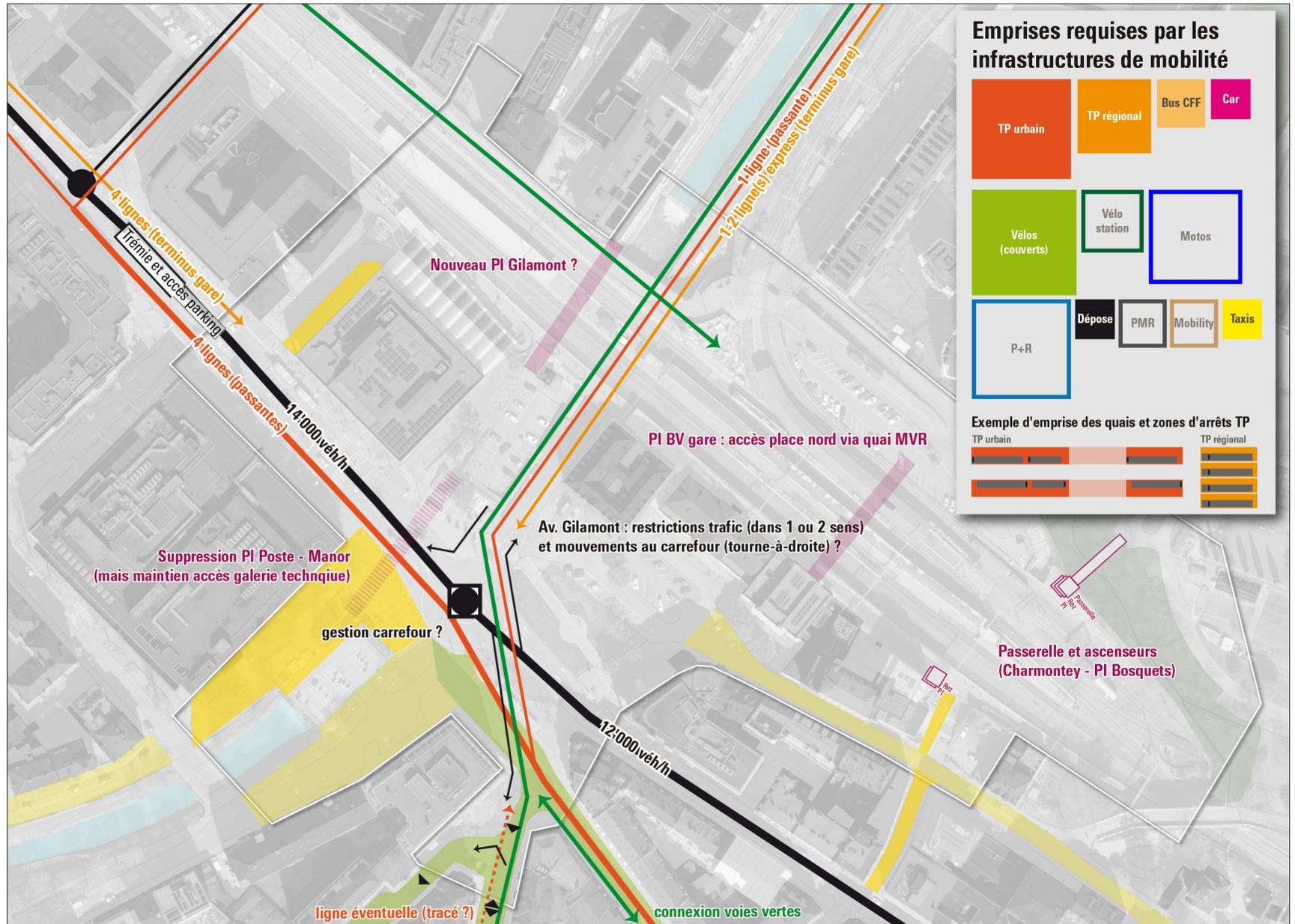
-  Périmètre d'intervention
-  Route cantonale (trafic 2030)
-  Autres rues (et sens)
-  Mouvements TIM autorisés
-  Carrefour giratoire/feux
-  Lignes urbaines
-  Lignes régionales
-  Voies vertes (et liaisons cyclables majeures)
-  Zone de rencontre nouvelle
-  Zone piétonne existante
-  Zone piétonne nouvelle (vélos admis)
-  Passage inférieur
-  Ascenseur et passerelle

Emprises requises :

-  installation en surface
-  installation en ouvrage

Les surfaces sont illustrées à l'échelle, elles incluent l'emplacement des véhicules, les allées/accès, les quais le cas échéant

N
1:2 000
0 10 20m



230201R / PHG-CJC



> team+



Introduction

Etat des lieux
mobilitéEtat des lieux
urbanisme-paysageEtat des lieux
génie civil**Objectifs et besoins
mobilité**Objectifs et besoins
urbanisme-paysage

Annexes

Intégrer les **projets connexes** dans une cohérence d'ensemble

Assurer une **adaptabilité** du projet d'aménagement aux évolutions futures

Réduire le **trafic TIM** passant dans le site et assurer une cohabitation priorisant les MD/TP

Maintenir les **fonctionnalités du réseau de base** (RC780)

Affecter l'**avenue de Gilamont** principalement aux MD (et aux TP)

Supprimer le **stationnement voiture** en surface dans le périmètre d'intervention

Relocaliser les **stationnements 2RM** et **Mobility** en ouvrages

Supprimer tous les **terminus de lignes urbaines** dans le périmètre d'intervention

Assurer une **circulation fluide des bus** et une possibilité de rebroussement à la gare

Améliorer les **accès à la gare** et réduire l'effet de coupure de la plateforme ferroviaire

Mieux relier le **quartier de Charmontey** à la gare et au centre-ville (ascenseurs)

Donner une place privilégiée à la **mobilité douce** et aux **transports publics**

Améliorer le tracé, le confort et la sécurité des **cheminements cyclables et piétons**

Augmenter l'offre et la qualité (accès, sécurité, confort) des **stationnements pour vélos**

Assurer la **sécurité**, l'**accessibilité universelle** et la **fonctionnalité** des espaces

Réduire les **obstacles pour la MD** (interférences TIM, coupures, etc.)

Assurer une **accessibilité multimodale** de qualité et faciliter l'**intermodalité**

Favoriser une **proximité spatiale** optimale entre les modes, en particulier entre arrêts TP

Disposer d'**installations dimensionnées/équipées** en adéquation avec l'évolution des besoins

-> L'objectif d'une suppression des places P+Rail en surface n'est pas validé par CFF à ce stade (discussion en cours sur les alternatives à considérer)

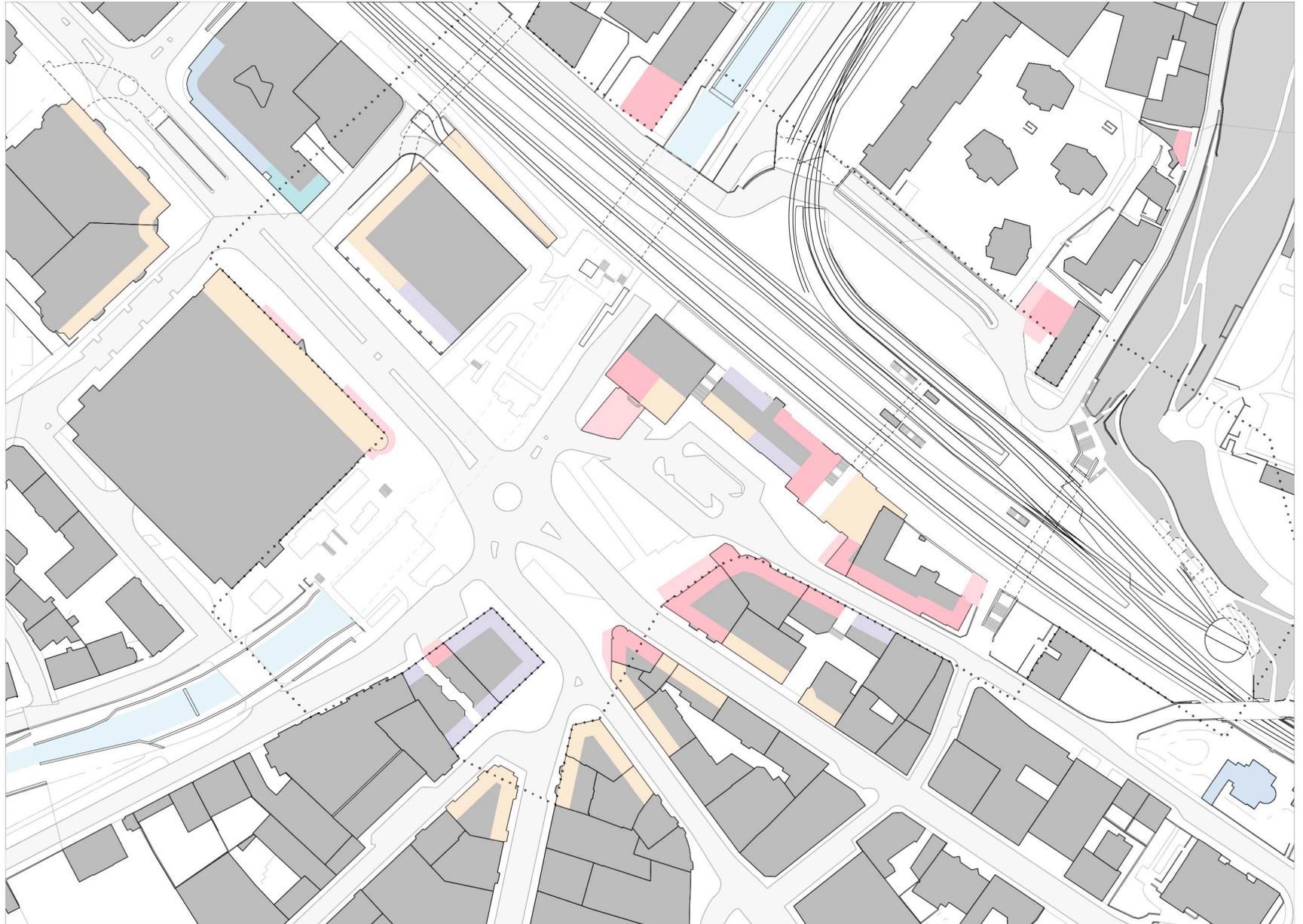
V. Objectifs et besoins urbanisme et paysage

Cheminements

Affectation des rez-de-chaussée

- Café / Restaurants / Hôtels
- Terrasses
- Commerces
- Services
- Public / Administration
- Bureaux

N
1:2 000
0 10 20m
Format: A4
Source :



230201R / PGI-PRO / 14.12.23



team+



Cheminements

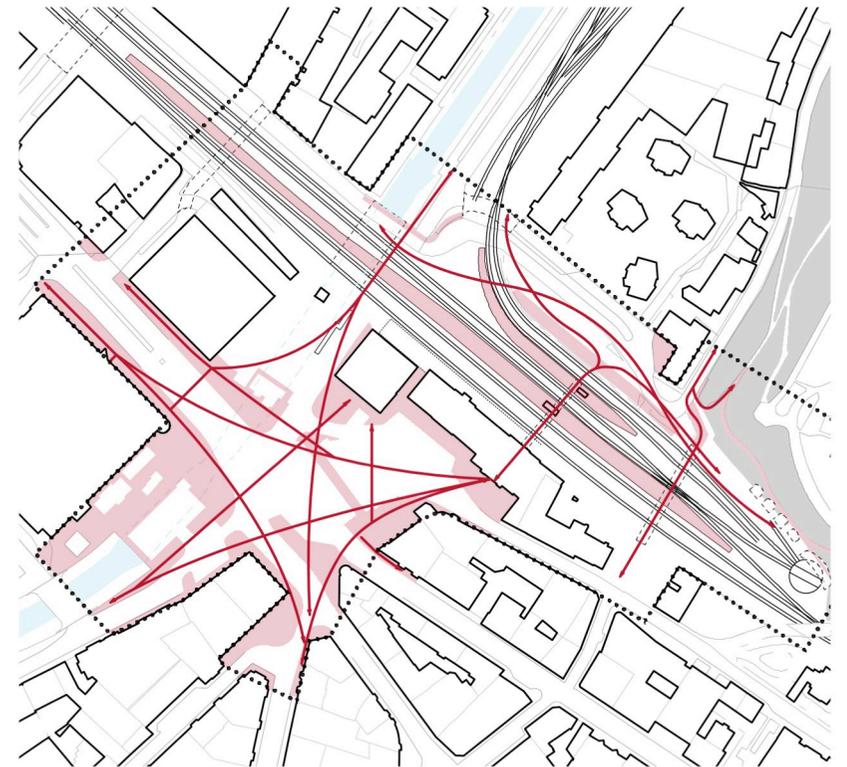
Parcours piétons et lignes de désirs

■ Espace accessible aux piétons

N
1:3 500
0 15 30 60m
Format: A4
Source :



Flux piétons **canalisés et contraints** par les trottoirs



Lignes de désir

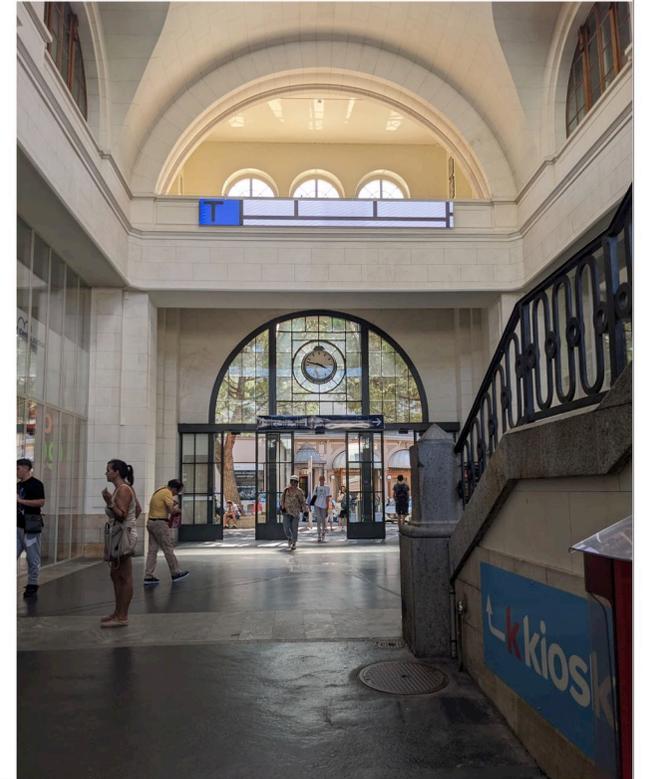
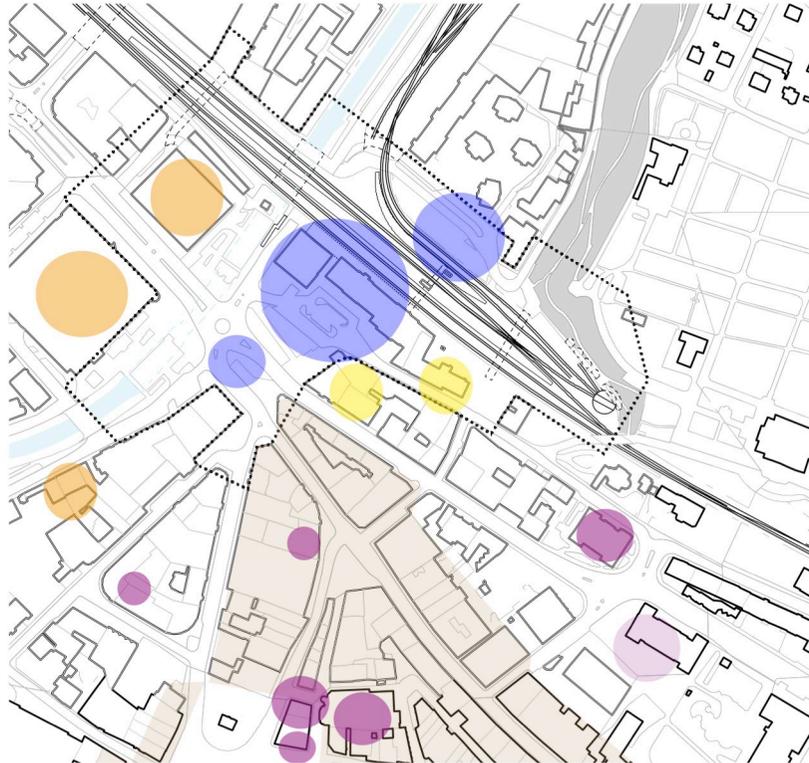


Cheminements

Signalétique

- Transports publics
- Principaux commerces
- Hôtels
- Vieille ville
- Enseignement, Garderie, UAPE
- Musée / théâtre

N
1:3 500
0 15 30 60m
Format: A4
Source :



23/02/2018 / PGI-PRO / 14.12.23



team+



Introduction

Etat des lieux
mobilité

Etat des lieux
urbanisme-paysage

Etat des lieux
génie civil

Objectifs et besoins
mobilité

**Objectifs et besoins
urbanisme-paysage**

Annexes

Situation actuelle

Déplacement piéton périphérique, peu lisible, peu efficace et contraint.

Signalisations multiples, disparates et hétérogènes.

Objectifs

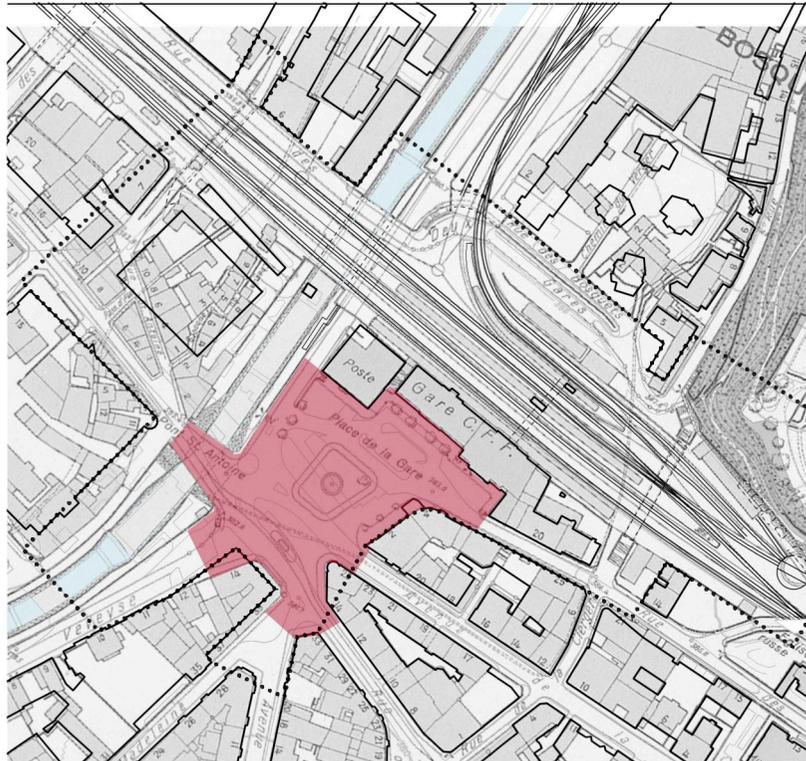
Simplifier les trajets piétons.

Faciliter la **lisibilité** des axes piétons, ainsi que des accès à la gare et aux arrêts de bus.

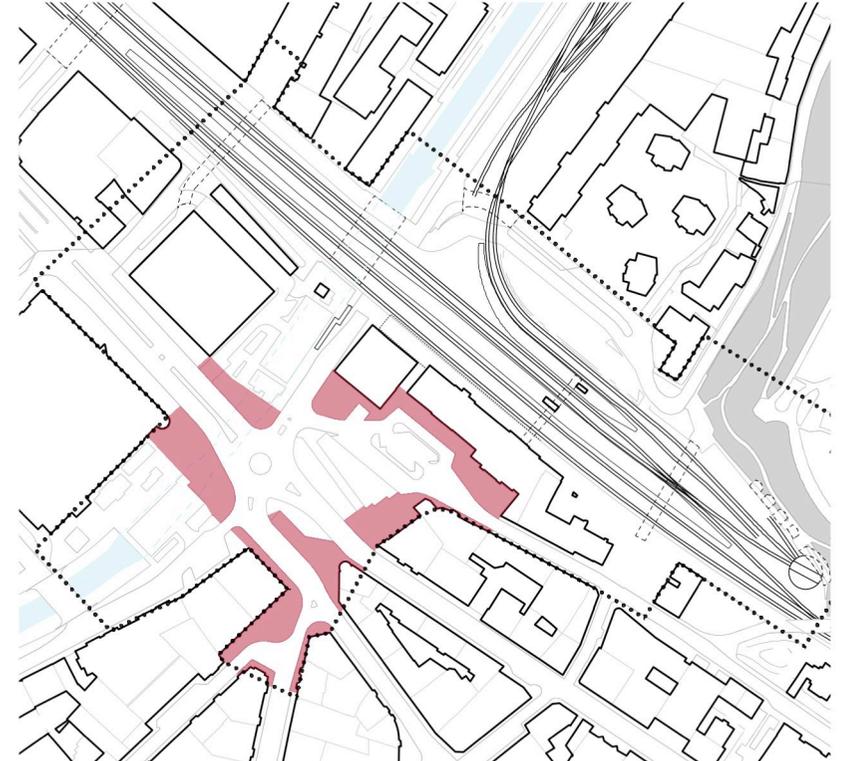
Sécuriser les déplacements piétons.

Uniformiser la signalétique pour améliorer la lisibilité de la place.

Mettre en avant les **équipements publics et culturels** (musées, théâtre, etc.).



1945 : une grande place



Aujourd'hui : des fragments de place / espaces résiduels



N
1:3 500
0 15 30 60m
Format: A4
Source :

23/02/2018 / PGI-PRO / 14.12.23



team+



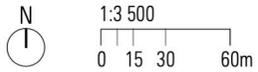
Usages Programme

Terrasses et lieux animés

- Facades actives :
 - commerces,
 - cafés,
 - restaurants,
 - hôtels
- Terrasses et espaces adjacents

Surfaces mal valorisées

- Espaces non qualifiés

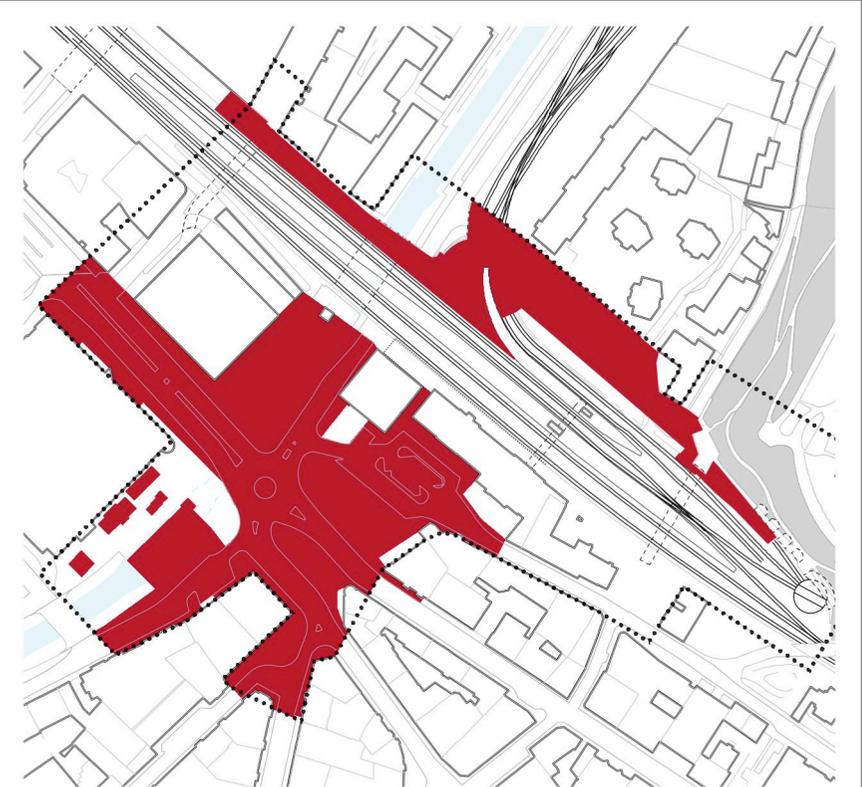


Format: A4

Source :



Terrasses et lieux animés



Surfaces mal valorisées

23/02/2018 / P&A-PRO / 14.12.23



team+



Introduction

Etat des lieux
mobilité

Etat des lieux
urbanisme-paysage

Etat des lieux
génie civil

Objectifs et besoins
mobilité

**Objectifs et besoins
urbanisme-paysage**

Annexes

Situation actuelle

Inexistence d'une identité propre à la place de la gare.

Place actuelle fragmentée en petits espaces.

Absence d'espaces publics de qualité.

Objectifs

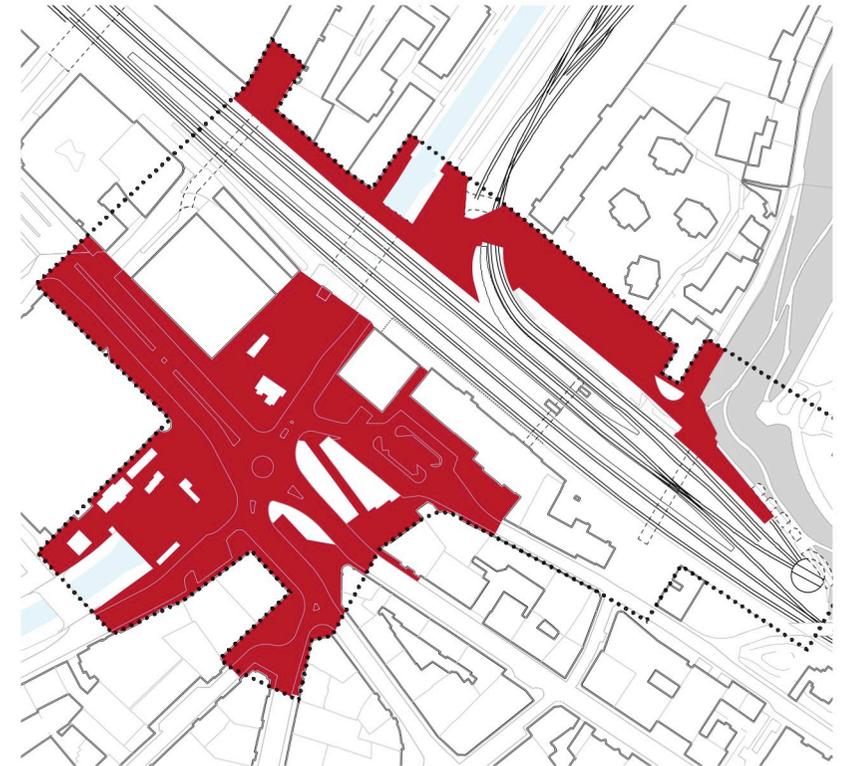
Conférer une identité forte à la place au sud de la gare en valorisant son potentiel d'**entrée de ville**, ainsi qu'une identité spécifique pour les **espaces publics au nord**.

Évaluer les **synergies entre les programmes** existants et les espaces extérieurs.

Revaloriser les espaces de **délassément**, de passage et de séjour.

Créer des espaces **confortables, inclusifs et accessibles**.

Perméabilité du sol



Ilots plantés ou engazonnés

Surfaces minérales

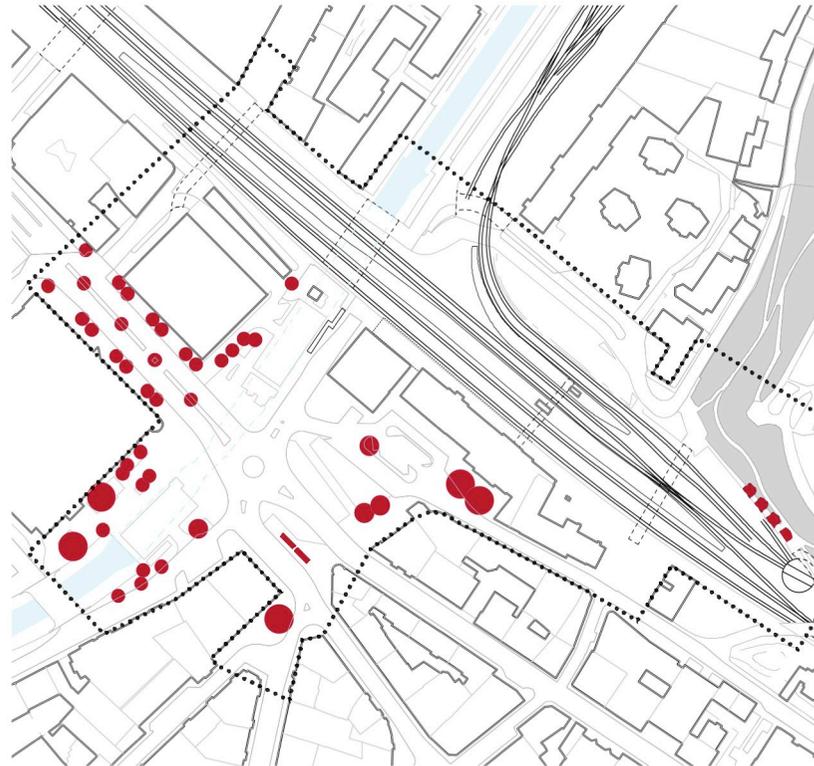


N
1:3 500
0 15 30 60m
Format: A4
Source :

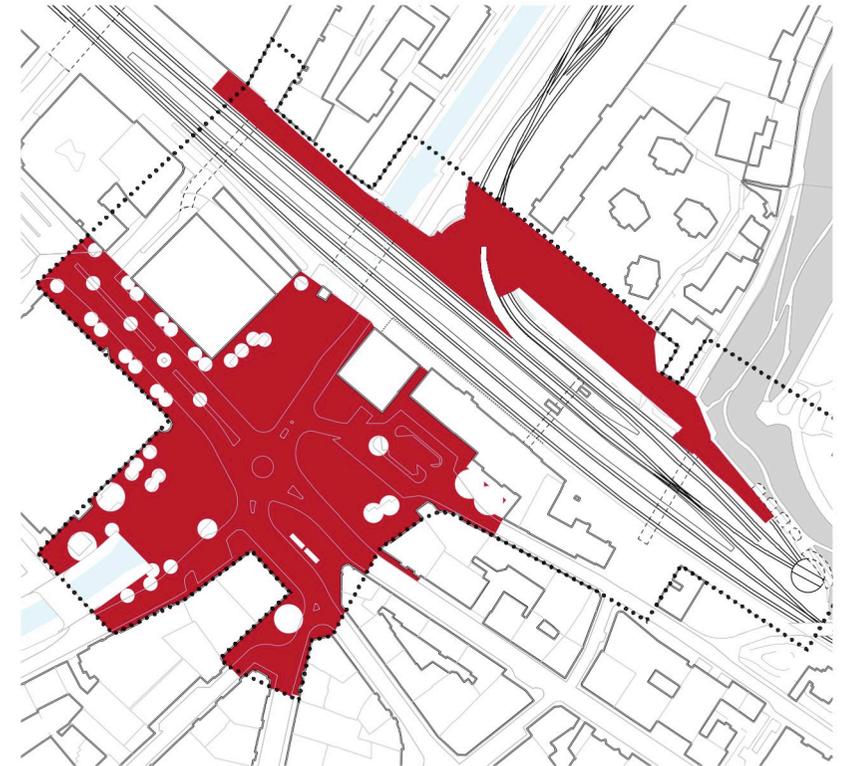


> team +





Couvert végétal et ombrage



Surfaces exposées : îlot de chaleur



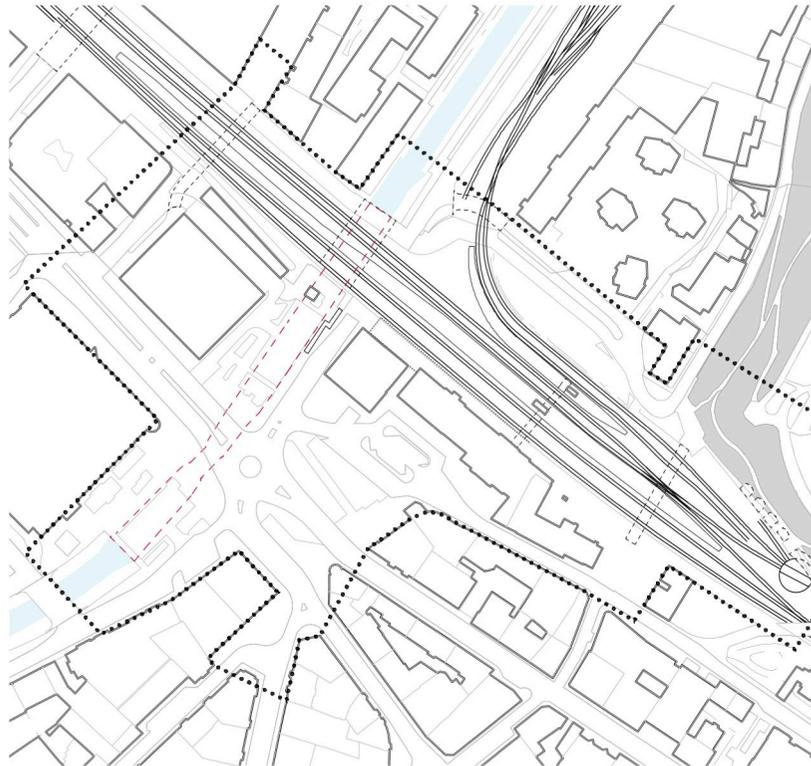
N
1:3 500
0 15 30 60m
Format: A4
Source :



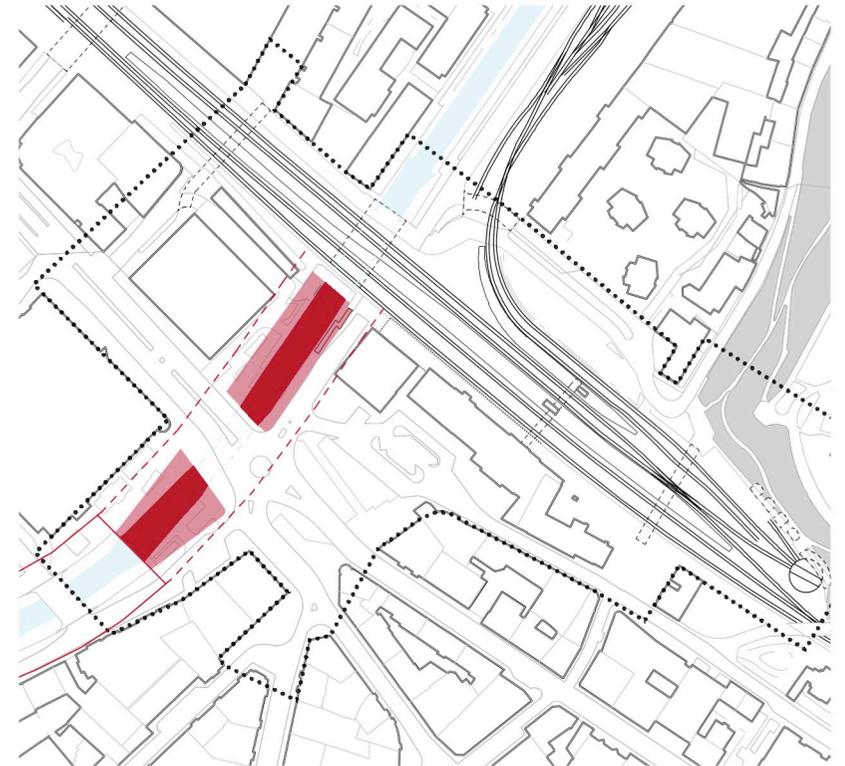
> team+



Veveyse : couverte vs ouverte



Couverture actuelle



Ouverture potentielle



N
1:3 500
0 15 30 60m
Format: A4
Source :



> team +



Introduction

Etat des lieux
mobilité

Etat des lieux
urbanisme-paysage

Etat des lieux
génie civil

Objectifs et besoins
mobilité

**Objectifs et besoins
urbanisme-paysage**

Annexes

Situation actuelle

Prédominance de sols imperméables.

Végétation minime (bacs plantés, arbres contraints, surfaces engazonnées en entretien intensif) et sans apport pour la biodiversité.

Ilots de chaleur.

Manque de la présence de l'eau dans l'espace public.

Veveyse couverte et cette surface est dédiée au stationnement.

Objectifs

Revaloriser l'espace en y apportant plus de nature et de **perméabilité des sols**.

Augmenter l'**indice de canopée** et de végétation et améliorer le **potentiel de biodiversité**.

Dans une logique de "**ville éponge**", récolter la majeure partie des eaux pluviales et de surface, gérer les risques naturels et les événements météorologiques exceptionnels.

Potentiel

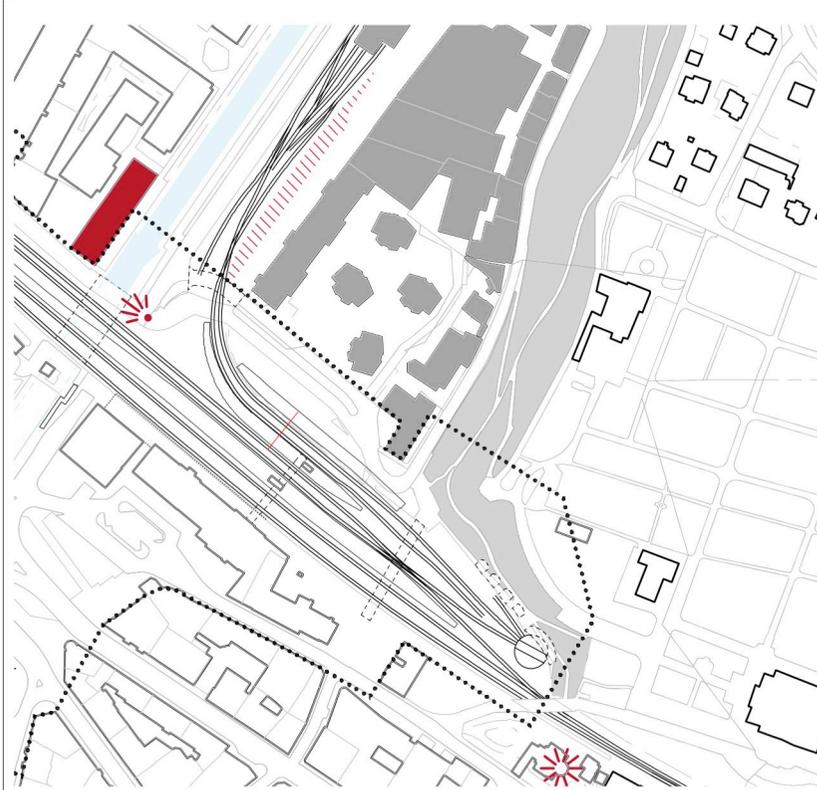
Explorer le potentiel de remettre la **Veveyse à ciel ouvert** (entièrement ou partiellement).

Contrainte

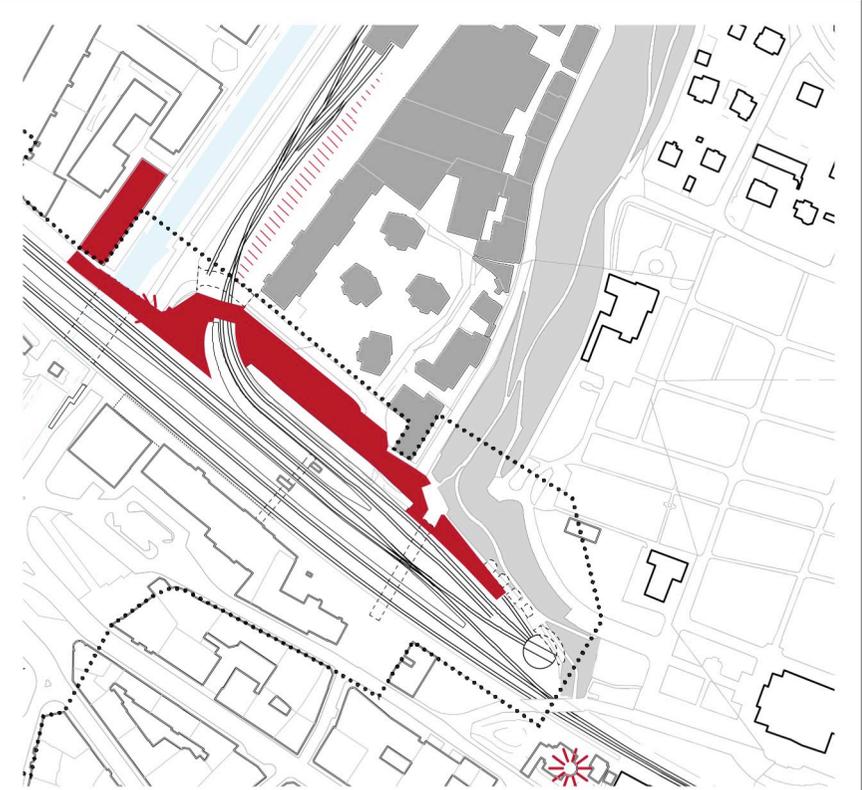
Dans le cadre de ce projet, il n'est pas envisageable de construire un nouveau bâtiment sur la couverture de la Veveyse.

Place Nord

Existant / potentiels



Intérêts existants



Surfaces potentielles



N
1:3 500
0 15 30 60m
Format: A4
Source :



> team+



Introduction

Etat des lieux
mobilité

Etat des lieux
urbanisme-paysage

Etat des lieux
génie civil

Objectifs et besoins
mobilité

**Objectifs et besoins
urbanisme-paysage**

Annexes

Situation actuelle

Espace occupé par de nombreux parkings et surfaces d'infrastructures (P+R, deux-roues, voiries).

Manque un lien urbain cohérent avec les quartiers avoisinants.

Dégagements visuels vers l'église orthodoxe, le Lavaux et les Ateliers.

Objectifs

Intensifier l'**attractivité** du secteur nord.

Valoriser les espaces publics et le lien au contexte, aux vues alentours.

Potentiels

Évaluer le potentiel de réalisation d'un **bâtiment** au nord des voies.

Évaluer le potentiel de conférer une **qualité d'espace public** à la place nord.

Contraintes

Impossibilité d'intégrer une gare routière dans le secteur du nord de la gare.

Nécessité de conserver la fonctionnalité de la plaque tournante des CFF.

Annexe

Etat des lieux mobilité (itinéraires TP détaillés)

Ligne urbaine 201 (trolleybus)

— Périmètre d'intervention

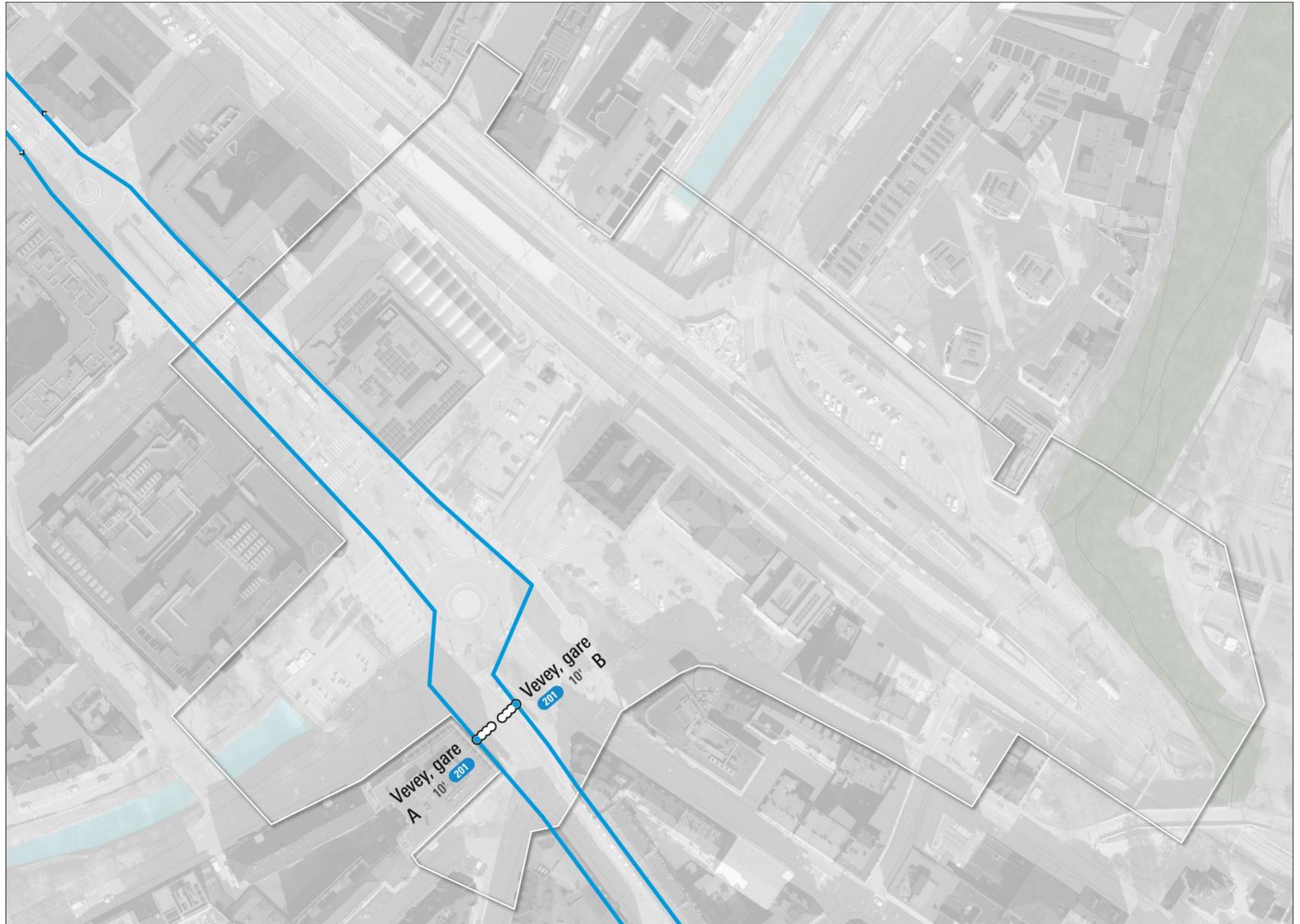
— 201 Vv Funi - Rennaz-Village

N

1:2 000

0 10 20m

Source : VMCV (vmcv.ch)



230201R / PHG-CJC



> team+



Ligne urbaine 202

12' 202 Charmontey - Pra

N
 1:2 000
 0 10 20m
 Source : VMCV (vmcv.ch)



230201R / PHG-CJC



> team+



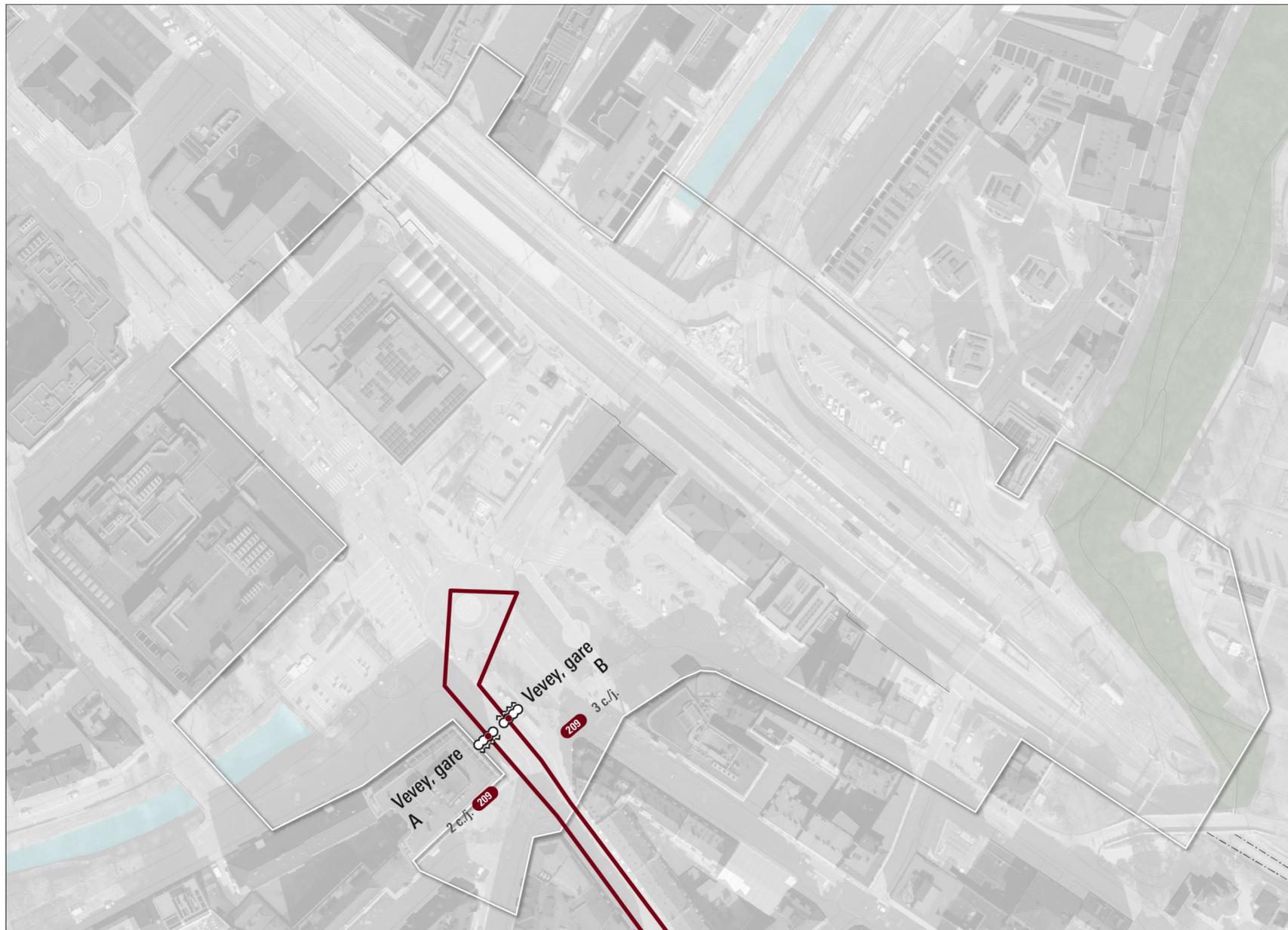
Ligne urbaine 209

 Périmètre d'intervention

2-3 c./j. 209 Vv Gare - Bel-Air

(courses ponctuelles, pas de terminus/régulation à la gare)

 1:2 000
 0 10 20m
 Source : VMCV (vmcv.ch)



230201R / PHG-CJC



> team+



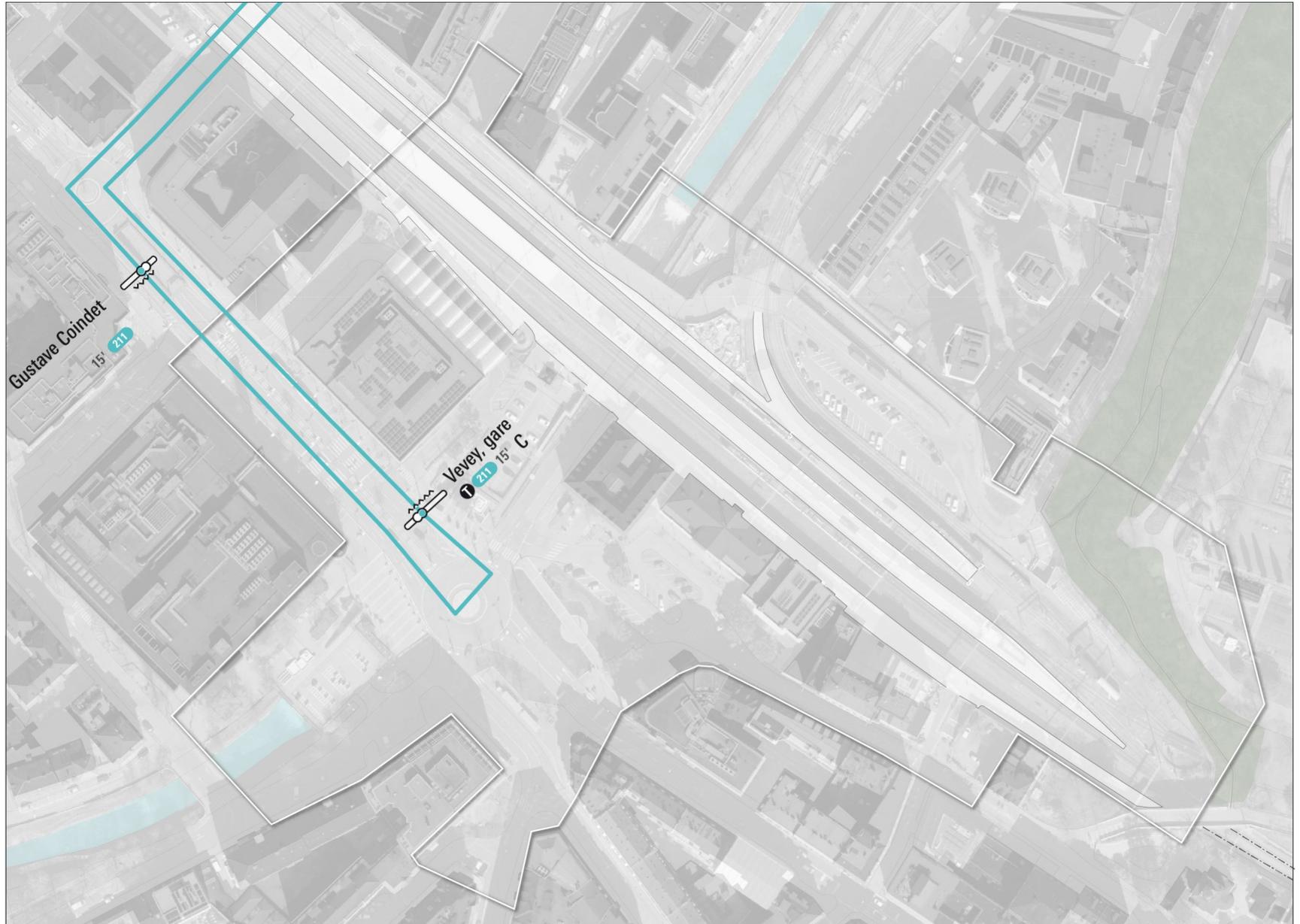
Ligne urbaine 211

▭ Périmètre d'intervention

15' 211 Vv Gare - Corseaux

🚏 Ligne en terminus

N 1:2 000
0 10 20m
Source : VMCV (vmcv.ch)



230201R / PHG-CJC



> team+



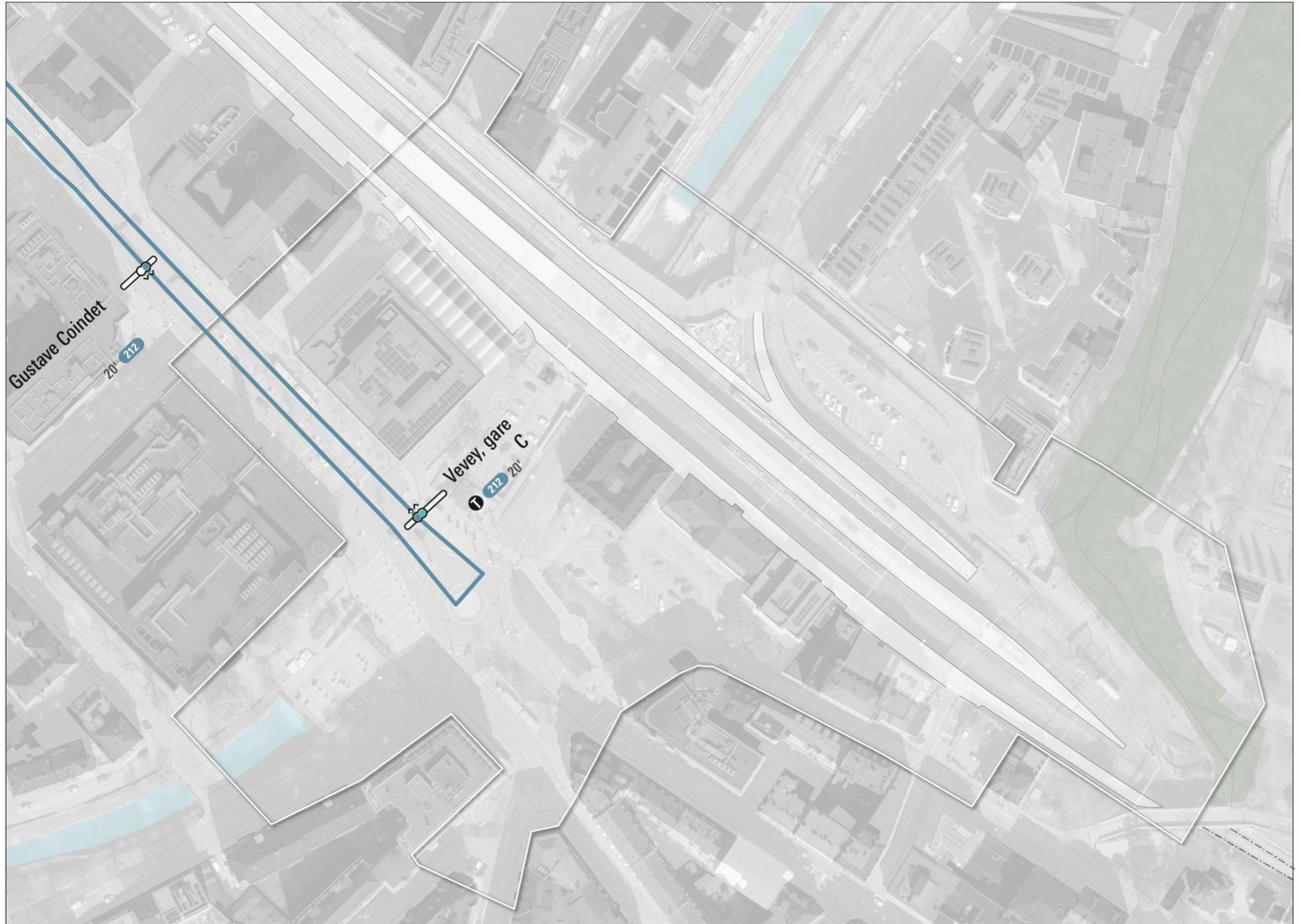
Ligne urbaine 212

 Périmètre d'intervention

 20' 212 Vv Gare - Fenil-sur-Corsier

 Ligne en terminus

 N
 1:2 000
 Source : VMCV (vmcv.ch)



230201R / PHG-CJC



> team+



Ligne urbaine 215

▭ Périmètre d'intervention

30' 215 Vv Marché - St-Légier

N 1:2 000
0 10 20m

Source : VMCV (vmcv.ch)



230201R / PHG-CJC



> team+



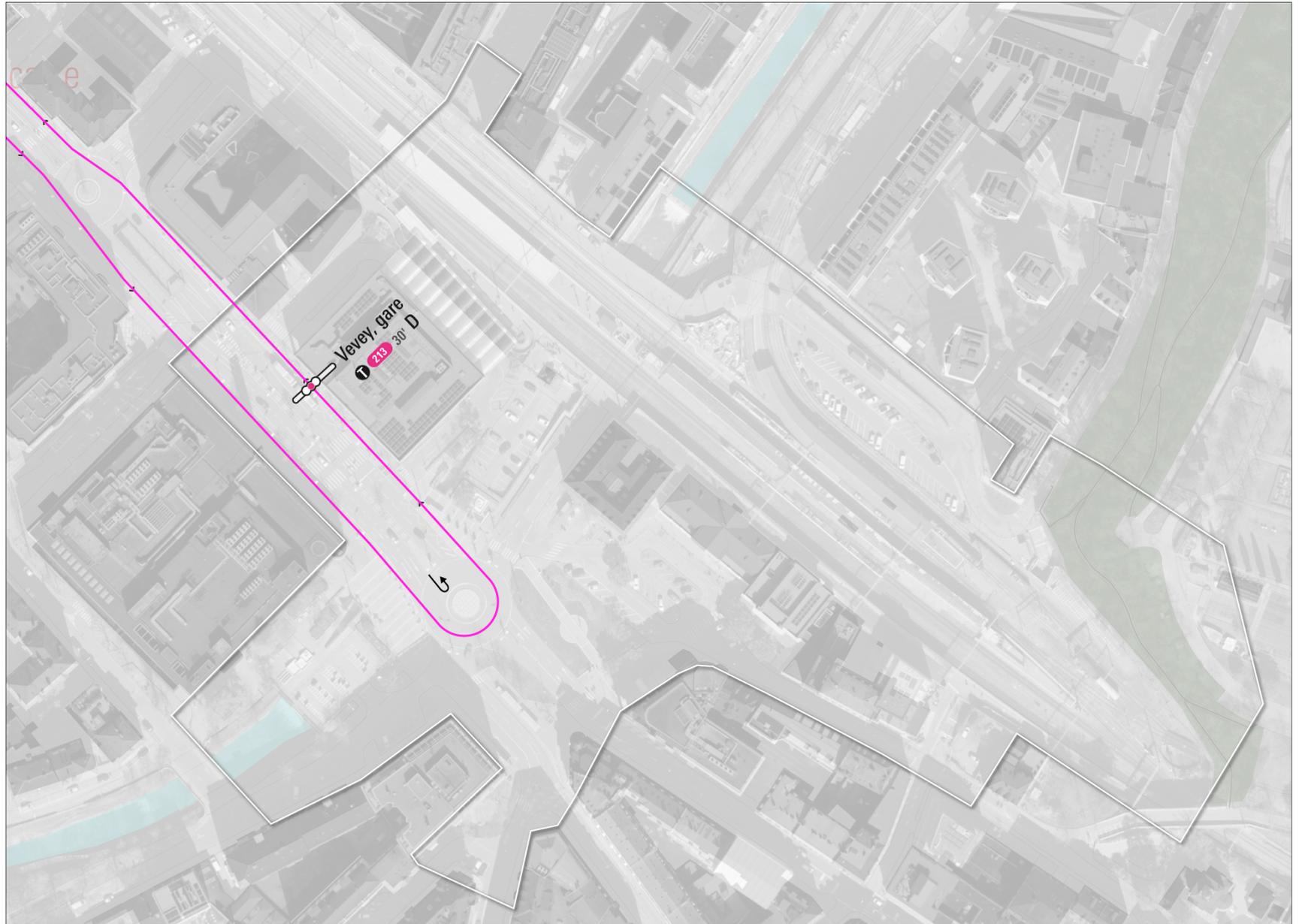
Ligne régionale 213

— Périmètre d'intervention

30' 213 Vv Gare - Châtel-St-Denis

ⓘ Ligne en terminus

N 1:2 000
0 10 20m
Source : VMCV (vmcv.ch)



230201R / PHG-CJC



> team+



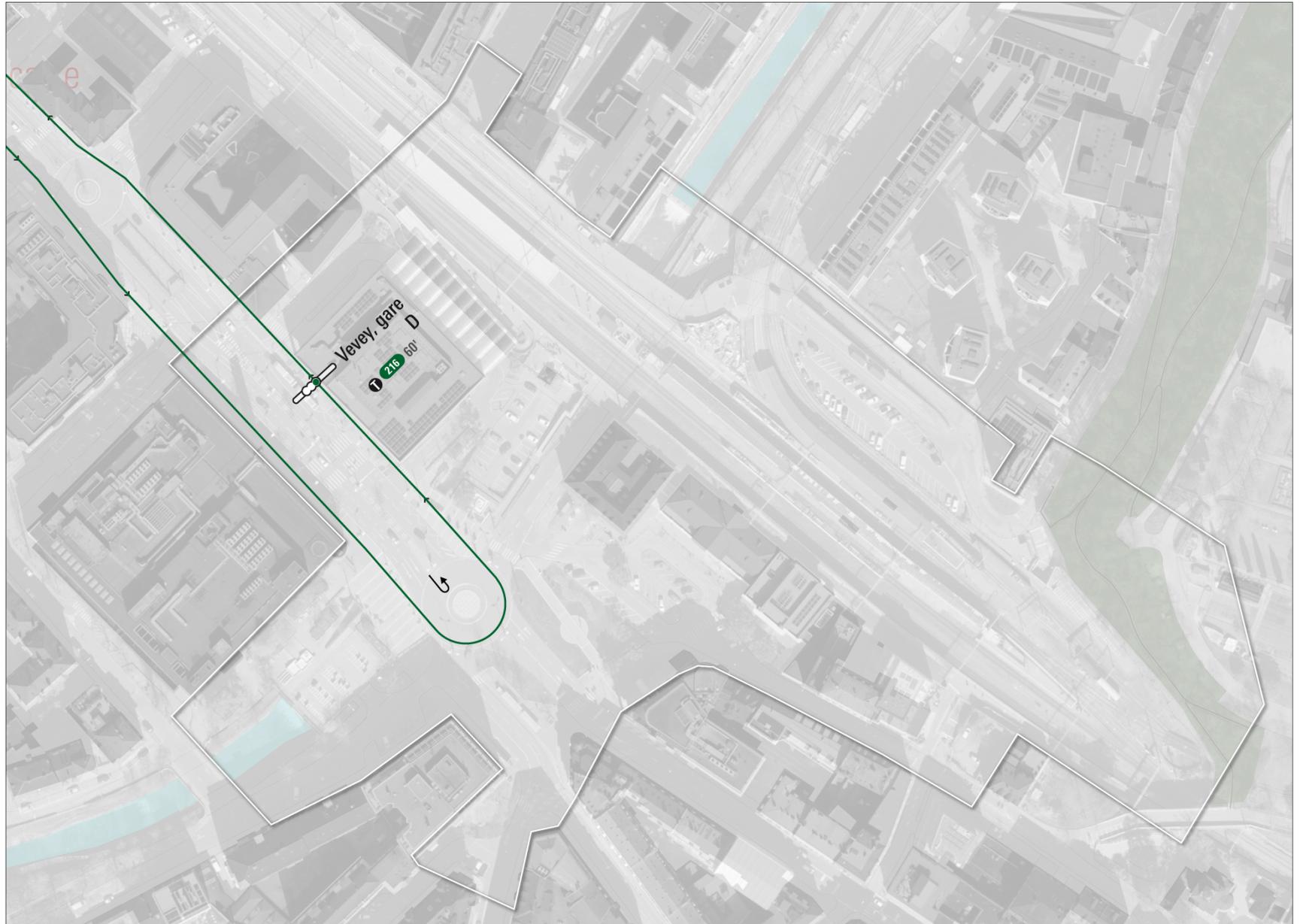
Ligne régionale 216

▭ Périmètre d'intervention

60' 216 Vv Gare - Bossonnens

🚏 Ligne en terminus

N 1:2 000
0 10 20m
Source : VMCV (vmcv.ch)



230201R / PHG-CJC



> team+



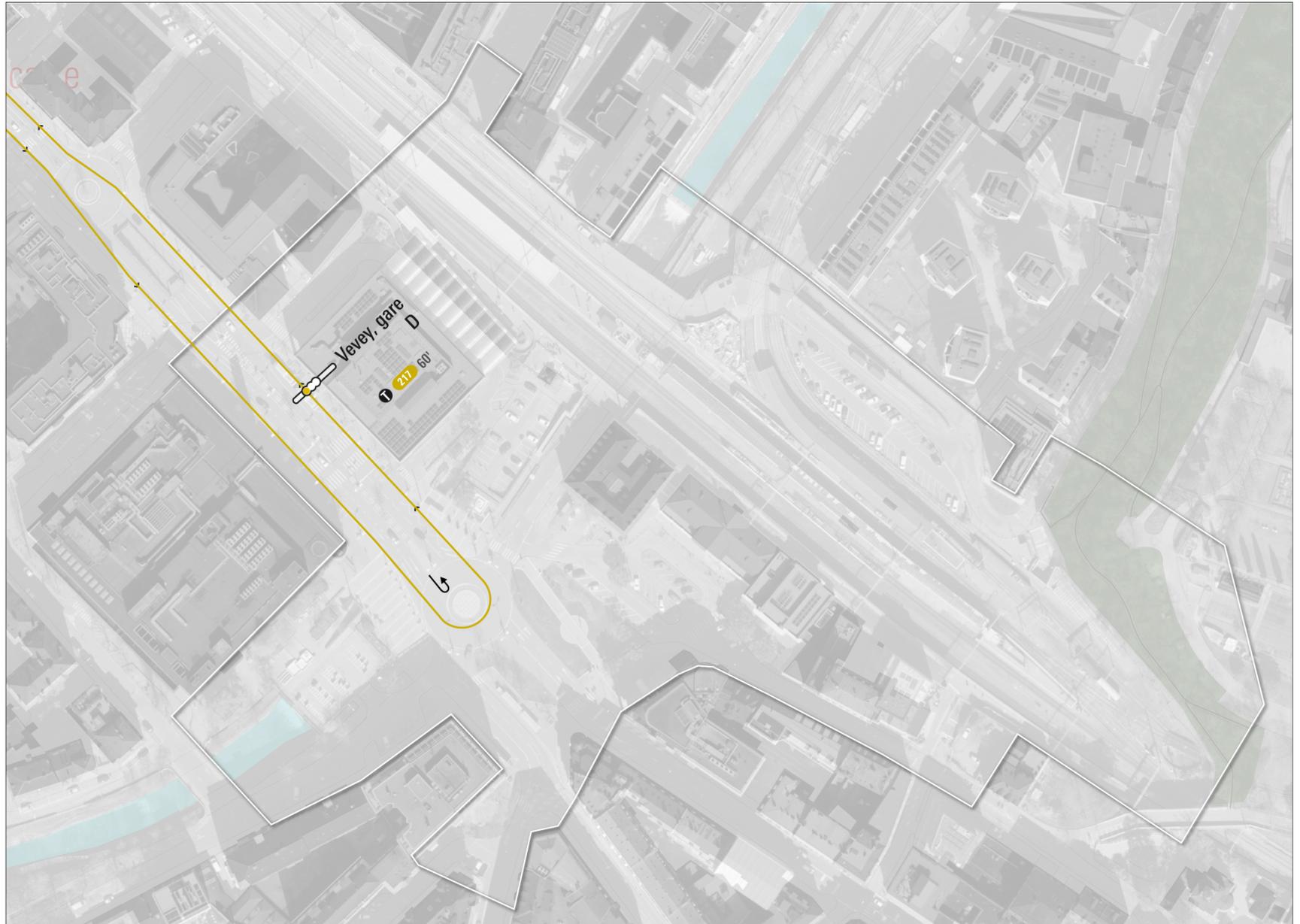
Ligne régionale 217

▭ Périmètre d'intervention

60' 217 Vv Gare - Palézieux

🚏 Ligne en terminus

N 1:2 000
0 10 20m
Source : VMCV (vmcv.ch)



230201R / PHG-CJC



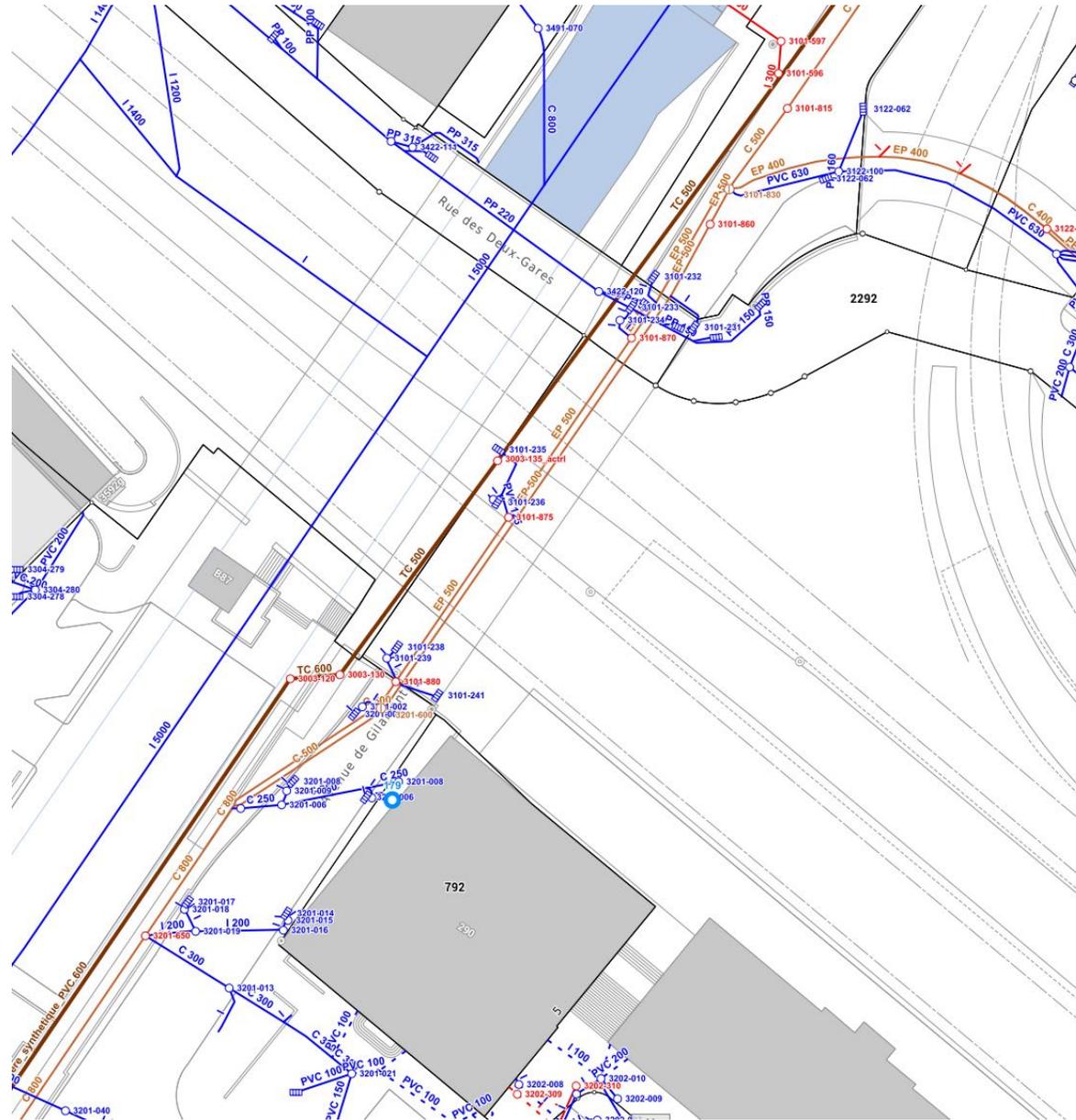
> team+



Annexe

Etat des lieux génie civil (analyse détaillée)

Réseaux d'assainissement



230201R / PHG-CJC / 17.04.24



team+



La problématique principale des réseaux d'eau de la ville de Vevey concerne l'avenue de Gilamont (liaison Nord-Sud). Un collecteur unitaire (tracé en orange) en ciment Ø 500 mm a été doublé sous le passage inférieur avec deux collecteurs de Ø 500 pour se rejeter dans un collecteur de Ø 800.

Les collecteurs passant sous le passage sont gainés avec une résine époxy.

Dans le passage inférieur, il y a un point bas et donc le collecteur devrait être profond côté lac sans quoi il y aurait une contrepenne.

Un contrôle caméra va être effectué par le service des travaux de la ville de Vevey pour voir l'état de ces collecteurs.

Le réseau SIGE d'assainissement (tracé en brun sur le plan page précédente), comme le collecteur mixte de la ville de Vevey, passe sous le passage inférieur de Gilamont et rencontre les mêmes problèmes. Selon les informations reçues, le collecteur a une pente de 0.5% par endroit ce qui ne répond pas à la norme. Il en résulte probablement un nettoyage fréquent pour éviter qu'il ne se remplisse et ne se mette en charge.

Dans le périmètre d'étude, beaucoup de conduites sont encore en fonte, et pourraient/devraient être changées. Un contact sera à prendre avec les SIGE concernant d'éventuelles intentions dans ce secteur.



230201R / PHG-CJC / 17.04.24

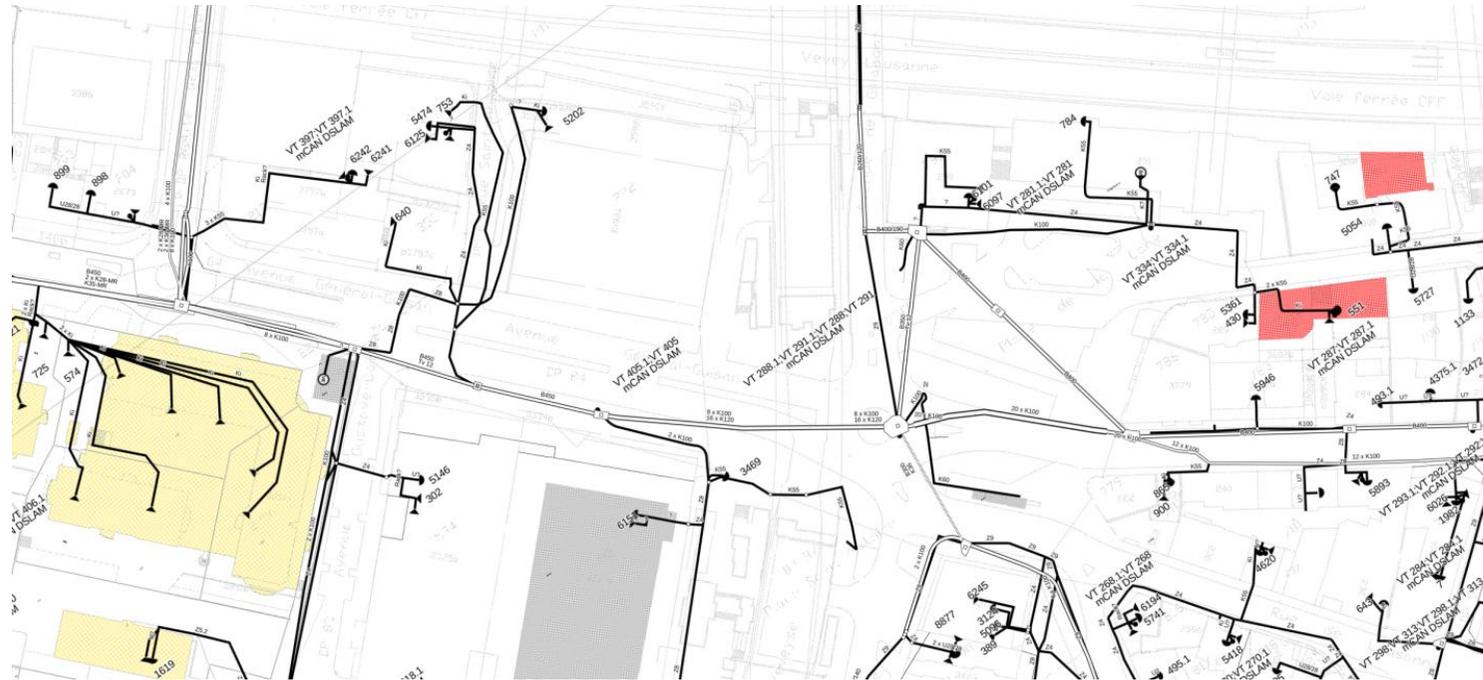


> team+



Réseaux câblés

La principale contrainte du réseau Swisscom est une batterie de 20-25 tubes faisant la liaison Ouest - Est sous l'avenue Général-Guisan et l'avenue de la Gare. Il sera compliqué de la déplacer. Un contact a été pris avec Swisscom en vue de plus de précisions sur les marges de manoeuvre.



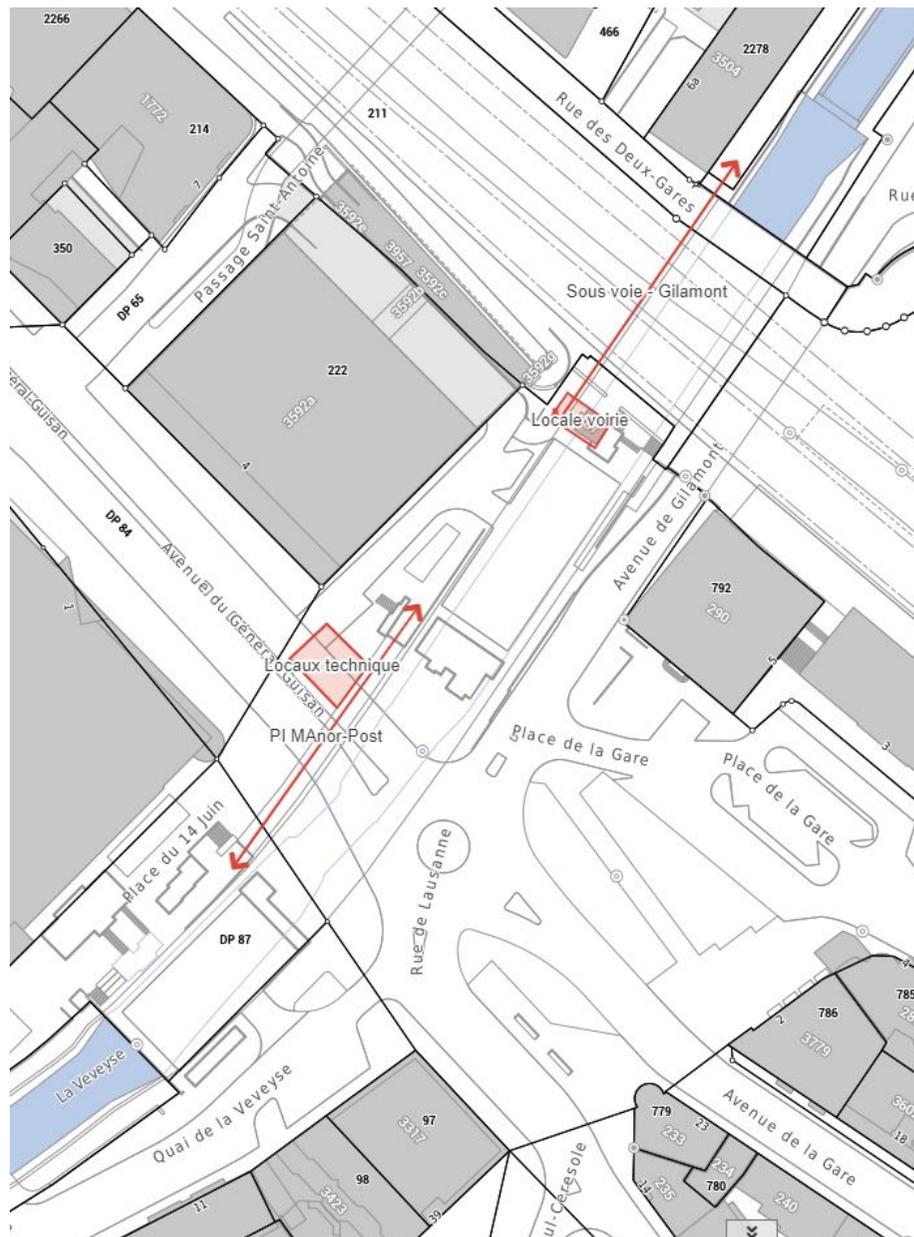
230201R / PHG-CJC / 17.04.24



> team+



Passage inférieur Poste-Manor



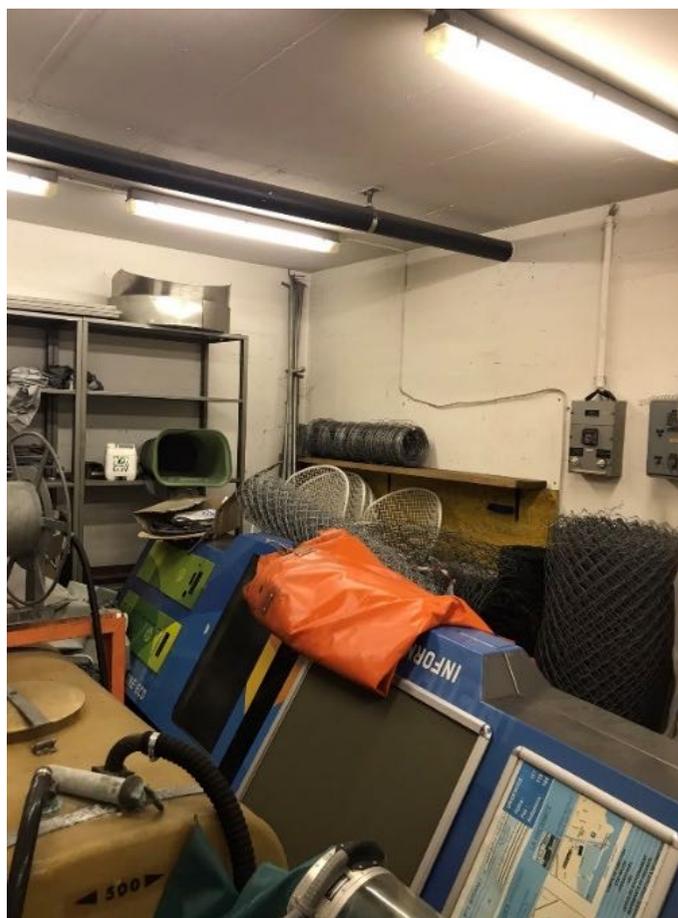
Ce passage inférieur est actuellement fermé par des barrières Heras. A terme ce passage inférieur n'aura normalement plus de raison d'être pour les piétons.

Toutefois, un accès doit être garanti à la compagnie industrielle et commerciale du gaz (CICG), à la Romande Energie ainsi qu'à la ville de Vevey qui disposent de locaux souterrains accessibles à partir de ce passage.

Passage inférieur Poste-Manor

Utilisation par la voirie de la Ville de Vevey

La voirie utilise les locaux du passage sous voie pour stocker du matériel.
De plus, tout le système des pompes pour les fontaines aux alentours est géré dans ces locaux.



Passage inférieur Poste-Manor

Utilisation par le CICG (gaz)

Des échangeurs de pression qui alimentent tout Vevey et certaines communes de la Riviera se trouvent dans le passage inférieur actuellement fermé reliant la Poste à Manor. Relocaliser ces installations semble difficilement imaginable et en tous les cas très onéreux.



Passage inférieur Poste-Manor

Utilisation par Romande Energie

Une bonne partie du réseau d'alimentation électrique ainsi que de l'éclairage public et des décorations de Noël se gère depuis les 4 tableaux qui se trouvent dans le local de ce passage inférieur. Il serait compliqué et onéreux de déplacer toutes ces installations.



230201R / PHG-CJC / 17.04.24



> team+



Sous-voies piéton de Gilamont

Actuellement l'espace du sous-voies (parallèle au PI de Gilamont) est fermé aux piétons et occupé par la voirie de la Ville de Vevey. La dalle est renforcée avec des étais et devra très certainement être assainie.



230201R / PHG-CJC / 17.04.24



> team +



CAD - Chauffage à distance

Pas de conflit dans ce secteur. Aucune demande d'extension de réseau n'a été demandée à ce jours.

Cablecom - UPC

Pas de conflit majeur dans ce secteur.