



Interface de Vevey

Etudes de mobilité et lignes directrices d'aménagement

230201R-N-030 / PHG / 20.01.25

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 +



Synthèse des réflexions sur les images directrices

Janvier 2025

I. Objectifs et données de base	3
Objectifs majeurs du projet	
Périmètre d'intervention	
Programme de l'interface	
Structure des flux à considérer	
Flux de personnes arrivant sur le site	
Passages inférieurs et accès aux quais CFF/MVR	
II. Image directrice (deux scénarios)	12
Scénario A	
Scénario B	
III. Orientations "mobilité"	17
Mobilité douce	
Transports publics	
Trafic individuel motorisé	
Besoins spécifiques	
IV. Orientations "espaces publics"	27

I. Objectifs et données de base

Objectifs majeurs du projet

Urbanisme et espaces publics

Réalisation d'**espaces publics** polyvalents intégrant les besoins et usages (fonctionnalité et confort).
Espace dégagé et qualitatif en **front de gare** (priorité aux piétons, espace de respiration, valorisation).
Valorisation qualitative et traitement unificateur des **places** de la Gare, du 14-Juin et de la Poste.
Prise en compte des possibilités de développement des **bâtiments et activités** alentour.

Piétons

Cheminements piétons larges et fluides, surtout sur les relations majeures (gare <-> vieille-ville/marché, vieille-ville <-> pôle commercial, etc.).
Perméabilité piétonne du périmètre pour toutes les directions/provenances.

Vélos

Intégration de la **voie verte** nord-sud via Gilamont.
Accès à la gare aisé pour les vélos.

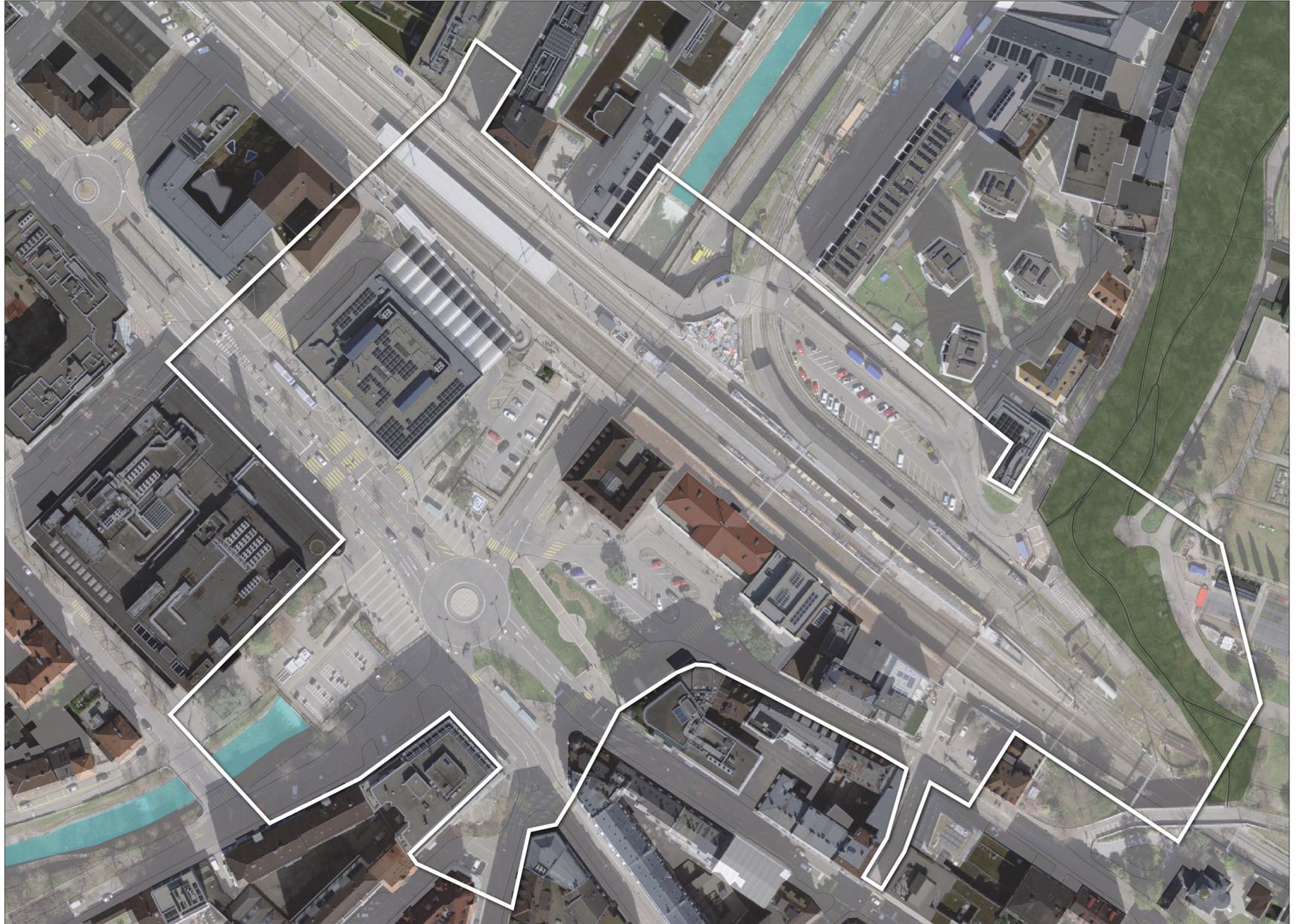
Organisation de l'interface bus

Capacité adaptée aux besoins futurs.
Disposition des quais rationnelle (lisibilité pour le client, simplicité d'exploitation, polyvalence et évolutivité de l'affectation).
Echanges train-bus (bus régionaux surtout) et bus-bus rapides et aisés.

Circulation routière

Maintien des **fonctionnalités** de la RC.

Périmètre des études préliminaires



230201R / PHG / 15.01.25



> team +

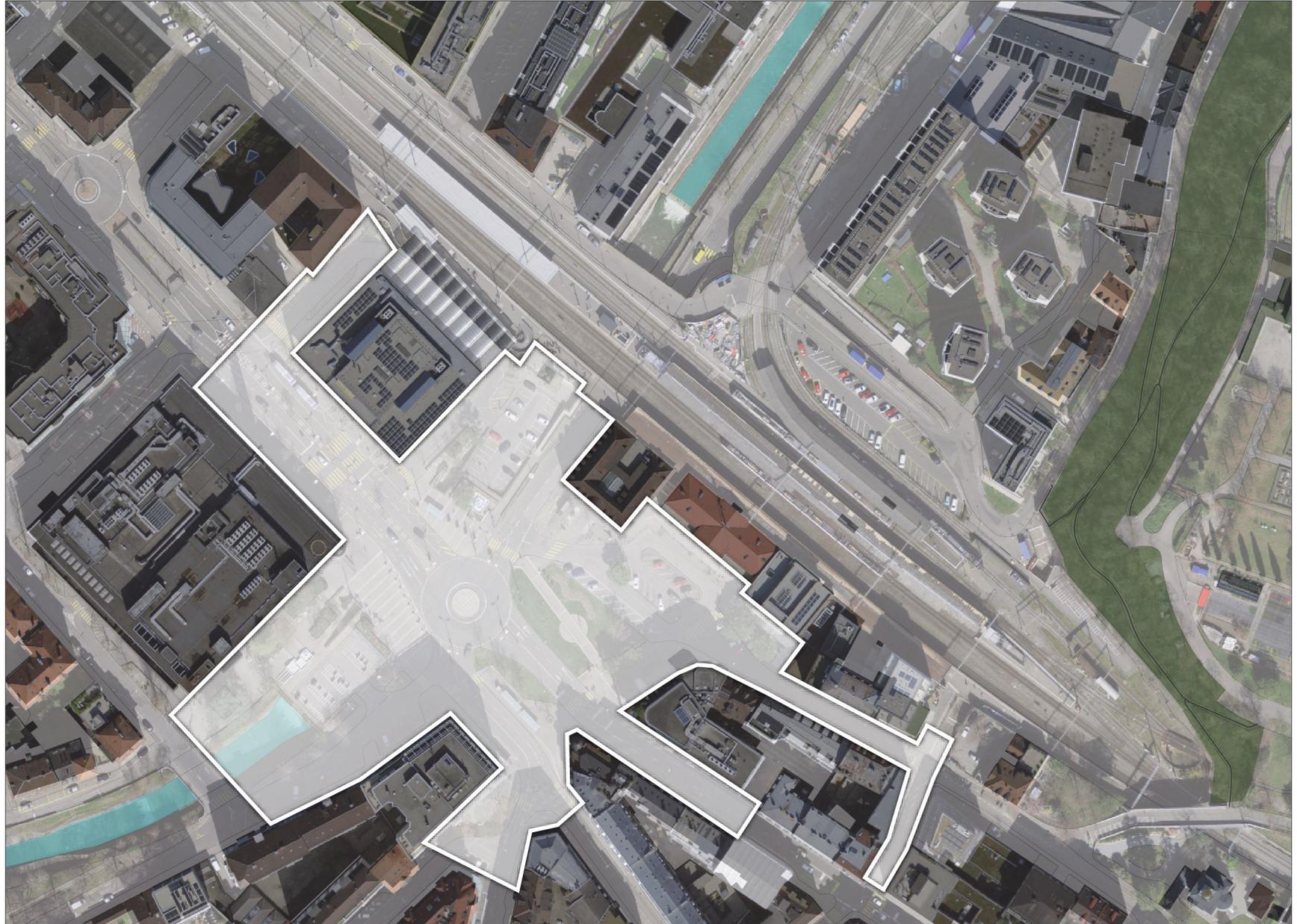


Programme général de l'interface

Vue d'ensemble

Mode d'accès		Besoin futur	
		Offre	Infrastructure
TP urbains	Arrêt dir ouest -> est	5 lignes	1 quai de 18+12 m et 1 quai de 18 m (aux normes LHand)
	Arrêt dir est -> ouest	5 lignes	1 quai de 18+12 m et 1 quai de 18 m (aux normes LHand)
	Terminus	-	-
TP régionaux	Terminus	5-6 lignes	4 quais de 18 m (indépendants, aux normes LHand)
	Arrêts	-	-
CFF(-MVR)	Bus remplacement dépose	1 véh.	1 emplacement 18 m (non aménagé, devant la gare)
	Bus remplacement attente	4-5 véh.	4-5 pl (au nord sur av. Gilamont)
Vélos	Vélostation	1'000 vélos	250 pl (100 pl en vélostation en sus de la vélostation existante)
	Stationnement		750 pl (~2/3 couvertes, vers les PI de la gare et les commerces)
Voiture	Dépose-minute		6 pl (à répartir entre sud et nord)
	P+R CFF		50 pl (en ouvrage au nord)
	Stationnement bref (30')		4-5 pl (vers poste)
	Stationnement		50-100 pl (en ouvrage au nord)
	Places PMR		6 pl (à répartir entre sud et nord)
	Places accès d'urgence		2 pl (ambulance et dépose ; devant Centre médical)
Motos	Stationnement	220 motos	220 pl (à répartir entre sud et nord, si possible en ouvrages, en partie avec bornes de recharge)
Services	Mobility	12 véh.	12 pl (en ouvrage, avec bornes de recharge)
	Taxis		6 pl (à répartir entre sud et nord)
	Livraisons	à définir	(selon besoin effectif : bâtiment CFF, Coop, PI St-Antoine, ...)
Car	Dépose	1 car	1 emplacement
	Stationnement	-	(maintien places sur av. Gilamont)

Périmètre du MEP (sud des voies)



230201R / PHG / 15.01.25



> team +



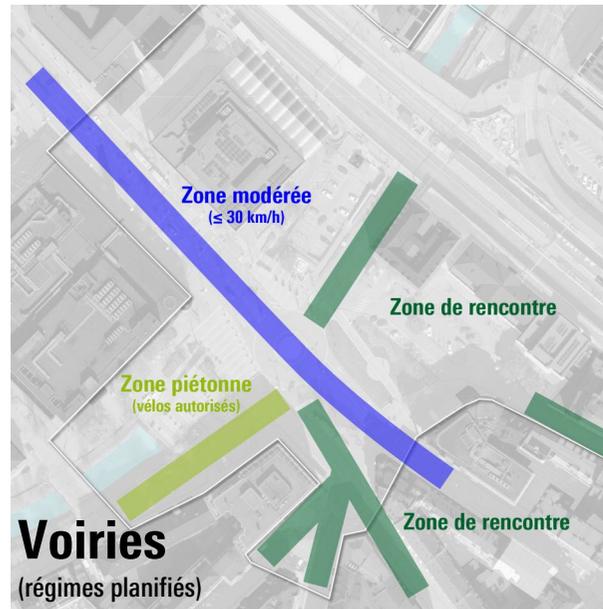
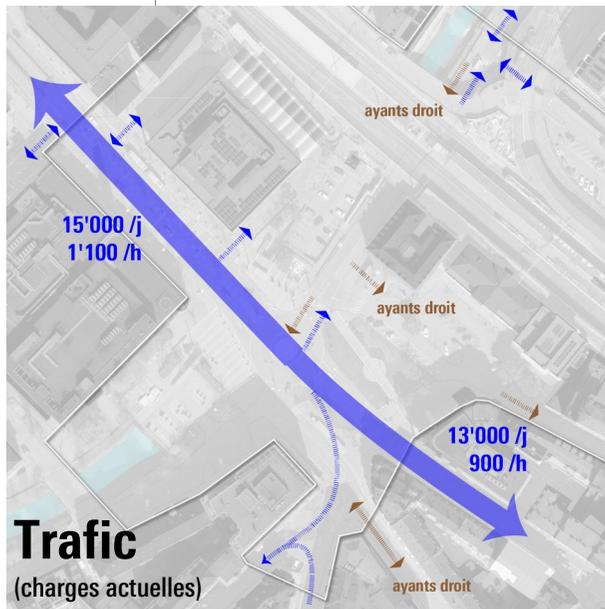
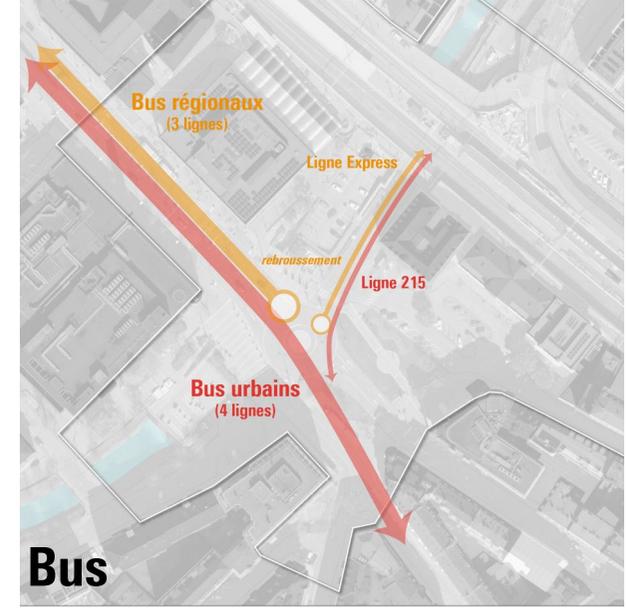
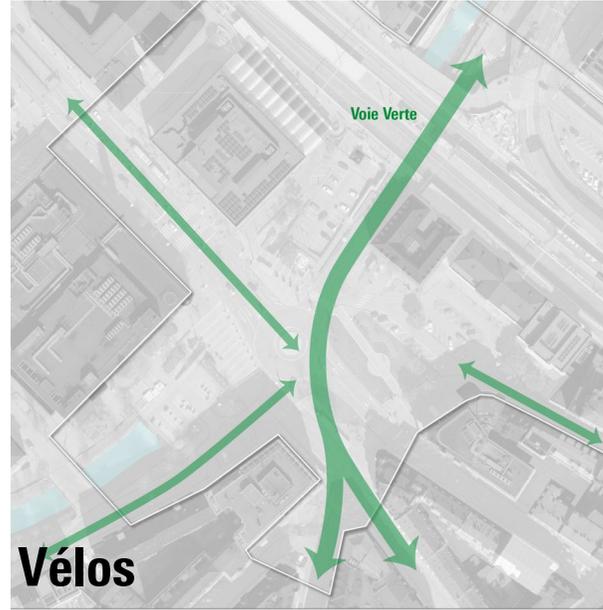
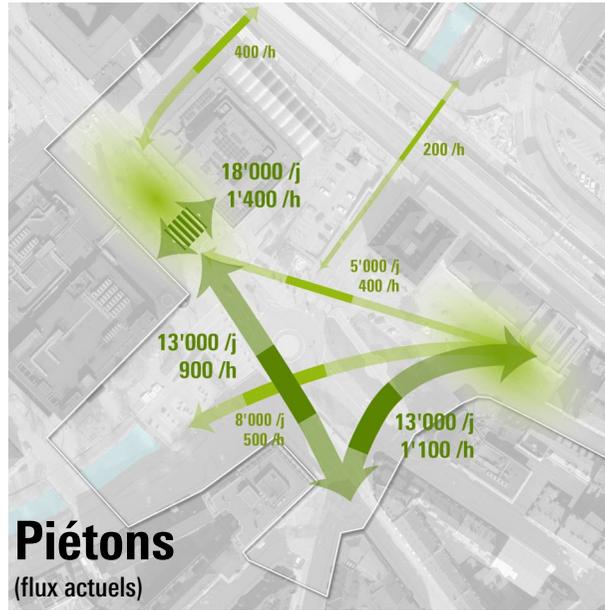
Programme de l'interface pour le MEP

8

Éléments à intégrer sur la partie sud des voies

Mode d'accès		Infrastructures à prévoir au sud
TP urbains	Arrêt dir ouest -> est	1 quai de 18+12 m et 1 quai de 18 m (aux normes LHand)
	Arrêt dir est -> ouest	1 quai de 18+12 m et 1 quai de 18 m (aux normes LHand)
TP régionaux	Terminus	4 quais de 18 m (indépendants, aux normes LHand)
CFF(-MVR)	Bus remplacement dépose	1 emplacement 18 m (non aménagé, devant la gare)
Vélos	Vélostation	150 places (vélostation existante)
	Places couvertes	300 places (surtout vers les PI d'accès à la gare)
	Places non couvertes	250 places (surtout vers les commerces)
Voiture	Dépose-minute	3 places (hors place de la gare)
	Stationnement bref (30')	4-5 places (vers poste)
	Places PMR	4 places (3 vers bâtiment voyageurs CFF, 1 vers PI St-Antoine)
	Places accès d'urgence	2 pl (ambulance et dépose ; devant Centre médical)
Motos	Stationnement	40 pl (en partie avec bornes de recharge)
Services	Taxis	4 places (visibles depuis sortie bâtiment voyageurs CFF)
	Livraisons	(entre autres : vers bâtiment voyageurs CFF, Coop, PI St-Antoine, ...)
Car	Dépose	1 emplacement

Structure des flux à considérer



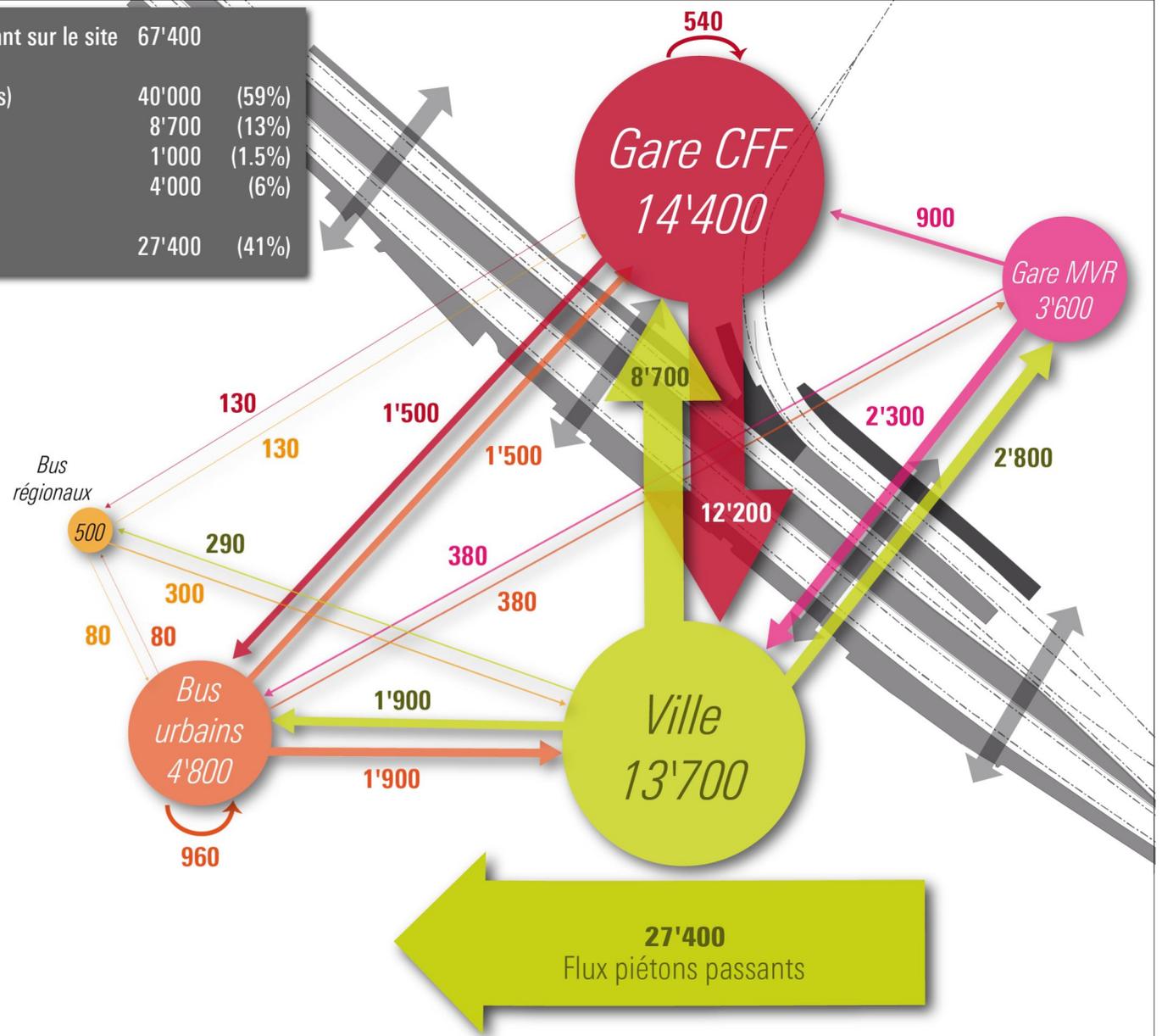
Flux de personnes arrivant sur le site (simulation de l'état futur)

100 Flux total à l'origine selon le mode d'accès, en personnes/jour (surface proportionnelle)

100 Flux origine -> destination en personnes/jour (épaisseur proportionnelle)



Flux total de personnes arrivant sur le site	67'400	
En lien avec les TP (rail et bus)	40'000	(59%)
- dont avec les bus urbains	8'700	(13%)
- dont avec les bus régionaux	1'000	(1.5%)
- dont échanges rail <-> bus	4'000	(6%)
Sans lien avec les TP	27'400	(41%)



230201R / PHG-CJC



> team+



Passages inférieurs et accès aux quais CFF/MVR

Selon planification actuelle

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

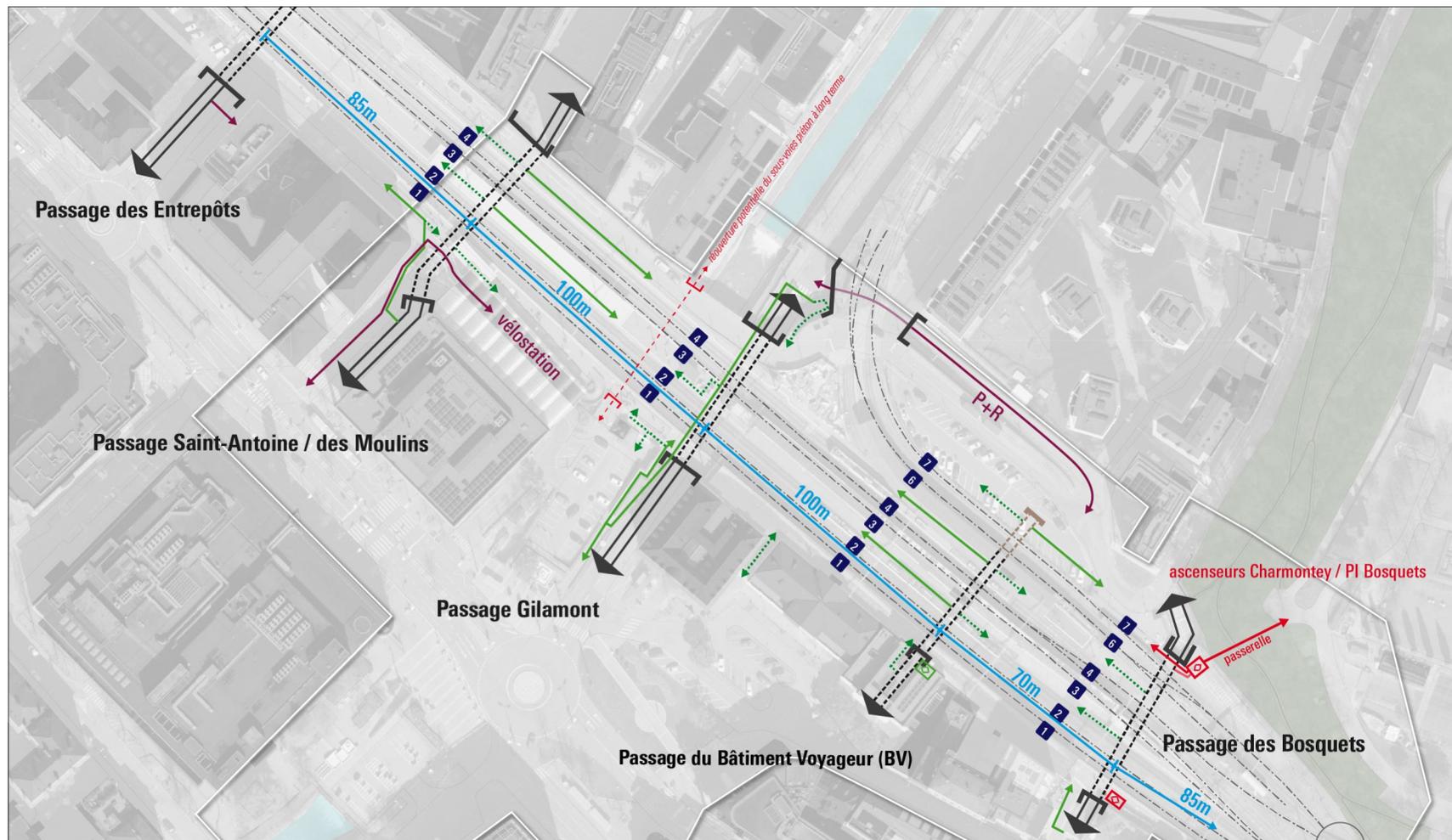
Sources : projets CFF et MVR, terrain, GoogleMaps

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

N

 1:2 000

 0 10 20m



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

II. Image directrice (deux scénarios)

Scénario A

Infrastructures et installations de mobilité

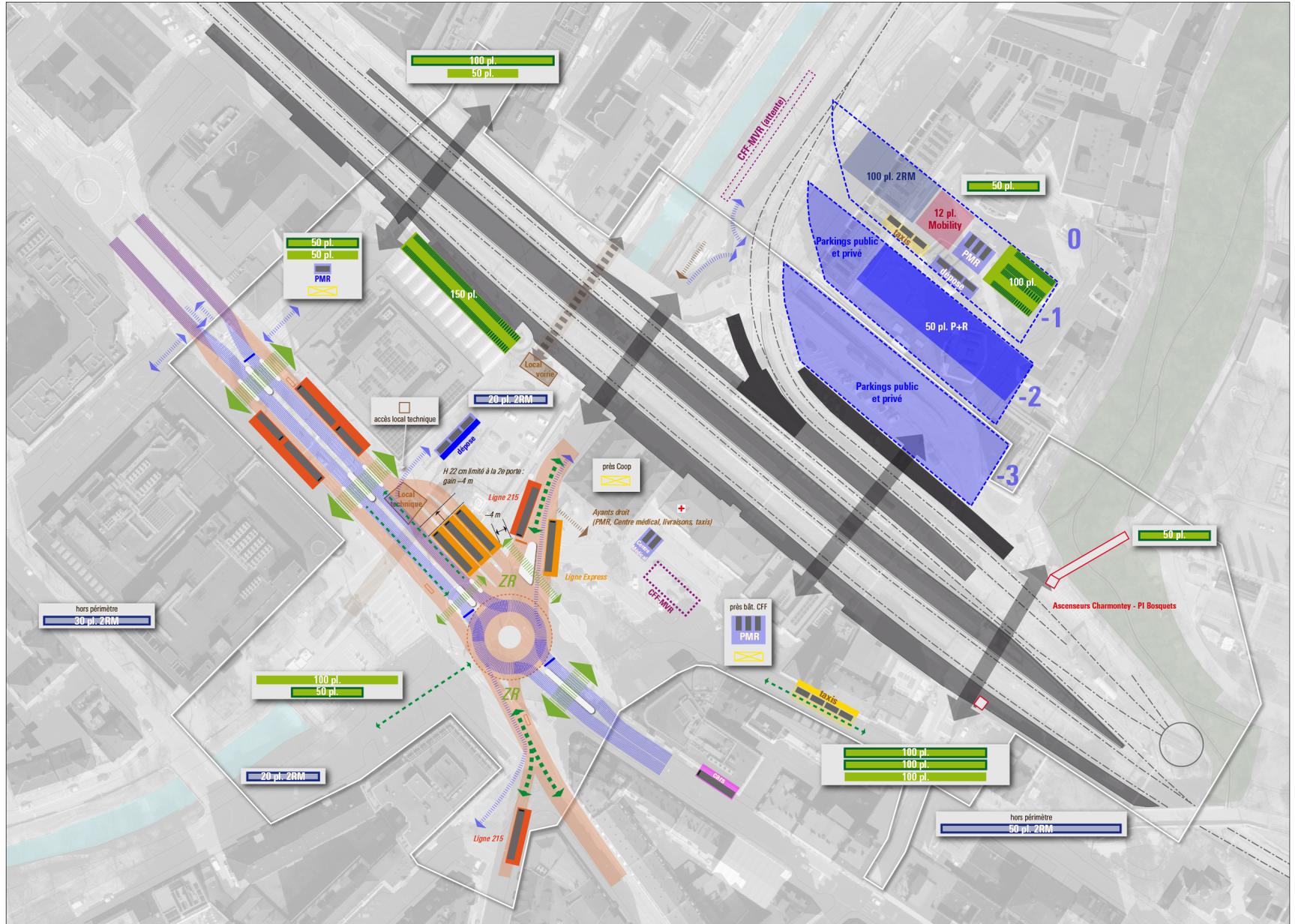
- Périmètre d'intervention
- Infrastructures de mobilité :**
- Quais CFF-MVR (et projet)
- Passages inférieurs
- TP urbains (arrêt et quai)
- TP régionaux (arrêt et quai)
- Espaces circulés par les TP
- Espace de giration TP (ø 30m)
- Voie verte nord-sud
- Autre itinéraire cyclable
- Traversées piétonnes majeures
- Vélostation
- Parking vélos simple/couvert
- Parking deux-roues motorisés
- Dépose taxis
- Dépose et parkings voitures
- Dépose autocars
- Bus remplacement CFF-MVR
- Livraisons
- Trafic général (RC)
- Accès publics préservés
- Accès ayants-droits
- Voirie en zone de rencontre
- Feu à la demande (si besoin)
- Locaux techniques, PI fermés
- Eléments à localiser

N
1:2 000
0 10 20m

230201R / PHG-CJC

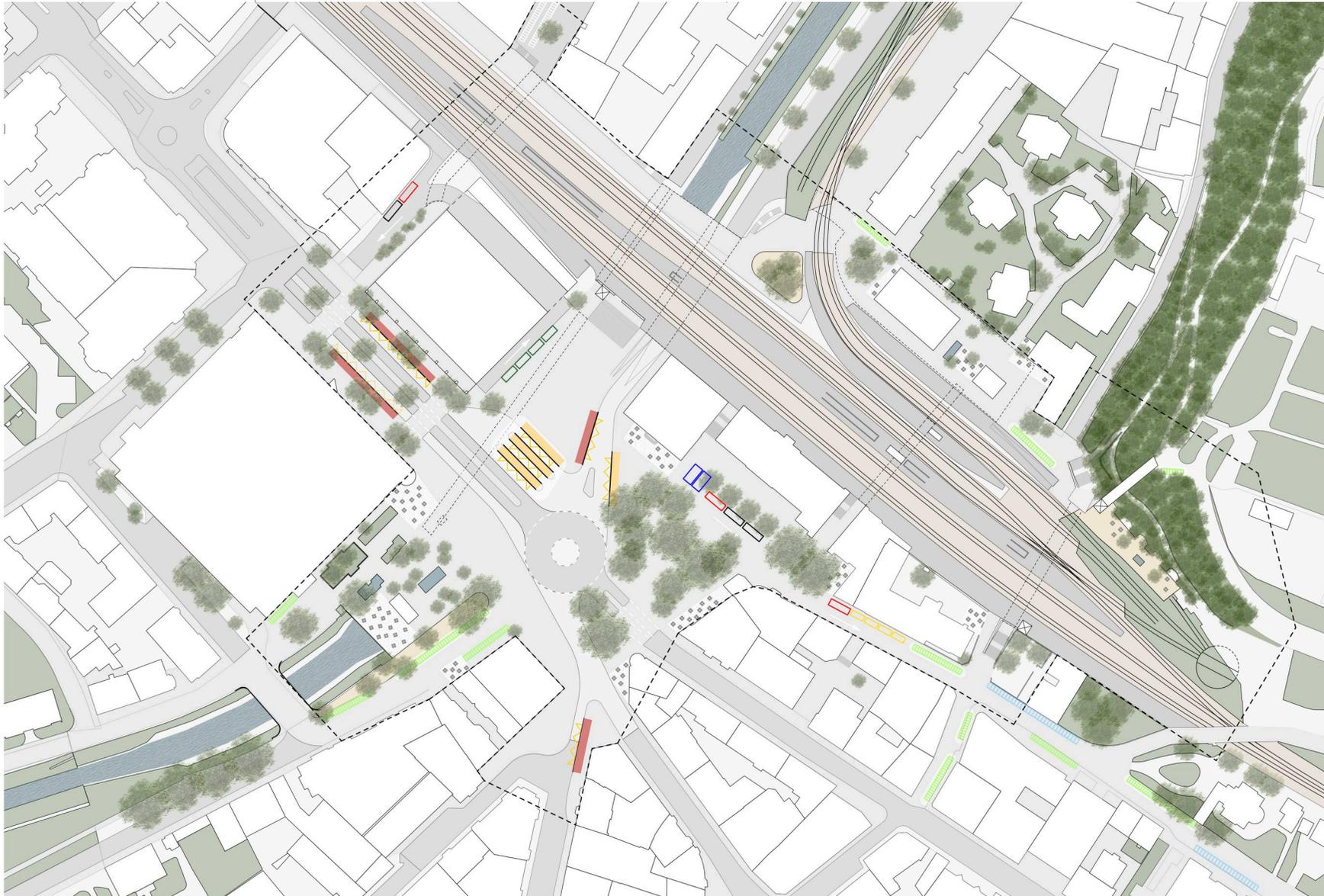


> team+



Scénario A

Test d'aménagement (à titre illustratif)

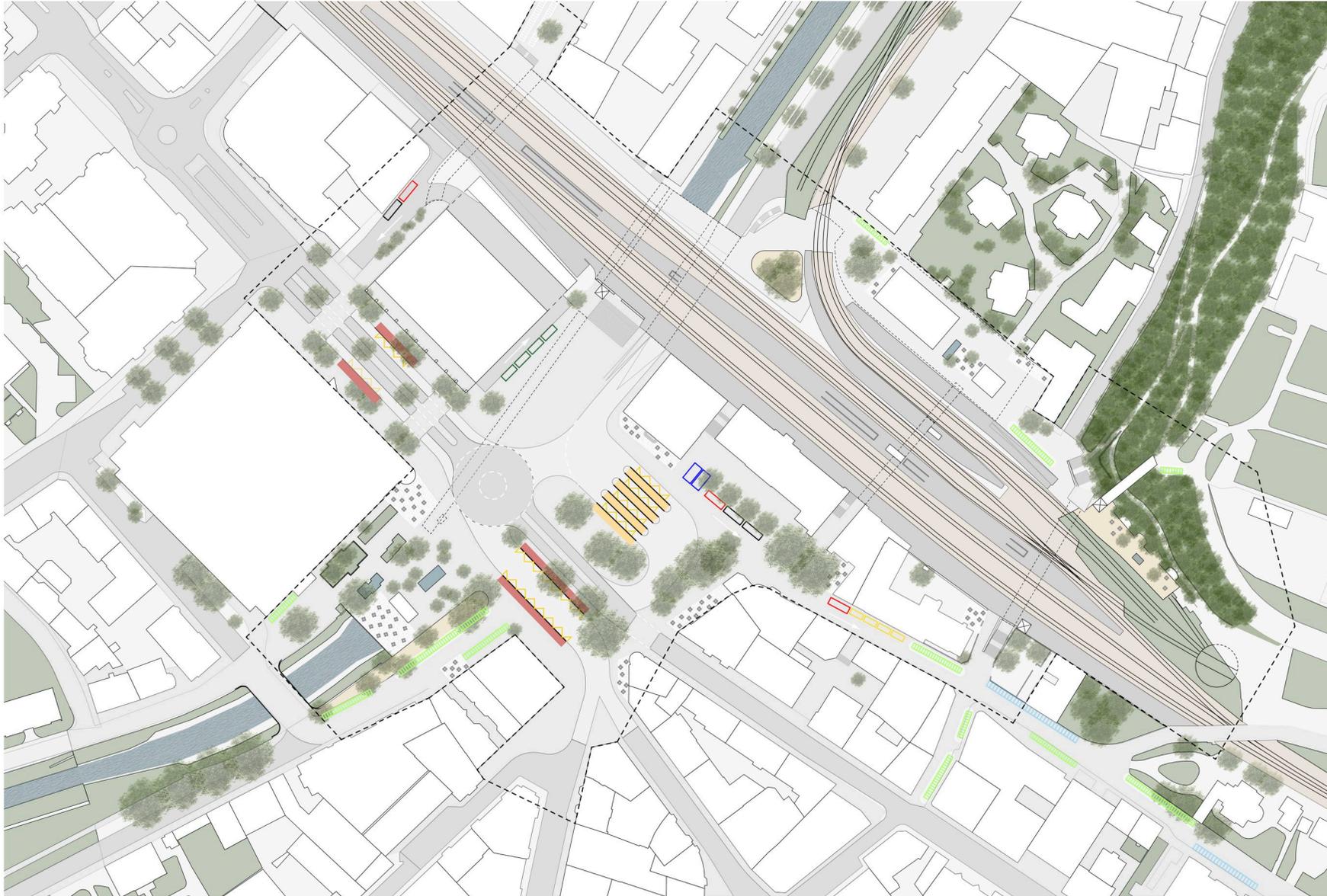


Légende stationnement

- places cyclistes
- places 2RM
- places livraison
- places taxis
- places dépose centre médical
- places dépose
- places PMR

Scénario B

Test d'aménagement (à titre illustratif)



Légende stationnement

-  places cyclistes
-  places 2RM
-  places livraison
-  places taxis
-  places dépose centre médical
-  places dépose
-  places PMR

III. Orientations "mobilité"

Piétons

Le piéton doit être, dans toute la mesure du possible, au centre du projet d'aménagement du site.

Une **perméabilité** piétonne optimale du périmètre et une liberté maximale de cheminements est à rechercher.

Le **schéma de circulation** de la Ville contribuera à donner une large place aux piétons. Le quai de la Veveyse sera piétonnisé. La vitesse sur la RC sera modérée (max 30 km/h) et son trafic plafonné au niveau actuel. Les voiries adjacentes seront nettement moins circulées (voire réservées à des ayants droit) et passeront en régime de zone de rencontre (priorité aux piétons).

Les **traversées** de la route cantonale (RC) devront être fortement facilitées. Les modalités (régime de circulation sur la RC, matérialisations et aménagements, etc.) sont ouvertes à ce stade. Les positions illustrées des traversées sont indicatives, mais restent toutefois largement conditionnées par l'organisation générale retenue dans les deux scénarios. L'objectif est de proposer des traversées de gabarits généreux, laissant un maximum de liberté (feux piétons non souhaités), garantissant des conditions de sécurité optimales (vitesse réduite du trafic, îlots d'aide à la traversée, bonne visibilité), et n'entravant pas inutilement la circulation des transports publics.

Les **flux** piétons majeurs sont observés entre la place de la gare et la rue de Lausanne (vieuille-ville, place du Marché), le long de la RC (côté sud) entre la vieuille-ville et le pôle commercial (Manor, Migros, etc.), et sur les traversées de l'avenue du Général-Guisan.

Vélos

Le périmètre est à la fois un lieu d'accès majeur et un lieu de passage stratégique pour les cyclistes.

Le projet de **voie verte** nord-sud entre l'avenue de Gilamont et la rue de Lausanne / avenue Paul-Céserole est une donnée impérative à intégrer au projet.

La **circulation** des vélos est aussi à faciliter et sécuriser sur l'avenue du Général-Guisan.

Le quai de la Veveyse piétonnisé restera un itinéraire cyclable important.

La rue des Communaux restera un itinéraire bidirectionnel majeur d'accès à la gare pour les vélos (circulation automobile à sens unique avec contresens cyclable) .

Sur la RC des **traversées cyclistes facilités** pour les plus vulnérables sont souhaitables, en veillant toutefois à limiter les conflits avec les piétons.

Les besoins de **parcage** pour les vélos ont été chiffrés en cohérence avec les objectifs d'évolution de la part modale, la répartition illustrée vise à répondre à la distribution actuellement observée de la demande. Les installations seront à localiser en fonction des itinéraires de provenance et à proximité des points d'accès à la gare et aux commerces. Les places couvertes seront localisées surtout en fonction des besoins de la clientèle ferroviaire. Des places pour vélos-cargos sont à inclure, en particulier à proximité des commerces.

La **vélostation** existante (attenante au quai 1) sera conservée, toutefois son accès via le passage St-Antoine sera à améliorer. Une capacité supplémentaire est à prévoir côté nord.

Liaison Charmontey

Afin de faciliter l'accès à la gare (et au centre-ville) depuis le plateau de Charmontey, il est projeté la réalisation d'une **passerelle** et d'**ascenseurs**. Côté nord du passage inférieur des Bosquets, un ascenseur reliera la passerelle, la place (et le quai MVR), et le sous-voies (non équipé de rampes). Côté sud, un ascenseur complémentaire est projeté pour relier le sous-voies au quai 1 et à la rue des Bosquets.

Passage inférieur du quai du 8-Mars

Cet ancien passage sous les voies ferrées a été muré. L'idée d'une réouverture a été explorée, mais compte tenu du coût élevé de sa mise en conformité une réouverture à court terme n'est pas envisageable. L'aménagement proposé à la place de la Poste devra toutefois être compatible avec l'éventualité d'une réouverture du passage à plus long terme.

Gare MVR

Le **projet** de mise en conformité de la gare MVR est en cours d'approbation (réalisation imminente).

Il intégrera une extension du **passage inférieur** principal (bâtiment voyageurs), avec sorties (escalier + rampe) sur le futur quai MVR attenant à la place nord. Cette nouvelle accessibilité au nord est dimensionnée pour les besoins du trafic voyageurs et ne doit pas être exploitée comme une nouvelle liaison publique nord-sud de franchissement des voies.

Le projet nécessitera entre autres la suppression de la moitié du parking P+R des CFF ainsi que d'une partie des places destinées aux deux-roues.

Gare CFF

Le **projet** de mise en conformité de la gare CFF est en cours de réflexion. A ce stade le projet n'est pas défini. A priori il ne devrait pas se traduire par de nouvelles accessibilités aux quais. L'éventuelle extension des quais se ferait en direction ouest.

Bus urbains et régionaux

La recherche de solutions d'implantation des quais pour les bus urbains et régionaux a fait l'objet d'une trentaine de variantes. Les **contraintes** sont multiples, en particulier : capacité requise, itinéraires des lignes, normes LHand (déterminant les emprises d'approche et de giration), terminus des lignes régionales (nécessitant des quais indépendants et une possibilité de rebroussement), accès aux quais et traversées des piétons, etc.

Deux scénarios contrastés d'**implantation des quais** ont été retenus par le CoPil. Des adaptations mineures sont envisageables, pour autant que les contraintes de mouvement des véhicules et les exigences d'exploitation soient respectées.

A terme, 5 **lignes urbaines** doivent pouvoir être accueillies. Toutes seront passantes (pas de pause de régulation à la gare). Les cadences futures nécessiteront a minima une paire de quais de 30 m (accueil simultané d'un véhicule articulé et d'un véhicule standard) et une paire de quais de 20 m (accueil d'un véhicule articulé ou standard). Toutes les lignes urbaines circulent sur l'axe avenue du Général-Guisan - rue de Lausanne, à l'exception de la ligne 215 empruntant un parcours différent et non symétrique (avenue de Gilamont -> avenue Paul-Céserole dans un sens, avenue Paul-Céserole - avenue du Général-Guisan - rue des Entrepôts dans l'autre sens).

A terme, 5-6 **lignes régionales** doivent pouvoir être accueillies. Toutes effectueront leur terminus à la gare (la possibilité d'un terminus déporté hors du périmètre a été examinée mais n'a pas été retenue). Ces lignes nécessiteront 4 quais indépendants, permettant d'effectuer une pause et d'arriver-repartir indépendamment des autres véhicules. Une possibilité de rebroussement est également requise. Toutes les lignes régionales arrivent et repartent via l'avenue du Général-Guisan, à l'exception de 1-2 nouvelle(s) ligne(s) Express arrivant et repartant en direction de l'autoroute via l'avenue de Gilamont. Les quais des bus régionaux seront en principe à équiper de bornes de recharge électrique, selon modalités à déterminer par l'exploitant.

L'**équipement des quais** devra offrir à la clientèle la possibilité de s'abriter et de s'asseoir. Une attention particulière sera à porter à l'intégration urbaine et architecturale des quais et de leurs équipements, et en particulier du couvert de la gare routière des bus régionaux.

Circulation routière

Les fonctionnalités actuelles de la **route cantonale** sont à préserver. Le futur schéma de circulation vise une stabilité des charges de trafic sur cet axe.

Au niveau **carrefour de la gare**, seuls des mouvements sortant de la RC resteront autorisés au trafic général : en direction de l'avenue de Gilamont (accès au futur parking nord), en direction de la rue de la Madeleine, en direction du parking de la Poste (entrée côté est du bâtiment et sortie côté ouest). Malgré cette forte simplification, le maintien d'un fonctionnement de type giratoire reste pertinent compte tenu des nombreux autres mouvements de véhicules à intégrer (itinéraires des bus urbains, rebroussement des bus régionaux, itinéraires cyclables, accès des ayants droit).

Sur l'**avenue du Général-Guisan**, les entrées-sorties de la rampe du parking sont à préserver.

Le débouché de l'**avenue Gustave-Coindet**, actuellement en sens unique sortant, sera mis à double sens dans le cadre de la réorganisation des accès au parking Manor.

Le débouché du **passage St-Antoine** peut éventuellement être mis à sens unique sortant (accès via le passage de la Poste).

La circulation sur la **place de la gare** et la **rue des Communaux** sera limitée à des ayants droit facilement identifiables lors de contrôles (livraisons, taxis, PMR, urgences médicales, etc.) et sera à sens unique (avec contresens cyclable), l'entrée s'effectuant via l'avenue de Gilamont et la sortie via la rue du Musée.

La circulation sur la **rue de Lausanne** sera également limitée aux seuls ayants droit à l'est de l'avenue Paul-Céserole.

Parking

Tout stationnement public prolongé en surface sera supprimé sur l'ensemble du périmètre (les places conservées seront réservées aux besoins de dépose et attente brève, livraisons, urgences, PMR, etc.). Le futur **parking nord** permettra de restituer l'offre P+R des CFF et en principe d'intégrer une offre de stationnement publique. L'accès sera possible de toutes les provenances, la sortie s'effectuera uniquement en direction nord (avenue de Gilamont).

Dépose-minute

Des emplacements de **dépose-minute** sont à prévoir au nord (a priori dans le futur parking nord) et au sud. Une localisation de ces emplacements sur la place de la gare elle-même est à exclure, l'accès à la place étant à réserver à des ayants droit facilement identifiables lors de contrôles.

Deux-roues motorisés

L'offre de **stationnement** des motos-scooters est à localiser de préférence en ouvrages (entre autres dans le futur parking nord). Pour l'offre en surface, les choix de localisation tiendront compte si possible d'une bonne proximité des accès à la gare et des commerces. La répartition illustrée traduit la distribution actuellement observée de la demande et des provenances.

Les **accès** aux emplacements devront tenir compte du futur schéma de circulation applicable au trafic individuel motorisé (rues et sens autorisés). On rappellera que les places destinées aux motos-scooters sont à aménager exclusivement sur chaussée ou en parkings dédiés, et que l'accès ne peut pas se faire en empruntant des trottoirs, zones piétonnes et aménagements cyclables.

Taxis

Les **emplacements de dépose et prise en charge** pour les taxis sont à prévoir à proximité du passage principal de la gare, au nord (a priori dans le futur parking) et au sud (à proximité du bâtiment voyageurs CFF). Idéalement ces emplacements devraient permettre de repartir facilement en toutes directions.

PMR

Des **places réservées aux personnes à mobilité réduite** sont à prévoir à proximité du passage principal de la gare, côté nord (a priori dans le futur parking) et côté sud (à proximité du bâtiment voyageurs CFF). Une place est aussi demandée à proximité du passage St-Antoine.

Places d'urgences

Deux places pour les situations d'urgences (ambulance ou privé) sont à prévoir devant le **centre médical** (situé dans le bâtiment principal de la gare).

Livraisons

Des emplacements pour les **livraisons** (petits camions et fourgons) sont à prévoir en particulier à proximité de l'entrée du bâtiment voyageurs CFF, vers le magasin Coop, ainsi qu'à proximité du passage St-Antoine.

Mobility

Une douzaine de places réservées aux **véhicules Mobility** sont demandées à bonne proximité de la gare (par exemple dans le futur parking nord).

Autocars

Une place de dépose et prise en charge pour les **autocars** est à prévoir, par exemple le long de l'avenue de la Gare à la place des emplacements de livraison existants.

Bus de remplacement des CFF et MVR

Lors d'**interruptions du trafic ferroviaire**, les CFF et les MVR doivent être en mesure de mettre en place un service de remplacement par bus. Ce service peut être imprévisible (incident) ou planifié (travaux) ; et la fréquence, l'horaire et la durée varient de cas en cas.

La demande est de trois **emplacements** pour des autobus articulés (distincts des quais régionaux), à localiser à proximité raisonnable et visible de la sortie principale de la gare, avec sortie facilitée dans toutes les directions. Ces emplacements ne nécessitent aucun aménagement, néanmoins le site doit permettre l'attente d'un grand nombre de personnes en toute sécurité.

Accès aux locaux techniques

Le **local technique** sous la RC est un équipement majeur partagé par plusieurs utilisateurs (voirie, eau, gaz, électricité, etc.) et ne peut être déplacé. L'accès actuel se fait par le passage sous-voies, définitivement fermé au public. Dans le cadre des réaménagements de surface, les rampes d'accès au sous-voies seront certainement remblayées, auquel cas un accès dédié aux locaux techniques sera à restituer. Un monte-charge est une option envisageable.

Le **local de voirie** et les toilettes publiques en contrebas du quai 1 peuvent être relocalisés dans le cadre du projet.

IV. Orientations

"espaces publics"

Vocation urbaine du site

La place de la Gare de Vevey est l'un des principaux lieux de référence de la ville. Lieu de convergence, elle articule aussi le centre historique avec les quartiers au nord de la ville : Plan-dessus, Plan-dessous et Charmontey. Bien qu'il s'agisse d'une place de gare, sa vocation dépasse les seules fonctionnalités liées à la mobilité.

Intégration équilibrée des fonctions de mobilité

Aujourd'hui, la circulation et le stationnement ont accaparé l'espace et ont relégué à une portion congrue les autres usages urbains. Demain, il s'agira de trouver le juste équilibre entre la fonction d'interface que la place doit intégrer et les attentes de la population : se rencontrer, se délasser, flâner, etc. L'intégration des équipements de mobilité futurs, mêmes s'ils sont plus vertueux que la mobilité individuelle, ne doivent pas reproduire l'accaparement de l'espace.

Renforcement et élargissement des usages urbains

Les usages urbains actuels, en particulier les terrasses sont à valoriser, à étendre. D'autres usages doivent être offerts, il s'agit également de proposer des solutions pour profiter de l'espace hors des lieux à exploitation commerciale. Afin de créer des lieux conviviaux et adaptés, il est nécessaire de réfléchir à la qualité des espaces de délassement, de détente et de séjour, en veillant à ce qu'ils soient confortables, accessibles, inclusifs et sécurisés. Il serait également pertinent d'envisager une réorganisation des rez-de-chaussée des bâtiments riverains, en particulier du Centre Saint-Antoine qui pourrait s'ouvrir sur la place du 14 juin et renforcer l'attractivité du site.

La gare comme porte d'entrée de la ville

La gare, génératrice d'un grand flux de voyageurs, fait de cette place une porte d'entrée stratégique de la ville. La lisibilité des espaces, l'orientation aisée, sont des enjeux cruciaux pour accompagner les flux importants de piétons et garantir que cet espace public soit à la fois fonctionnel et agréable à vivre.

Valorisation du patrimoine bâti

Le patrimoine bâti de la place est riche et varié. Le bâtiment historique de la gare n'est plus centré sur l'espace public et la réorganisation de ce dernier présente une opportunité de valoriser ce lieu.

Programmation diversifiée

Grâce à sa centralité, la place de la gare offre de nombreuses possibilités pour l'installation de programmes variés, tels qu'une patinoire, un skate-park ou une buvette, contribuant ainsi à dynamiser cet espace. Dans cette optique, il est essentiel de préserver une zone libre permettant de maintenir cette diversité d'activités.

Présence de la Veveyse

La Veveyse, un élément paysager fort de la ville, traverse la place. Bien qu'elle soit recouverte, ce qui implique qu'une partie des espaces ne puissent être plantés, sa présence offre une qualité particulière à la place du 14-Juin. Cette dernière se trouve dans la continuité des quais qui s'étendent jusqu'au lac.

Prise en compte des enjeux climatiques

Actuellement la place réunit tous les facteurs pour la création d'un vaste îlot de chaleur : faible arborisation, forte minéralité, imperméabilité des sols, ... Un véritable changement de paradigme doit s'opérer, il est attendu par la population et est une évidence face au changement climatique.