

MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES (MEP) RÉAMÉNAGEMENT DE L'INTERFACE GARE SUD À VEVEY

MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES D'ARCHITECTES
ET/OU D'ARCHITECTES PAYSAGISTES
À DEUX DEGRÉS EN PROCÉDURE SÉLECTIVE

RAPPORT DU COLLÈGE D'EXPERT·E·S
juin 2026

VEVEY<
DEMAIN

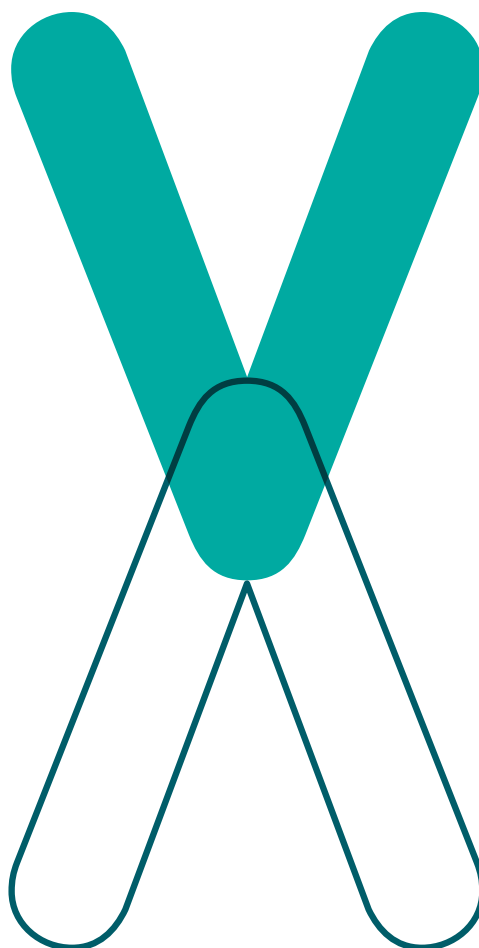


MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES (MEP) RÉAMÉNAGEMENT DE L'INTERFACE GARE SUD À VEVEY

MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES D'ARCHITECTES
ET/OU D'ARCHITECTES PAYSAGISTES
À DEUX DEGRÉS EN PROCÉDURE SÉLECTIVE

RAPPORT DU COLLÈGE D'EXPERT·E·S
juin 2026

VEVEY<
DEMAIN



AVANT-PROPOS

La gare de Vevey n'est pas qu'un point de passage. Elle est, à bien des égards, le cœur battant de notre ville — le lieu où se croisent chaque jour des dizaines de milliers de personnes, où la vie urbaine se concentre avec une intensité rare, où se révèlent, dans toute leur acuité, les défis et les promesses d'une mobilité en pleine transformation.

C'est précisément parce que cet espace structure notre quotidien que la Municipalité a souhaité le traiter avec la rigueur et l'ambition qu'il mérite. Non pas par une décision prise en chambre, mais par une démarche ouverte, progressive, attentive aux usages et aux attentes des habitant·e·s et aussi aux enjeux sociétaux et environnementaux actuels et futurs. La large consultation menée en 2024 — ateliers, marches exploratoires, sondage en ligne — en a été la première expression concrète. Elle a permis d'écouter, de comprendre, de compléter. Elle a surtout montré que Vevey dispose d'une population engagée, soucieuse de la qualité de ses espaces publics et attachée à une ville qui se pense pour ses usager·e·s, pas seulement pour ses flux.

De cette écoute sont nées les pré-études et les images directrices. De ces pré-études, un cahier des charges. Et de ce cahier des charges, les mandats d'étude parallèles — une procédure sélective et exigeante, qui invite des équipes pluridisciplinaires à confronter leurs visions, à se mesurer à la complexité du secteur de la gare, pierre angulaire de la ville de Vevey, à proposer non pas la solution la plus simple, mais la plus appropriée.

Nous en franchissons aujourd'hui une étape charnière. Le chemin a été long — celui d'une démarche exigeante, dont chaque phase a été nécessaire — parce que la qualité d'un projet urbain se construit dans la durée et ne supporte pas l'approximation. La Municipalité tient à remercier chaleureusement l'ensemble des équipes qui ont accepté de s'y engager. Leur travail, leur investissement, leur capacité à se projeter sur un territoire aussi dense que symbolique méritent une reconnaissance sincère.

Ce qui s'amorce désormais dépasse le simple réaménagement d'un carrefour. C'est une nouvelle image de Vevey qui se dessine — une ville qui assume son rôle de pôle régional tout en restant profondément humaine, une ville qui choisit de réconcilier efficacité des déplacements et qualité de vie, minéral et végétal, passages et séjours. Nous nous réjouissons de cette suite.

MOT DU PRÉSIDENT DU COLLÈGE D'EXPERT·E·S

La complexité d'un projet comme celui de l'interface gare sud de Vevey ne se laisse pas facilement appréhender par une seule discipline, ni même par une seule sensibilité. C'est précisément là que réside la force des mandats d'étude parallèles : non pas dans la mise en concurrence au sens strict du terme, mais dans la confrontation fertile de plusieurs visions, nourries par un même cahier des charges, et affinées au fil d'un dialogue exigeant entre équipes, spécialistes conseils et collège d'expert·e·s.

Ce dialogue est au cœur de la procédure, et c'est de la différence des approches et sensibilités de chaque équipe que naît la richesse : elles permettent au collège d'expert·e·s de comprendre en profondeur ce que chaque approche révèle du potentiel du lieu, et de ce qu'il exige.

À cette intelligence collective des professionnel·le·s s'est ajoutée une dimension que je tiens à saluer : l'intégration d'une démarche de consultation élargie auprès de la société civile. Le groupe de suivi citoyen, composé d'habitant·e·s, de commerçant·e·s et de représentant·e·s associatifs, a introduit dans le processus une forme d'expertise irremplaçable, celle de l'usage quotidien, de la pratique vécue, de l'attachement au lieu.

Je souhaite adresser mes remerciements chaleureux aux quatre équipes mandataires pour la qualité de leur engagement, la précision de leur travail et leur capacité à évoluer entre les deux tours avec écoute et rigueur. Je remercie également les membres du collège d'expert·e·s et l'ensemble des spécialistes-conseil, dont la disponibilité et la profondeur d'analyse ont rendu possible une délibération exigeante et respectueuse. Enfin, je salue l'implication des services de la Ville et de leur mandataire, qui ont su créer les conditions d'un processus rigoureux et serein.

Au terme de cette procédure, le collège d'expert·e·s est convaincu que le projet lauréat offre à la Ville de Vevey une base solide, ambitieuse et résiliente pour transformer l'un de ses espaces les plus structurants. Je lui souhaite de disposer des moyens et de la détermination nécessaires pour porter ce projet jusqu'à sa réalisation.

Igor Andersen, président du collège d'expert·e·s

SOMMAIRE

MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES (MEP)	
8	1. INTRODUCTION
8	1.1. Préambule
8	1.2. Objectif des MEP
9	1.3. Maître de l'ouvrage, organisateur et secrétariat
10	2. RÉSUMÉ DES PRINCIPALES CLAUSES RELATIVES À LA PROCÉDURE
10	2.1. Type de procédure et forme de mise en concurrence
10	2.2. Bases réglementaires
11	2.3. Conditions de participation aux MEP
12	2.4. Compétences requises
12	2.5. Dossiers de candidature et critères de sélection
13	2.6. Coût cible du projet
13	2.7. Indemnités
14	2.8. Mandats – intentions du maître de l'ouvrage
14	2.9. Documents remis aux équipes
15	2.10. Propriété des projets
16	3. COLLÈGE D'EXPERT·E·S ET SPÉCIALISTES-CONSEIL
16	3.1. Composition
17	3.2. Incompatibilité (conflit d'intérêt), pré-implication
18	3.3. Implication du public
18	3.4. Confidentialité
19	3.5. Décision d'adjudication et voies de recours
19	3.6. Critères d'appréciation
20	4. CALENDRIER
21	5. CAHIER DES CHARGES
21	5.1. Contexte général
22	5.2. Enjeux et objectifs des MEP
23	5.3. Périmètre d'étude
24	5.4. Contexte de planification
24	5.4.1. Planifications supérieures
24	5.4.2. Etudes préliminaires
24	5.4.3. Images directrices
30	5.5. Histoire et évolution du site
32	5.6. Enjeux
	Espaces publics et urbanisme
	Ecologie et environnement
	Dangers naturels
	Perméabilité des sols et infiltration de l'eau
	Eau dans l'espace public
	Arbres et végétation
	Patrimoine bâti
	Commerces et activités
	Affectation du sol et nouvelles constructions
	Mobilité
	Moderation des vitesses et schéma de circulation
	Livraisons
	Parking et stationnement
	Besoins d'accès pour d'autres services et usages
	Infrastructures
	Eclairage public
	Bruit routier
	Patrimoine culturel – Vevey, Ville d'images
	Activités et manifestations
	Entretien et gestion du site
	Signalétique
50	5.7. Projets connexes et futurs
	L'avenue de Gilamont
	L'avenue Gustave-Coindet
	et le Quai de la Veveyse
	Axes forts cyclistes
	Urban skate
	Ouvrages et locaux techniques
	Infrastructures pour les bus
	Rénovation totale de la gare MVR
	Modernisation de la gare CFF
52	5.8. Objectifs
	Espaces publics et urbanisme
	Mobilité
	Attractivité
	Société et cohésion sociale
	Durabilité
	Sécurité
53	5.9. Etapage des travaux
54	6. PROCESSUS DES MEP
54	6.1. Sélection des équipes participants aux MEP
54	6.2. Notifications
55	7. PHASES DES MANDATS D'ÉTUDES PARALLÈLES
55	7.1. Lancement des études
55	7.2. 1 ^{er} degré
56	7.3. Participation et consultations
57	7.4. 2 ^e degré
57	7.5. Décision du collège d'expert·e·s
58	7.6. Recommandations du collège d'expert·e·s
59	8. PRÉSENTATION ET CRITIQUES DÉTAILLÉES DES PROJETS
59	8.1. Projet lauréat
76	8.2. Projets 2 ^e degré
94	8.3. Projet 1 ^{er} degré
122	8.4. Remerciements
123	9. APPROBATION DU COLLÈGE D'EXPERT·E·S

1. INTRODUCTION

1.1

Préambule

À Vevey, le secteur de la gare est bien plus qu'un point de transit. Situé entre lac et montagnes, en plein cœur de ville, il constitue une interface majeure entre mobilités régionales et vie locale, entre rythmes quotidiens et aspirations urbaines. Son évolution est aujourd'hui une opportunité stratégique de repenser un morceau de ville à haute valeur symbolique, fonctionnelle et sociale. Le projet d'interface gare s'inscrit dans un contexte de mutation des mobilités, de densification du tissu urbain et de transition climatique. Il vise à transformer un espace aujourd'hui contraint en un lieu fluide, lisible et inclusif – capable d'accueillir les flux croissants, tout en renforçant la qualité des espaces publics et l'identité veveysanne.

Ces MEP ont pour ambition d'ouvrir le champ des possibles, en sollicitant des propositions sensibles et innovantes, à la croisée de l'urbanisme, de l'architecture, des mobilités et du paysage. Les équipes sont invitées à porter un regard curieux et critique sur le site, à mettre en récit ses potentiels et à explorer des réponses concrètes aux enjeux techniques, spatiaux et humains du projet.

1.2

Objectif des MEP

Le processus des MEP permet de comparer plusieurs visions proposées par des équipes pluridisciplinaires, afin de repenser de manière cohérente et ambitieuse cet espace stratégique. Bien que le projet se concentre sur les espaces publics autour de la gare, le terme « interface » souligne l'importance d'aborder des enjeux plus larges, tels que la gestion des mobilités, l'attractivité du site, la qualité de vie et les impacts sur l'ensemble du périmètre.

L'objectif est de faire émerger la meilleure solution pour accompagner le développement du quartier, tout en renforçant son rôle de pôle de connexion et en améliorant durablement l'attractivité et la qualité de vie au cœur de la ville.

1.3

Maître de l'ouvrage, organisateur et secrétariat

Le maître d'ouvrage est la Ville de Vevey représentée par son Service de l'urbanisme et de la mobilité. Elle a mandaté le bureau ABA Partenaires SA à Lausanne en tant que bureau d'assistance à la maîtrise d'ouvrage (BAMO) pour l'organisation technique de la présente procédure.

2. RÉSUMÉ DES PRINCIPALES CLAUSES RELATIVES À LA PROCÉDURE

2.1 Type de procédure et forme de mise en concurrence

La présente procédure porte sur des MEP de projets en procédure sélective à deux degrés, tels que définis par les articles 3, 5 et 7 du règlement des concours d'architecture et d'ingénierie SIA 143 (édition 2009). Selon l'article 17.1 a), il s'agit de MEP avec poursuite de mandat. La Ville de Vevey opte pour ce type de procédure dans le cadre de projets urbains et sensibles, qui concernent directement la population et qui nécessitent une forte adhésion technique, politique et populaire.

L'objectif est d'obtenir un concept portant sur le réaménagement du secteur sud de la gare qui intègre à la fois les contraintes urbaines, architecturales, de mobilités et paysagères, ainsi que les attentes des usager·e·s, définies sur la base d'une démarche participative.

Le projet doit impérativement se fonder sur l'une ou l'autre des images directrices élaborées dans le cadre des études préliminaires. Les images directrices ont permis d'obtenir un consensus auprès des nombreux partenaires impliqués dans le projet et servent ainsi de base de réflexion.

La mise en concurrence sous forme de MEP est jugée adaptée dans le cadre de la recherche d'une solution avec poursuite de mandats, pour une problématique nécessitant l'évaluation de différentes pistes de réflexion, de dialogues participatifs, de conditions-cadres à vérifier et d'un programme susceptible d'évoluer.

Elle permet au collège d'expert·e·s, qui rassemble des représentant·e·s de la Municipalité et des services de l'administration, des professionnel·le·s actif·ve·s dans les domaines de l'architecture et de l'architecture du paysage, de la mobilité, de l'ingénierie ainsi que des représentant·e·s des usager·e·s, de dialoguer avec les bureaux sélectionnés dans le but d'orienter et de préciser les projets.

L'objectif des MEP est de sélectionner un projet qui permette de définir un concept de réaménagement des espaces publics du sud du secteur gare de Vevey. Les MEP sont lancés à l'issue d'un appel à candidatures, ayant pour objectif la sélection de quatre groupements sur la base de dossiers. Les MEP se déroulent en deux degrés. Trois équipes poursuivent les études lors du deuxième degré.

2.2

Bases réglementaires

La procédure est soumise à l'Accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP 2019), à la Loi fédérale sur le marché intérieur (LMI) ainsi qu'à la Loi sur les marchés publics du canton de Vaud (LMP-VD, RSV 761.01, du 14 juin 2022) et son règlement d'application (RLMP-VD, RSV 761.01.1, du 29 juin 2022). En revanche, elle n'est pas soumise aux traités internationaux sur les marchés publics ni à la LMP/OMP.

La participation à cette procédure implique pour l'adjudicateur, l'organisateur, le collège d'expert·e·s et les participant·e·s l'acceptation des bases réglementaires. De plus, toutes les lois et normes suisses et cantonales en matière de construction et d'aménagement sont applicables.

Les dispositions de ce programme, ainsi que les réponses aux questions dans le cadre des MEP, sont obligatoires pour l'organisateur, le collège d'expert·e·s et les participant·e·s. En soumettant leur candidature et en participant aux MEP, les soumissionnaires ont déclaré accepter ces dispositions, y compris les décisions du collège d'expert·e·s.

Dispositions fédérales

- Loi fédérale sur le marché intérieur du 6 octobre 1995 (LMI)
- Loi fédérale sur la concurrence déloyale du 19 décembre 1986 (LCD)
- Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées du 13 décembre 2002 (LHand)
- Loi fédérale sur les travailleurs détachés du 8 octobre 1999 (LDET), art. 9 al. 2, lettre d
- Loi fédérale sur le travail au noir du 17 juin 2005 (LTN), art. 13
- Loi fédérale sur l'égalité entre femmes et hommes du 24 mars 1995 (LEg)
- Loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 1^{er} mai 2014 (LAT) et son ordonnance d'application

Dispositions cantonales et intercantionales

- Accord intercantonal sur les marchés publics du 15 novembre 2019
- Loi cantonale vaudoise sur les marchés publics du 14 juin 2022
- Règlement cantonal vaudois sur les marchés publics du 29 juin 2022
- Loi cantonale sur l'énergie du 16 mai 2006 (LVLEne), révisée le 7 juillet 2014 et son règlement d'application du 1^{er} février 2015
- Loi sur les routes (LRou)
- Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions du 1^{er} septembre 2018 (LATC) et ses règlements d'application (RLAT et RLATC)
- Loi sur la protection du patrimoine naturel et paysager (LPrPNP)
- Conventions collectives de travail (CCT)

Prescriptions communales

- Plan directeur communal
- Règlement communal sur les constructions de la Ville de Vevey
- Plan climat communal
- Directive municipale sur la protection des arbres
- Règlement communal sur la protection des arbres
- Projet d'agglomération Rivelac de 5^e génération (PA5)

Normes et directives

- Société suisse des Ingénieurs et des Architectes (SIA) – normes, règlements et recommandations en vigueur
- Association des établissements cantonaux contre l'incendie (AEAI) – normes et directives de protection incendie en vigueur

A noter que le règlement SIA 143 des MEP d'architecture et d'ingénierie (édition 2009) et de la ligne directrice n°142i-202f – « Conflits d'intérêts et motifs de renonciation » publiée par la SIA a été appliqué à la présente procédure. Toutefois, les MEP n'ont pas été certifiés SIA.

2.3

Conditions de participation aux MEP

Les participant·e·s doivent être établi·e·s en Suisse ou dans un État signataire de l'accord OMC sur les marchés publics, qui offre la réciprocité aux mandataires suisses, pour autant qu'ils remplissent l'une des quatre conditions suivantes :

- Être porteur·se, à la date de dépôt du dossier de candidature, un diplôme d'architecte ou d'architecte-paysagiste de l'Université de Genève (IAUG/EAUG), à l'Académie d'Architecture de Mendrisio, des filières d'ingénieurs et d'architectes des Écoles Polytechniques Fédérales de Lausanne ou de Zurich (EPF), ou des Hautes écoles Spécialisées (HES/ETS), ou un diplôme étranger bénéficiant de l'équivalence.
- Être inscrit·e·s, à la date de dépôt du dossier de candidature, au registre des aménagistes, des architectes, des architectes-paysagistes ou des urbanistes REG A ou REG B de la Fondation des registres suisses des professionnels de l'ingénierie, de l'architecture et de l'environnement, ou à un registre officiel professionnel étranger équivalent.

– Les candidat·e·s en possession d'un diplôme étranger doivent fournir la preuve de son équivalence lors de leur candidature. Cette dernière peut être demandée à la Fondation des Registres suisses des professionnels de l'ingénierie, de l'architecture et de l'environnement – REG. Le SEFRI (Secrétariat d'État à la formation, à la recherche et à l'innovation se charge également de la reconnaissance des diplômes étrangers.

Dans le cas d'un groupement de bureaux, tous les bureaux doivent remplir les conditions de participation. Un·e employé·e peut participer à la procédure des MEP comme associé·e à un bureau si son employeur·se l'y autorise et ne participe pas lui-même/elle-même, comme mandataire, membre, suppléant·e, ou expert·e du collège. L'autorisation signée de l'employeur·se doit être annexée à l'inscription.

2.4

Compétences requises

Les bureaux souhaitant déposer un dossier de candidature doivent obligatoirement s'associer sous la forme d'un groupement pluridisciplinaire avec des planificateur·trice·s spécialisé·e·s issu·e·s des domaines suivants :

- Architecte ou architecte-urbaniste,
- Architecte paysagiste,
- Spécialiste en transports et mobilité,
- Ingénieur·e en génie civil,

Pour les MEP, le pilote du groupement doit être l'architecte ou l'architecte paysagiste.

Un éclairagiste-conseil complète obligatoirement l'équipe à l'issue du 1^{er} degré des MEP.

Un bureau ou un membre d'une association de bureaux ne peut pas participer, dès la phase de préqualification, à plus d'une candidature.

2.5

Dossiers de candidature et critères de sélection

Pour la phase de sélection, les candidat·e·s doivent déposer un dossier respectant strictement la forme et le contenu demandés par l'adjudicateur.

Le dossier demandé comprend trois parties soumises à l'évaluation du collège d'expert·e·s :

- L'organisation et ressources (dont les CV des personnes responsables par domaine)
- Un chapitre relatif à l'identification et compréhension des enjeux, motivation
- Les références du/de la candidat·e (2 références par discipline pour chacune des thématiques : urbanisme, architecture du paysage, mobilité.

2.6

Coût cible du projet

Le projet a été devisé lors des études préliminaires à CHF 17'000'000.- HT, y compris les honoraires des mandataires, soit 14'100'000 HT hors honoraires. Il constitue le montant sujet au cofinancement et la cible budgétaire maximale. Cet estimatif est révisé en fonction du projet lauréat.

2.7

Indemnités

Phase de sélection

Cette phase ne donne lieu à aucune indemnité.

Premier degré

Un montant forfaitaire de CHF 30'000.- TTC rémunère les prestations de chaque équipe sélectionnée au premier degré. Ce montant couvre les prestations des groupements sélectionnés pour le 1^{er} tour et des éventuels partenaires avec lesquels ils auront décidé de s'associer. Il couvre les honoraires et frais (y compris les déplacements, les présentations et hébergements).

Deuxième degré

Un montant forfaitaire de CHF 50'000.- TTC rémunère les prestations de chaque groupement sélectionné au deuxième degré (2 à 3 équipes). Ce montant couvre les prestations du bureau et des éventuels partenaires avec lesquels il aura décidé de s'associer. Il couvre les honoraires et frais (y compris les déplacements, les présentations et hébergements). Ces honoraires comprennent également la participation à une séance de présentation au comité citoyen et à la CAT, ainsi que la présentation au collège d'expert·e·s.

Calculs des indemnités

Le calcul du montant des indemnités se réfère à la norme SIA 143 concernant les mandats de projets, à savoir une indemnité identique pour tou·te·s les participant·e·s et équivalente à 80% des honoraires calculés pour une prestation équivalente en mandat direct. Cette estimation pour une prestation équivalente se réfère à l'annexe du règlement SIA 142, éd. 2009 pour la détermination de la somme des prix et se base sur le total du coût de l'ouvrage estimé à CHF 14'100'000.- HT (+/- 30%).

Les coefficients suivants ont été appliqués pour le calcul:

- z1, z2 selon KBOB 2029
- tarif horaire moyen: 130.-/h
- majoration +5% pour procédure sélective
- majoration +15% pour prestation d'ingénieurs et autres spécialistes

Seul un projet rendu respectant les conditions prescrites (contenu et délais) est dédommagé.

2.8

Mandats – intentions du maître de l'ouvrage

Le mandat attribué à l'issue des MEP concerne le projet de réaménagement du secteur sud de la gare de Vevey.

Le maître de l'ouvrage entend confier toutes les prestations d'études et de réalisation des phases 31 à 53 selon les règlements SIA 102 et 105 (édition 2020) à l'auteur du projet lauréat recommandé par le collège d'expert·e·s.

Le mandat sera attribué au groupement lauréat dont les propositions sont jugées réalisables et répondant au règlement, cahier des charges et programme des MEP, selon les recommandations du collège d'expert·e·s. Un ou plusieurs contrats seront établis avec le groupement lauréat afin de préciser les prestations attendues sur le mandat.

2.9

Documents remis aux équipes

Dossiers remis à chaque participant·e pour la procédure sélective :

- Descriptifs et objectifs – document 1
- Conditions administratives – document 2
- Autres documents à rendre (fichiers sur SIMAP)

Documents remis :

- A01 – Rapport étapes 1-2_Avril 2024
- A02 – Rapport étapes 3-4_Janvier 2025
- A03 – Rapport étapes 3-4 annexes_Janvier 2025
- A04 – Synthèse des réflexions sur les images directrices_Janvier 2025
- A05 – Rapport de synthèse démarche participative_Janvier à mars 2024
- A06 – Synthèse sondage en ligne_Février 2024
- A07 – Rapport complet sondage en ligne_Février 2024
- A08 – Rapport de synthèse démarche participative_Octobre 2024
- A09 – Budget général_Novembre 2024
- A10 – Chiffrage détaillé_Novembre 2024
- A11 – Plan-situation
- A12 – Plan-situation avec services

Documents supplémentaires remis en cours de procédure

- Relevé altimétrique du secteur
- Estimation des cadences des bus à partir de l'horaire projeté 2026
- Relevés LiDAR
- Plans intentionnels du Quai du 8 mars
- Orientation vers divers sites de référence : carte des dangers naturels (www.geoportail.vd.ch), <https://www.hydrodaten.admin.ch/fr/seen-und-fluesse/stationen-und-daten/2486>, <https://www.t-l.ch/collectivites/guide-des-amenagements-pour-les-transports-publics-routiers-tl/>)

2.10

Propriété des projets

Tous les projets restent la propriété intellectuelle de leurs auteur·e·s. Les documents des projets primés et mentionnés deviennent propriété conjointe des maîtres d'ouvrage et sont conservés par la Commune de Vevey.

3. COLLÈGE D'EXPERT·E·S ET SPÉCIALISTES-CONSEIL

3.1

Composition

Le collège d'expert·e·s, désigné par le maître d'ouvrage, est composé des personnes suivantes :

Collège d'expert·e·s, membres professionnel·le·s :

Igor Andersen Président du collège d'expert·e·s, urbaniste FSU, architecte EPFL et licencié en droit de l'Université Catholique de Louvain

Vincent Rapin Président suppléant du collège d'expert·e·s, Architecte EPFL SIA FAS BSA

Boris Abbet Architecte HES, Service de l'urbanisme et de la mobilité, Ville de Vevey, Chef de projet

Alessia Daouk Géographe UNIL, urbaniste FSU, MAS Urbanisme durable, Service de l'urbanisme et de la mobilité, Ville de Vevey, Cheffe de projet

Antoine Dormond Municipal, Service de l'urbanisme et de la mobilité, Ville de Vevey, Architecte-paysagiste HES FSAP

Sarah Droz Ing. civil dipl. EPFL mobilité et transport SVI

Sonia Lavadinho Géographe, anthropologue et sociologue urbaine, spécialisée en psychologie systémique et proxémie

Alexandre Piquel Architecte DPLG

Elise Riedo Ingénieure en aménagement du paysage de l'Ecole supérieure d'horticulture et du paysage d'Angers (France)

Cristina Woods Architecte Harvard GSD SIA

Marco Pavarini Psychologue, Responsable du Travail social de proximité, Service de la cohésion sociale, Ville de Vevey

Collège d'expert·e·s suppléant·e·s. Membres professionnel·le·s (en relation avec le sujet des MEP) :

Marc Assal Géographe-urbaniste UNIL, Service de l'urbanisme et de la mobilité, Ville de Vevey, Chef de projet

Dimitri Dorogi Ing. manag. techn. entrepr. dipl. EPFL, Service de l'urbanisme et de la mobilité, Ville de Vevey, Chef de projet

Grégoire Monnard Ingénieur civil HES

Membres non-professionnel·le·s suppléant·e·s (en relation avec le sujet des MEP) :

Gabriela Kämpf Municipale, Service de la cohésion sociale Ville de Vevey, Gestionnaire en tourisme et spécialiste en nature et environnement

Spécialistes-conseil – Groupe 1 (participent au 1^{er} et 2^e degrés) :

Sarah Bah Gérante, CFF

Philippe Gentizon Ingénieur en transports dipl. EPFL et aménagiste REG A

Pascal Regli Directeur Mobilité Piétonne Suisse, Géographe, planificateur en transports SVI

Thibault Repond Responsable sauvegarde Canton de Vaud DGIP – DMS

Leila Slama-Lambelet Responsable du réseau routier et espaces publics Canton de Vaud DGMR

Antoine Stübi (1^{er} degré) Membre de la direction VMCV, Responsable de département Stratégie & Planification puis **Valérie Cerri** (2^e degré)

Cheffe de service Planification, VMCV

Pascal Viot Directeur iSSUE – Institut Suisse de Sécurité Urbaine et Événementielle

Alexa Wiskott Canton de Vaud DGMR, Cheffe de projet, Unité vélo

Spécialistes-conseil – Groupe 2

(technique et construction – indépendants) – 2^e degré :

Patrick Defago Architecte Économiste

François Dufour Architecte lumière

Administration – Groupe 3 (services de la ville) – 2^e degré :

Service cohésion sociale

Bureau Durabilité

Service Culture

Service Travaux

Société civile – Groupe 4 – 2^e degré :

Groupe de suivi citoyen

23 personnes inscrites au groupe. Représenté·e·s par – 2 personnes : Tarik Basha et Jean Schaer.

– 1 représentant commerçant·e·s :

David Jordan, membre de la SIC

Commission d'aménagement du territoire (CAT)

CAT élargie (ATE, SIC etc.).

3.2

Incompatibilité (conflit d'intérêt), pré-implication

Toute personne et bureau qui a participé à la préparation et à l'organisation de la présente procédure, ainsi qu'aux démarches d'aide à la décision et à l'élaboration des documents des MEP, est informé qu'il possède un devoir de réserve et de confidentialité sur les informations qu'il détient. Il ne peut donc pas transmettre des informations ou des documents à des tiers, qu'ils participent ou non à la procédure, sauf sur autorisation de la part de l'adjudicateur ou de l'organisateur après consultation de l'adjudicateur, ceci pour autant que tout·e·s les participant·e·s en soient informé·e·s dans le même délai.

Le fait qu'un·e participant·e ait pu obtenir une information ou un document de manière privilégiée par rapport aux autres participant·e·s représente une violation grave du principe de l'égalité de traitement et entraîne son exclusion immédiate de la procédure.

L'adjudicateur se réserve le droit de déposer une requête en dommages et intérêts s'il estime que cela a nui à l'efficacité de la mise en concurrence ou que cela lui a apporté un préjudice important, notamment celui de devoir renouveler la procédure des MEP. L'art. 14 AIMP 2019 demeure réservé.

Les bureaux et leur personnel ne peuvent participer à la procédure que s'ils ne sont pas en situation de conflit d'intérêts avec un·e membre du collège d'expert·e·s, un·e suppléant·e, un·e spécialiste-conseil, l'adjudicateur ou l'organisateur de la procédure mentionnés dans le présent document. Sont exclues, conformément à l'article 12.2 du règlement SIA 143, toutes les personnes entretenant une relation non admise avec ces acteurs, y compris les planificateurs employés par le maître d'ouvrage ou un·e membre du collège d'expert·e·s (spécialistes-conseils, groupe de suivi et organisateur), ainsi que les planificateurs spécialisés ayant un lien de parenté ou une relation professionnelle étroite avec un·e membre du collège d'expert·e·s.

Les membres du jury, leurs suppléant·e·s, l'adjudicateur et l'organisateur de la procédure attestent, par leur signature en fin de document, à éviter toute situation de conflit d'intérêts avec les participants potentiels. Les spécialistes-conseils sont également sensibilisés à cette problématique par l'organisateur. Sauf si l'adjudicateur ou le collège d'expert·e·s décide de l'exclure d'office, une personne ou un bureau ayant réalisé une prestation spécifique avant le lancement de la procédure peut y participer, à condition que cette prestation :

- était limitée dans le temps et est achevée au moment du lancement de la procédure ;
- ne touche pas l'organisation de la procédure ;
- n'est pas comprise dans le marché mis en concurrence (par exemple : expertise, diagnostic, étude de faisabilité ou étude d'impact préalable) ;
- sa prestation s'est limitée à réaliser une étude de marché (art. 14, al. 3 AIMP 2019) et les résultats de cette étude sont remis en annexe des documents des MEP.

En cas de participation à la procédure et en cas de recours de la part d'un·e autre participant·e, la personne et le bureau concernés devront être en mesure de démontrer qu'ils ne possèdent pas d'avantage prépondérant, particulier ou déterminant, par rapport aux autres participant·e·s, qui pourrait fausser le jeu de la concurrence.

3.3

Implication du public

L'implication citoyenne est un pilier central du projet d'interface gare.

Dès le début des réflexions, pendant les études préliminaires, un important processus participatif – combinant ateliers, marches exploratoires et sondage en ligne – a permis d'intégrer les attentes des habitant·e·s et usager·e·s au projet.

Entre janvier et mars 2024, un premier cycle d'ateliers a réuni la population, les commerçant·e·s et les associations pour échanger sur les enjeux et les contraintes techniques.

Parallèlement, un sondage en ligne a recueilli un large éventail d'avis, notamment auprès des pendulaires et des habitant·e·s des communes voisines, enrichissant ainsi le diagnostic du site.

À la suite de ces consultations, la variante initialement privilégiée par la population a dû être abandonnée pour des raisons techniques. Des études complémentaires ont été menées durant l'été 2024, suivies d'un second cycle participatif en octobre 2024.

Un groupe de suivi citoyen a été créé lors des études préliminaires. Il est composé d'habitant·e·s, usager·e·s et commerçant·e·s d'un côté, et de membres d'associations et de la commission de l'aménagement du territoire (CAT) de la Ville de Vevey de l'autre côté.

Lors de la seconde et dernière phase de sélection des MEP, le groupe de suivi citoyen, a pu prendre connaissance des projets proposés par les trois bureaux finalistes. Ces présentations suivies d'une partie questions-réponses a eu lieu en mi-mars 2026. Les points positifs et à améliorer ont été relevés à la suite de ces présentations puis présentés au collège d'expert·e·s fin mars.

Par ailleurs, les services de la Ville de Vevey ont également été invités à prendre connaissance des projets des trois groupements finaux et de les discuter dans le cadre d'un atelier dont le but était de faire émerger les points forts et à améliorer.

L'ensemble de ces évaluations et recommandations a été présenté au collège d'expert·e·s et reporté dans le cahier du jury pour le 2^e degré.

3.4

Confidentialité

Les documents et informations fournies réciproquement entre le maître de l'ouvrage et les candidat·e·s sont utilisés exclusivement dans le cadre de la présente procédure et traités de manière confidentielle par les parties. Tou·te·s les concurrent·e·s ayant déposé un projet s'engagent à un devoir de réserve et à ne pas rendre leur projet public avant l'inauguration de l'exposition.

Les membres du collège d'expert·e·s et leurs bureaux, les spécialistes-conseils et leurs bureaux, les membres du groupe de suivi citoyen et toute personne ayant pris connaissance des informations ainsi que l'organisateur sont informé·e·s qu'ils ont un devoir de réserve et de confidentialité sur les informations qu'ils détiennent. Ils ne peuvent donc pas transmettre des informations ou des documents à des tiers, qu'ils participent ou non aux MEP, sauf sur autorisation de la part de l'adjudicateur ou via ce dernier.

Les personnes membres du groupe de suivi citoyen et en particulier celles ayant participé aux soirées de présentation des projets ont signé un accord de confidentialité.

3.5

Décision d'adjudication et voies de recours

Dans la décision précisant sa sélection ou sa non-sélection, chaque participant-e reçoit un tableau d'analyse multicritères indiquant au minimum son résultat et le résultat du dernier participant-e sélectionné-e. Les décisions relatives à la procédure rendues par l'adjudicateur (la Municipalité ou ses représentant.e.s), notamment l'avis des MEP, l'exclusion d'une demande de participation ou la décision de sélection des candidat.e-s pour le 1^{er} degré de la procédure, peuvent faire l'objet d'un recours auprès de l'autorité judiciaire compétente dans un délai de 20 jours (cf. AIMP 2019 art. 56, al. 1) à compter de la notification de la décision. Le droit applicable est le droit suisse, en particulier le Code des Obligations. Le for est à Vevey. Les litiges relatifs aux MEP peuvent faire l'objet de recours selon l'art. 28.1 du règlement SIA 143. Les appréciations du collège d'expert.e-s sont sans appel.

3.6

Critères d'appréciation

Le collège d'expert.e-s a défini la liste exhaustive des critères d'appréciation, à considérer en lien avec le contenu du programme et examinés sous l'angle des principes du développement durable, qu'il appliquera lors de l'évaluation des projets (sans ordre préférentiel):

- Qualité urbanistique et insertion dans le site, la ville, les projets connexes;
- Qualités architecturales, paysagères et spatiales;
- Qualités d'usages des espaces publics en lien avec le concept paysager et d'appropriation de ces espaces en tout temps (saisons, jour/nuit) et pour tous types d'usagers;
- Pertinence du projet vis-à-vis des enjeux de transition écologique;
- Traitement des flux en relation avec l'accessibilité du site (en particulier la mobilité douce);
- Pertinence des propositions vis-à-vis du réseau de transports publics (restructuration et efficacité);
- Économie du projet;
- Pertinence des synergies et des maillages entre les différentes activités (bâtiment de la gare, commerces, P+R, vie de quartier, espaces de jeux et de détente);
- Méthodologie d'intervention et phasage;
- Respect du cahier des charges et adéquation du projet avec les objectifs issus des démarches préliminaires et des images directrices;
- Adéquation du projet aux diverses contraintes, notamment:
 - Faisabilité technique et structurelle;
 - Respect des différentes bases juridiques, légales et réglementaires.

L'ordre de citation des critères ne correspond pas à une pondération.

Le collège d'expert.e-s sélectionne un groupement lauréat sur la base des critères d'évaluation exposés.

4. CALENDRIER

Phase de sélection	
01.07.2025	Ouverture de la procédure sélective sur le site <i>www.simap.ch</i>
08.07.2025	Délai d'envoi des questions sur <i>www.simap.ch</i>
11.07.2025	Réponse aux questions de la procédure sélective sur <i>www.simap.ch</i>
14.08.2025 à 12h	Date du rendu des dossiers de sélection
04.09.2025	Notification de la sélection / non-sélection pour le MEP

MEP – 1 ^{er} degré	
11.09.2025	Date de limite pour poser des questions
18.09.2025	Délai pour les réponses aux questions
07.11.2025 à 12h00	Réception des dossiers (planches et présentation)
11.11.2025	Séance du groupe d'expert·e·s – jour 1
13.11.2025	Séance du groupe d'expert·e·s – jour 2

MEP – 2 ^e degré	
25.11.2025	Envoi des critiques aux concurrent·e·s
01.12.2025 à 12h	Date de limite pour poser les questions
04.12.2025	Délai pour les réponses aux questions
06.03.2026 à 12h	Réception des dossiers (planches)
10 et 12.03.2026 (en soirée)	Séance avec les citoyen·ne·s et CAT
24.03.2026	Séance du groupe d'expert·e·s – jour 1
26.03.2026	Séance du groupe d'expert·e·s – jour 2

Résultats et exposition	
2 juin 2026	Annonce du résultat aux concurrent·e·s (sous réserve de la décision de la Municipalité)
à définir	Vernissage et exposition

5. CAHIER DES CHARGES

5.1

Contexte général

Avec plus de 20'000 habitant·e·s sur un territoire assez restreint de 238 ha, Vevey est une ville dense et de courtes distances qui bénéficie d'une grande proximité d'accès à pied. Ville-centre de l'agglomération Rivelac avec Montreux, Vevey possède la particularité de concentrer ses grands centres commerciaux de rayonnement régional en son cœur à proximité directe du secteur de la Gare. Vevey est également le pôle d'emploi le plus important de l'agglomération, comptabilisant environ 14'000 emplois, soit un ratio assez élevé de 0.64 emploi pour 1 habitant·e.

Le secteur de la Gare est une des « portes d'entrée » de la ville, à l'intersection des différentes entités territoriales de Vevey :

- la Vieille-Ville au sud-est avec ses rues bordées de commerces traditionnels de petite taille ;
- le quartier de Charmontey au nord-est avec son caractère plus résidentiel et verdoyant ;
- les quartiers mixtes de Plan-Dessus au nord-ouest et Plan-Dessous au sud-ouest.

Ces derniers concentrent les grands centres commerciaux ainsi que les anciens et nouveaux quartiers d'habitation et certains équipements publics (terrains de sport, parcs, écoles, etc.).

Lieu de passage obligé, mais aussi apprécié en tant que lieu de séjour, le secteur de la Gare est néanmoins très peu valorisé et ne présente pas de cohérence d'ensemble. Il se compose de nombreuses surfaces qui, bien qu'elles soient entretenues avec soin, sont mal connectées, faiblement identifiées et sans possibilité d'appropriation. Le site recèle néanmoins un potentiel important de valorisation des espaces publics qui, du fait de sa localisation particulière, aura un impact majeur à l'échelle de la commune, voire de la région. Le secteur de la Gare a une excellente desserte, tant ferroviaire que des lignes de bus urbaines et régionales, et fonctionne comme le cœur névralgique qui irrigue l'ensemble de la commune.

Une meilleure interface avec les transports publics régionaux et urbains sera un atout indéniable, car de nombreux·ses habitant·e·s des communes voisines se rabattent sur la gare de Vevey pour bénéficier des liaisons ferroviaires qu'elle offre. Le réaménagement de l'interface permettra entre autres d'améliorer le confort des usager·e·s des transports publics se rendant à Vevey ou ne faisant qu'y transiter. Toutefois, dans sa configuration actuelle, le site présente de nombreux déficits fonctionnels. En effet, les arrêts de bus sont dispersés, les liaisons en mobilité douce ne sont ni optimisées ni sécurisées et le flux des véhicules automobiles au niveau du giratoire est congestionné aux heures de pointe.

Le secteur de la gare possède également une interface nord qui se révèle être fondamentale au bon fonctionnement des mobilités. Cette connexion entre le nord et le sud de la ville accueille l'actuelle Gare du MVR, les parkings P+R et B+R, et le parking Gare Centre. Cet ancien secteur industriel, qui accueillera dès 2027 la future Gare des MVR, ne répond actuellement à aucun critère de qualité en termes d'espace urbain.

Le secteur nord, bien que directement lié au bon fonctionnement de l'interface, est un secteur complexe et son développement fait l'objet de réflexions menées en parallèle.

Fort de ces constats et soucieuse de son développement futur, la Municipalité de Vevey a décidé de lancer un projet de réaménagement du secteur sud de la Gare par le biais des MEP.

5.2

Enjeux et objectifs des MEP

Le projet de réaménagement de l'interface sud de la gare s'inscrit dans une volonté de repenser un secteur clé de la ville en conciliant fonctionnalité, attractivité et durabilité. Il répond à des enjeux multiples liés à la qualité des espaces publics, à la mobilité, à l'identité urbaine et à la cohésion sociale, dans une logique d'adaptation aux besoins actuels et futurs.

Sur le plan des espaces publics et de l'urbanisme, l'enjeu est de créer un environnement polyvalent, lisible et harmonieux, en valorisant le patrimoine existant tout en affirmant une identité forte. L'objectif est de proposer des aménagements modulables, confortables et inclusifs, capables de répondre à la diversité des usages, et d'intégrer dans une logique de cohérence urbaine. Concernant la mobilité, le projet vise à mettre en place une interface multimodale efficace, sécurisée et accessible à tou·te·s. L'enjeu est d'assurer une articulation fluide entre les différents modes de transport tout en renforçant la continuité des cheminements piétons et cyclables. L'objectif est d'optimiser les correspondances, d'adapter les quais et les espaces de stationnement pour les vélos, tout en garantissant la prise en compte des besoins spécifiques, notamment ceux des personnes à mobilité réduite et des services en lien avec la gare.

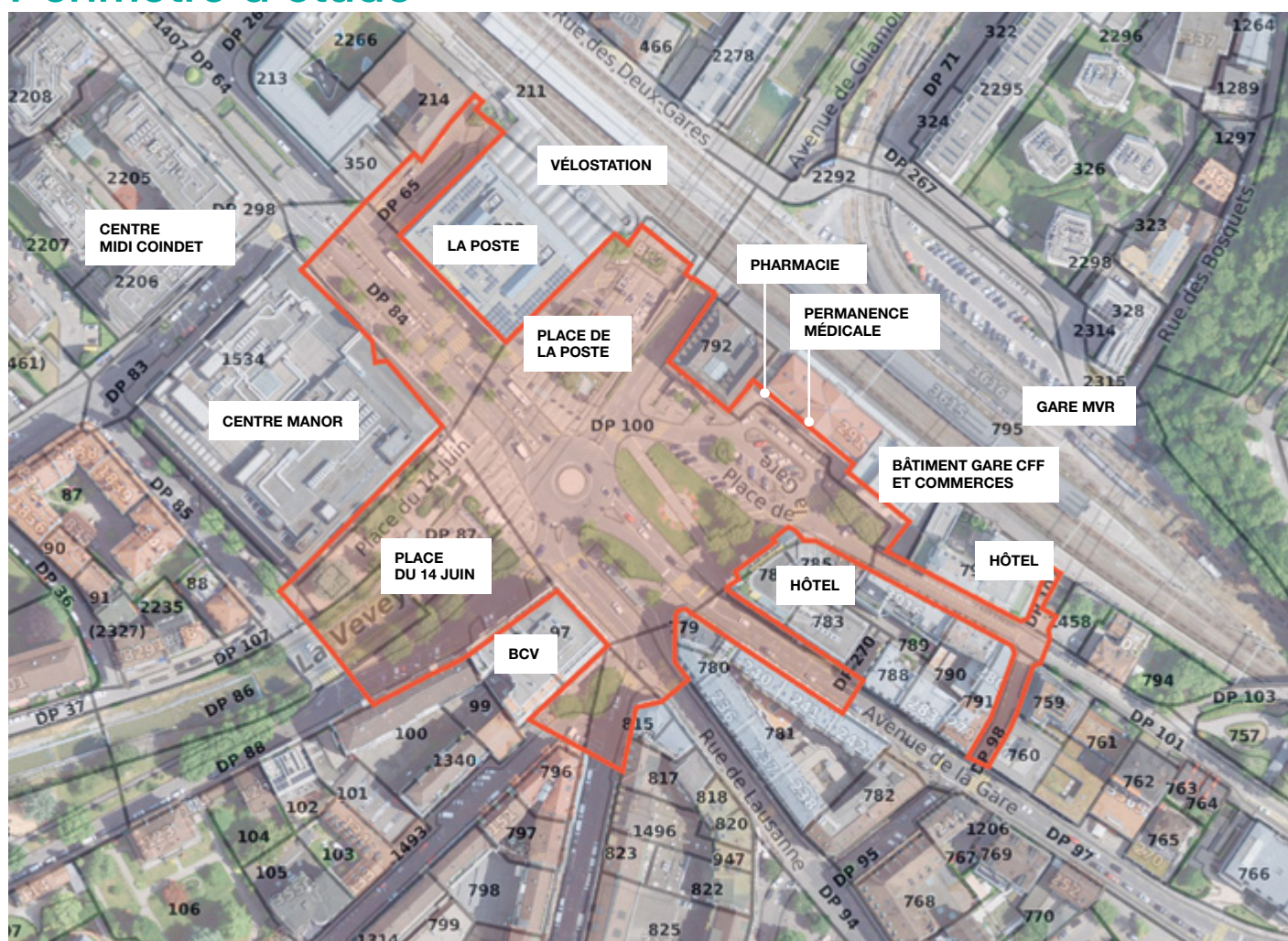
En matière d'attractivité, le projet doit soutenir le dynamisme du centre-ville en renforçant l'animation sociale, culturelle et commerciale de l'interface. Il s'agit d'intégrer les besoins des activités environnantes, de favoriser une ambiance conviviale et de faire de ce lieu un repère fort, en cohérence avec l'image de Vevey, notamment en tant que Ville d'images.

Les enjeux transversaux en lien avec la durabilité portent sur la résilience face aux défis climatiques et la transition écologique. L'objectif est de concevoir un espace durable intégrant par exemple une gestion responsable des eaux, la réduction des îlots de chaleur, la présence accrue d'éléments propices à la biodiversité et la valorisation de matériaux locaux et réemployés. Enfin, le projet doit tenir compte des enjeux majeurs en matière de société, de cohésion sociale et de sécurité. Il s'agit de créer des espaces accessibles à tou·te·s, propices aux rencontres intergénérationnelles, au vivre-ensemble et à l'inclusion. L'objectif est également de renforcer le sentiment de sécurité par une conception ouverte, la visibilité des espaces et des dispositifs adaptés, contribuant à une occupation active et bienveillante du lieu.

FIGURE 1 : PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION ET CERTAINS ATTRACTEURS PRÉSENTS SUR LE SITE. SOURCE : CARTORIVIERA ET VILLE DE VEVEY.

5.3

Périmètre d'étude



Le périmètre de réflexion englobe une surface plus large qui tient compte également de la partie au nord des voies CFF, traitée dans un projet en parallèle. Le périmètre de réflexion est variable et peut couvrir selon les problématiques un bassin fonctionnel allant de la région autour de Vevey jusqu'aux limites de l'agglomération. Le périmètre du secteur de la Gare est délimité par :

- Le passage Saint-Antoine (PI des Moulins) à l'ouest ;
- Le débouché des rues de la Madeleine, Paul-Ceresole et Aimé-Steinlen au sud ;
- Les pieds des façades du bâtiment Manor au sud-ouest ;
- Les voies CFF au nord ;
- L'extrémité des quais CFF à l'est (passage des Bosquets et rue de la Clergère)

Le périmètre d'intervention, d'une surface d'environ 23'000 m², comprend l'entier du DP 87, DP 98, DP 100 et du DP 102, ainsi qu'une partie des DP 65, 84, 88, 89, 91, 94, 97, 101.

Des portions de parcelles privées font partie du projet :

- Une partie de la parcelle 795, de propriété des CFF.
- Une partie de la parcelle 1534, de propriété de Commercialis SA (géré par Maus Frères SA) où se trouve le centre Manor.

Ces parties privées sont incluses au projet.

5.4

Contexte de planification

5.4.1. Planifications supérieures

PROJET D'AGGLOMÉRATION RIVELAC DE 5^E GÉNÉRATION (PA5 EN COURS)

La Ville de Vevey fait partie de l'agglomération Rivelac qui a déposé un projet de 5^e génération (PA5) auprès de la Confédération en 2025. Dans ce cadre, des subventions fédérales peuvent être sollicitées pour les projets permettant de rendre plus efficace et durable le système global des transports dans les villes. Cela comprend notamment des mesures en faveur de la mobilité douce, des infrastructures pour les bus ainsi que la valorisation et la sécurisation de l'espace public. Le réaménagement du secteur gare est inscrit comme mesure prioritaire (horizon A), impliquant un démarrage des travaux au plus tard en 2032

PLAN CLIMAT COMMUNAL – SEPTEMBRE 2022

En 2020, la Municipalité de Vevey a déclaré l'urgence climatique qui a débouché sur la rédaction d'un ambitieux plan climat. Dans ce dernier, la Ville de Vevey a fixé les objectifs à atteindre en ce qui concerne la réduction d'émissions de gaz à effets de serre et d'adaptation aux effets des changements climatiques. Pour ce faire, un meilleur équilibre entre les différents modes de déplacement est essentiel afin de favoriser un report modal vers la mobilité douce. Outre un important changement de paradigme sur le plan de la mobilité, la qualité des espaces publics a aussi un rôle essentiel à jouer, au travers notamment de l'arborisation, de la végétalisation et de la réduction des îlots de chaleur. Le concept d'aménagement proposé devra permettre de répondre à ces objectifs, notamment au travers du choix des matérialités qui devront faire la part belle à la perméabilité, tout en respectant l'importance des flux et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

PLAN DIRECTEUR COMMUNAL – FIN 2024

Le nouveau Plan directeur communal (PDCom) de Vevey est entré en vigueur fin 2024. Il s'inscrit dans la continuité du Plan climat et acte la nécessité de mettre piéton·ne·s et cycles au centre de la stratégie de mobilité de la ville et de développer des mesures fortes permettant le report modal en faveur de la mobilité douce. La qualité de vie dans les quartiers et la lutte contre les effets du changement climatique, notamment grâce au développement de l'arborisation, de la végétalisation et de la perméabilisation des sols, sont aussi des objectifs majeurs de ce document.

SCHÉMA DE CIRCULATION DU SUD DES VOIES CFF

Un schéma de circulation du sud des voies CFF a été élaboré en 2023. Il donne une vue d'ensemble sur les modifications des circulations prévues pour l'horizon 2030. Ce schéma a comme objectif de limiter le trafic dans les quartiers et dans les secteurs avec une forte densité de piéton·ne·s ainsi que sur les axes routiers principaux. Le schéma planifie de nouvelles zones piétonnes et zones de rencontre tout en garantissant une accessibilité locale et un fonctionnement global des circulations.

CONCEPT DIRECTEUR DE L'ÉCLAIRAGE PUBLIC (EN COURS)

Afin de satisfaire la législation et les normes en vigueur, rester cohérente face aux engagements énergétiques pris ces dernières années et confirmer la volonté de la Ville de Vevey d'être exemplaire dans le domaine de l'énergie, un concept directeur de l'éclairage public est en cours d'étude. Il proposera un ensemble cohérent d'actions possibles, notamment dans le but de répondre aux objectifs d'amélioration de la sécurité et de création d'une identité nocturne. Le concept n'est pas encore terminé à ce jour et ne peut pas être remis lors des MEP. Les intentions de la Municipalité en termes d'éclairage sur cette zone sont de créer une identité propre, d'améliorer le sentiment de sécurité des passant·e·s, tout en ayant un système intelligent de gestion.

5.4.2. Etudes préliminaires

En 2023 et 2024, le Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Vevey a réalisé des études préliminaires sur les espaces existants autour de la gare. Pour ce faire, il a été accompagné par un groupe de spécialistes – urbanistes, ingénieurs en mobilité et ingénieurs civils –, afin d'évaluer la situation du pôle gare du point de vue des espaces publics, de la mobilité et des transports, de l'accessibilité, de l'attractivité, de l'identité, de la sécurité et de la convivialité.

Les études préliminaires ont permis de dessiner deux images directrices du site de la gare et de clarifier les grandes contraintes et besoins tant en matière de fonctionnement que de confort. Ces études ont notamment permis de préciser l'emplacement des arrêts de bus et l'articulation des différents flux de mobilité pour l'interface. En parallèle et afin de sonder la population sur ses besoins et aspirations, une démarche participative et un sondage en ligne ont complété les réflexions sur le réaménagement du secteur.

Les études préliminaires, nourries par des réflexions collectives, constituent les fondements ayant permis de forger deux images directrices concertées, qui servent désormais de point de départ aux réflexions des candidat-e-s.

5.4.3. Images directrices

Deux images directrices, issues des études préliminaires et d'échanges collectifs, forment le point de départ des réflexions attendues. La vocation des images directrices est d'une part de fournir des bases solides de travail pour les MEP, d'autre part d'obtenir une vision partagée entre les différents acteurs sur le fonctionnement de ce site complexe.

Un groupe de travail et un groupe de pilotage ont suivi le projet d'élaboration des images directrices. Il était composé des instances suivantes :

- Ville de Vevey, Service de l'urbanisme et de la mobilité (pilotage)
- Ville de Vevey, Service des Travaux publics, espaces verts et entretien
- VMCV, représentants bus (lignes urbaines et régionales)
- CFF, représentants trains (lignes régionales)
- MOB (MVR), représentants trains (ligne locale)
- Canton de Vaud, DGMR

Après environ un an d'itérations, un consensus a été atteint, conduisant au choix des deux scénarios présentés ci-dessous.

Les images directrices représentent une base de réflexion essentielle pour le positionnement des arrêts des bus urbains et régionaux. En effet, ces éléments, qui nécessitent beaucoup d'espace, jouent un rôle structurant important. Les deux principes de positionnement des quais des bus tels que proposés par les images directrices ont fait l'objet d'une validation par les partenaires et ne peuvent être remis en question. Il faut préciser que le nombre de scénarios étudiés avant de se fixer sur ceux ci-dessus a été important. Un scénario détaillé a précédemment été étudié puis écarté : celui prévoyant l'implantation de la gare routière des bus régionaux à l'est de la Poste, sur l'emplacement actuel du parking, avec circulation des bus autour du bâtiment. Bien que soumise à l'évaluation de la population lors des ateliers participatifs, cette option a été abandonnée en raison des risques liés à la co-habitation entre l'exploitation des bus et les activités logistiques de la Poste, notamment les livraisons. À noter aussi que l'installation des bus au nord de la gare a aussi rapidement été écartée, car cet emplacement s'est avéré insuffisant en termes d'espace pour une gare routière fonctionnelle.

 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 motorisé
 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

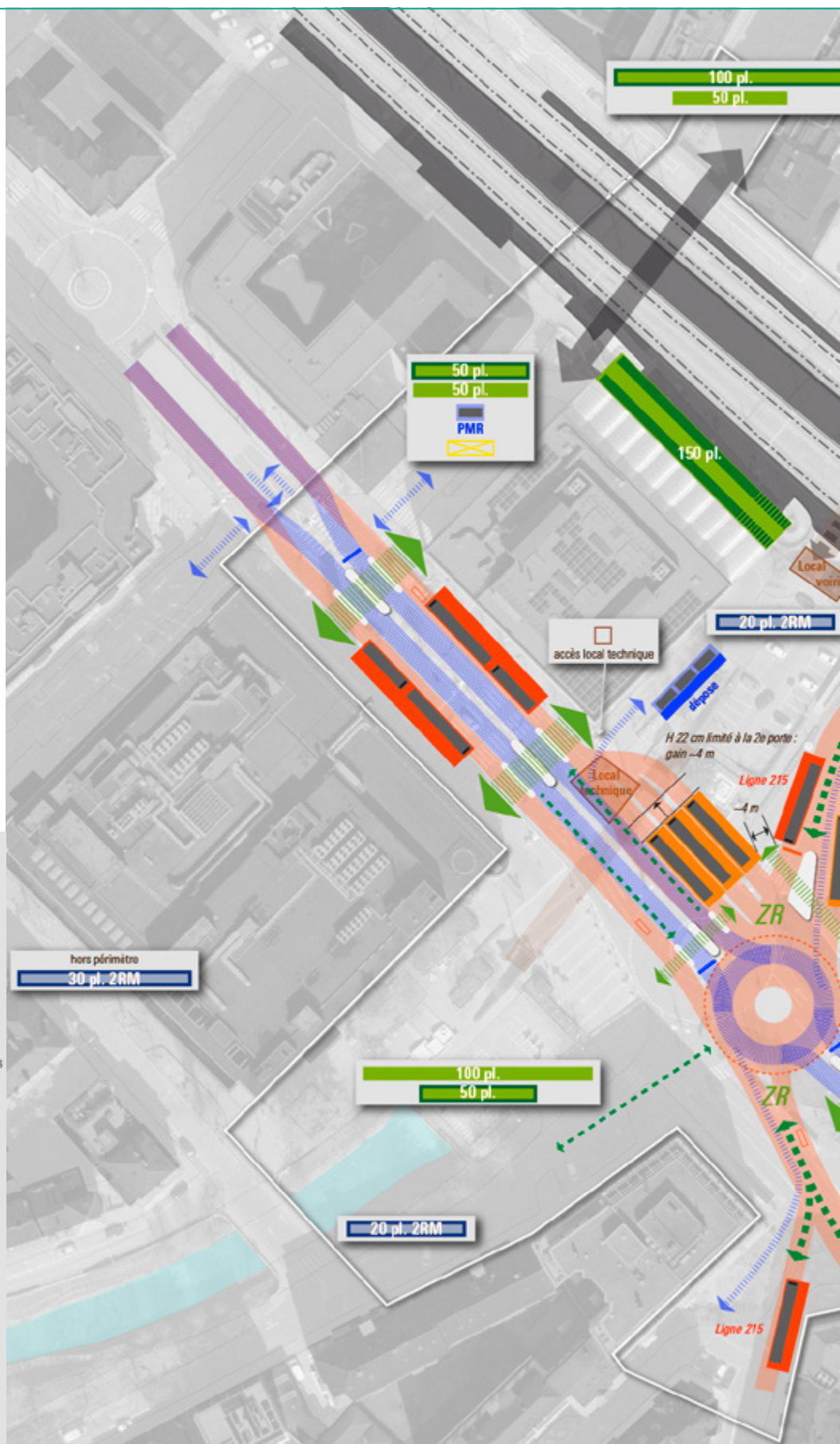
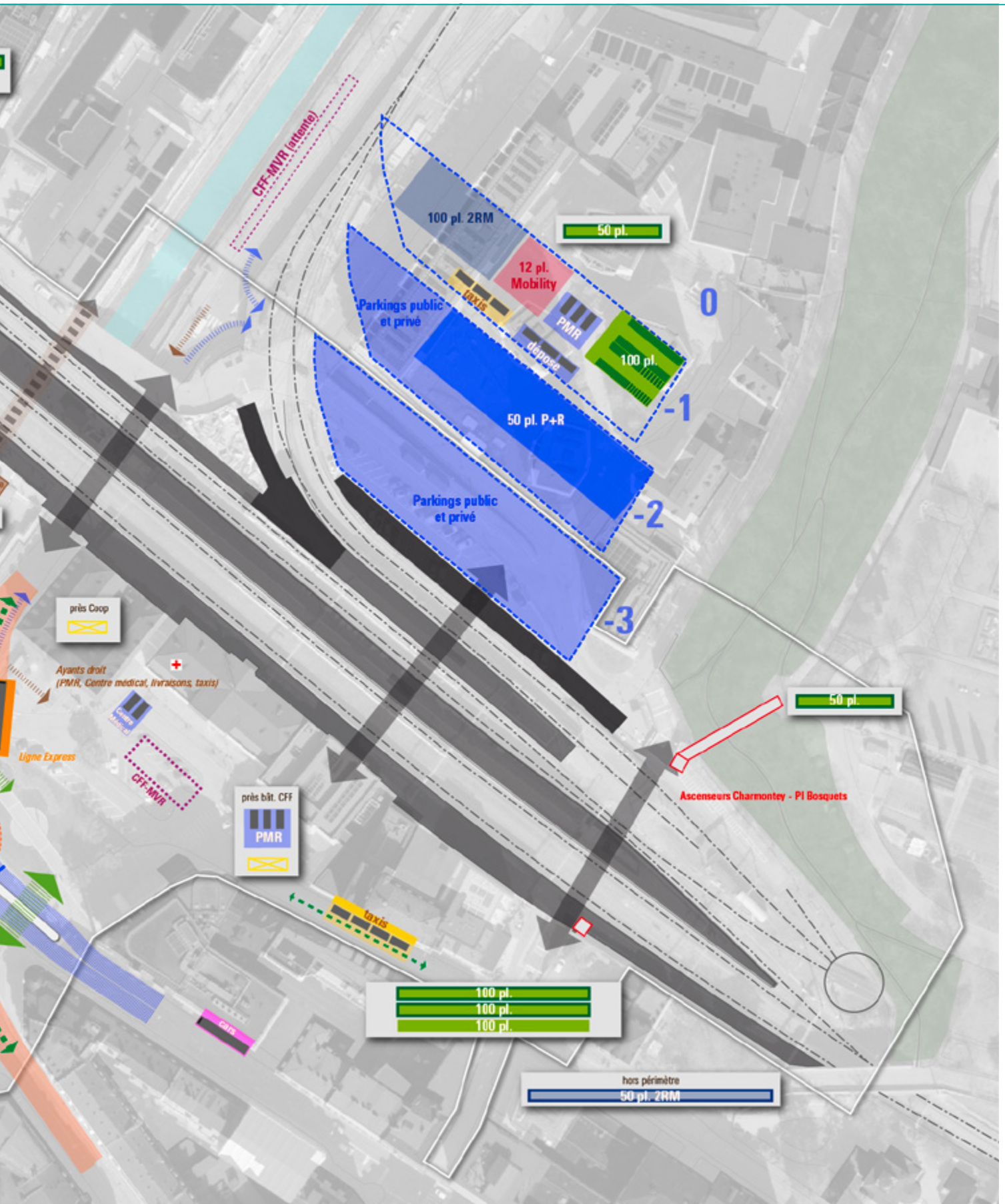


FIGURE 2: IMAGES DIRECTRICES ISSUES DES ÉTUDES PRÉLIMINAIRES.
SOURCE: RR&A ET TEAM+.



Scénario B

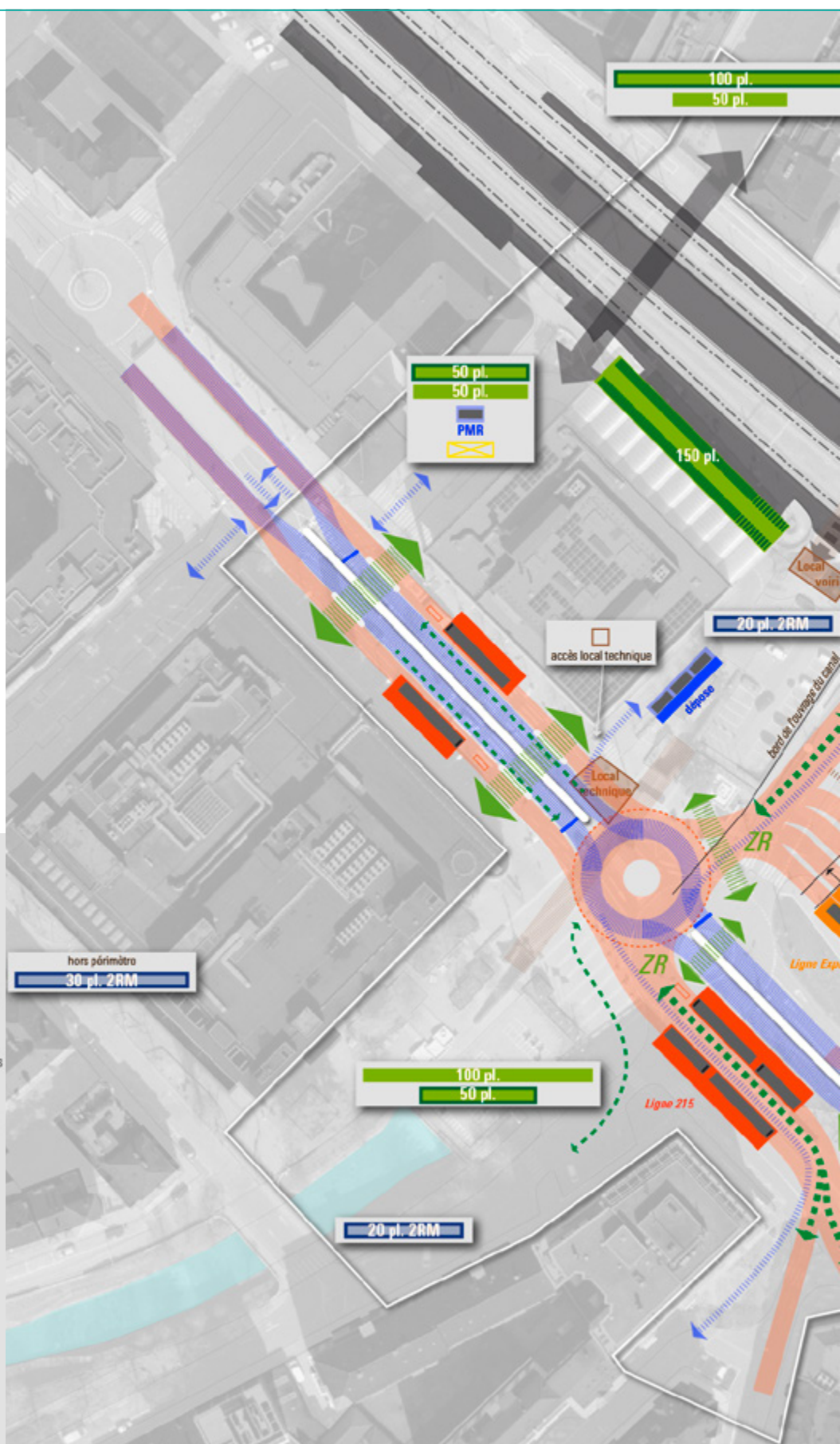


FIGURE 4: CARTES HISTORIQUES DE VEVEY.
SOURCE: VILLE DE VEVEY.

5.5

Histoire et évolution du site

L'histoire de la gare de Vevey commence avec la réalisation d'un premier bâtiment par Jean Fernel, en 1861. Celle-ci est tournée vers la ville, au sud, d'où l'on y accède par une faible pente. La gare a été inaugurée en 1861, dans le cadre de l'ouverture de la ligne ferroviaire Lausanne-Villeneuve. La construction de cette gare a marqué un tournant significatif dans l'histoire de Vevey, transformant la ville en un nœud de communication vital pour la région. Avec l'augmentation du trafic ferroviaire, la gare a rapidement nécessité des expansions et des modernisations.

Un deuxième bâtiment est alors adjoint à la gare existante, construit en 1908-1909 par l'architecte Charles Coigny. La place est excavée et le sous-sol de l'édifice d'origine aménagé en magasins accessibles de plain-pied. Le troisième chapitre correspond à une série de travaux réalisés à partir des années 1950 qui vont, au fil des aménagements répondant au coup par coup et sans vision d'ensemble à des problèmes particuliers, faire perdre une part de son âme à la gare, la dévitaliser.

L'évolution urbanistique récente, notamment au nord des rails, confère à la gare une position centrale à la croisée des « quatre quadrants » de la ville. Enclavée par la Veveyse, les contreforts de la colline Saint-Martin et la ligne de chemin de fer au nord, la gare et la ville se sont naturellement développées au sud des rails, créant un front sud « d'entrée de Ville » dense et animée et un front nord « d'arrière-gare » dévolu aux parkings et quelque peu délaissé.



1726



1889



1945



1973

Sur le plan technique et afin de répondre à la demande croissante de voyageur·se·s, les quais de la gare ont été prolongés et de nouveaux accès aux quais ont été créés depuis le passage inférieur Saint-Antoine. Sur le plan qualitatif, la rénovation de l'édifice de la gare a été achevée en 2019 et recompose les liaisons intérieures entre les deux bâtiments de la gare, offrant une clarification de ces ouvrages et un esthétisme de qualité.

Dès son origine, la place est étriquée et n'aura de cesse, en même temps que la Ville se développe, à sortir des limites qui lui sont imposées par sa situation. En outre, à l'intérieur de ses limites, elle ne trouvera jamais, malgré les nombreuses démolitions et reconstructions, une forme vraiment satisfaisante. Pourtant, dès 1871, rapidement après la création de la place, les autorités se dotent au travers d'un concours d'un plan d'ensemble et de lignes directrices. Le percement de nouvelles rues à la fin du siècle lui confère un statut de véritable carrefour, et non plus de simple lieu de passage.

Le percement du tunnel du Simplon en 1906 bouleverse la Suisse occidentale : de régional, le réseau ferroviaire passe brusquement à l'international. La construction d'une nouvelle gare aux voyageur·se·s à l'est de l'ancienne gare est certainement à ce moment-là une décision malheureuse. Par souci d'économie, le premier bâtiment, devenu obsolète, est malgré tout conservé, mais le flux des voyageurs est repoussé dans un angle aveugle de la place.

Durant l'entre-deux-guerres, la démolition de l'hôtel du Pont, sur le flanc ouest de la place, aurait été l'occasion de constituer un espace dégagé et uniforme. La position de ce bâtiment était devenue en effet complètement incongrue par son orientation en porte-à-faux avec la figuration d'une véritable limite et par son volume mordant sur l'espace central. Cependant, cette opportunité est gâchée par la reconstruction immédiate d'une nouvelle Poste, qui ne reprend certes pas l'implantation de l'hôtel, mais qui ne se place pas non plus dans l'alignement des bâtiments de la gare.

L'après-guerre est marqué par le triomphe de la voiture et des grands plans d'ensemble, souvent hors d'échelle, en phase avec l'euphorie de leur époque. On sent que les architectes et les urbanistes, poussés par la formation qu'ils ont reçue, rêvent d'une vaste plateforme, enjambant la rivière et entièrement dévolue à la circulation automobile. Les piéton·ne·s sont repoussés sous terre où ils peuvent se déplacer en toute sécurité et tranquillité. De l'impossibilité d'amener cette utopie à sa réalisation totale, en résulte la situation hybride actuelle.

5.6

Enjeux

Espaces publics et urbanisme

Le projet de réaménagement doit viser à unifier les trois espaces du secteur gare dans une logique cohérente, visible et harmonieuse.

ESPACE EN LIEN AVEC LA GARE

L'espace situé devant le bâtiment historique de la gare devra être dégagé et conçu avec une forte priorité donnée aux piéton·ne·s. Le stationnement de surface sera complètement supprimé. L'intention de la Ville est de le replacer dans le futur parking prévu au nord des voies CFF. Seuls les vélos et les véhicules motorisés des ayants droit pourront transiter par cet espace. Il s'agira notamment des véhicules de service, livraisons (à horaires définis), des urgences en lien avec la permanence médicale, des PMR, des taxis et les TP selon le scénario d'image directrice retenu.

Il s'agira de valoriser cet espace de manière ouverte et qualitative en mettant l'accent sur les piéton·ne·s et en offrant une zone de respiration devant l'entrée principale de la gare.

Par ailleurs, l'espace devra s'intégrer harmonieusement avec le bâti environnant, en respectant son contexte architectural et urbain.

De nouvelles plantations indigènes et adaptées aux changements climatiques et de préférence en pleine terre sont souhaitées afin de diminuer l'îlot de chaleur et d'améliorer la qualité du site

ESPACE EN LIEN AVEC LA POSTE

L'espace situé à l'est de la Poste repose en grande partie sur la couverture de la Veveyse. Actuellement, ce lieu attire peu d'usager·e·s et il suscite un sentiment d'insécurité. Sa fonction se limite principalement à un rôle de lieu de passage (pour accéder au quai 1) ou de stationnement pour voitures.

Une vocation mieux programmée et plus vivante est envisagée pour cet espace. Il pourrait accueillir des infrastructures telles qu'une dépose-minute, des stationnements pour deux-roues, des emplacements pour taxis, etc. Cependant, son aménagement ne devra pas se limiter à des aspects fonctionnels : il devra également garantir de bonnes conditions d'accès au quai 1 et offrir des espaces de séjour agréables. Par ailleurs, une réflexion pourrait être menée autour de l'intégration de l'eau et de l'art dans l'espace urbain, afin d'enrichir l'identité et l'attractivité du lieu.

À cet emplacement, des toilettes publiques accessibles aux personnes à mobilité réduite sont disponibles. Des WC publics automatisés supplémentaires seraient opportuns pour accompagner le réaménagement. Le passage qui longe au nord le bâtiment de la Poste fait l'objet d'une servitude de passage public. Il peut être exploité pour le passage (environ 3 mètres de largeur), mais ne peut pas être réaménagé (propriété de la Poste). Aucun projet n'est prévu sur ce tronçon qui est actuellement utilisé entre autres pour les livraisons de La Poste et des magasins sis dans le bâtiment. Des locaux dédiés aux infrastructures se trouvent en souterrain. L'accès à ce local se fait actuellement par le passage inférieur qui est voué à être fermé. Toutefois, l'accès à ces locaux doit être préservé.

FIGURE 5: LOCAUX EN SOUS-SOL POUR LES INFRASTRUCTURES.
SOURCE: CARTORIVIERA ET VILLE DE VEVEY.

PLACE DU 14 JUIN

La place du 14 Juin a été ainsi baptisée en 2021. Ce nouveau toponyme fait référence à l'inscription du principe d'égalité entre les femmes et les hommes dans la Constitution fédérale et les grèves des 14 Juin 1991 et 2019 pour revendiquer la concrétisation de ce principe. Au-delà de sa portée symbolique de «place politique», la place du 14 Juin souffre aujourd'hui d'un fort manque d'identité, accentué par un aménagement désuet et peu valorisant.

Il serait ainsi pertinent de renforcer l'identité de la Place du 14 juin en créant des aménagements inclusifs qui favorisent l'égalité entre les genres, en accordant une attention particulière aux besoins spécifiques des femmes. Il faut noter que sur la place du 14 Juin sont prévus des changements à court terme. Un Urban Skate devrait voir le jour en 2025, agrémenté d'aménagements temporaires (bancs, plantations en bac, etc.). Les concurrent·e-s devront évaluer la possibilité de garder l'usage du skate au même endroit ou dans le périmètre du secteur de la place du 14 Juin. Il s'y trouve aussi un des accès au parking souterrain de Manor. Un passage sous-voies pour les piéton·ne·s relie cette place à l'espace à l'est de la Poste. À ce jour, il n'est plus accessible au public. Il est prévu qu'il soit condamné définitivement pour son usage public actuel, pour des raisons de sécurité, et de salubrité. Cet espace peut faire l'objet d'une requalification de la part des concurrent·e·s.



FIGURE 6: EXTRAIT DE LA CARTE DES DANGERS NATURELS.
SOURCE: CARTORIVIERA. [HTTPS://MAP.CARTORIVIERA.CH/S/NWNZ](https://map.cartoriviera.ch/s/nwnnz)

Ecologie et environnement

Les enjeux en lien avec la durabilité sont transversaux à plusieurs thématiques. L'aménagement du secteur gare devra répondre aux enjeux de la transition écologique et assurer la résilience du site face aux enjeux environnementaux et climatiques. Le site doit aussi, d'une façon ou d'une autre, perdre de son caractère étanche et entièrement minéral pour trouver plus de porosité, de végétaux et de biodiversité.

Pour accompagner l'adaptation de la ville aux changements climatiques, les aménagements urbains doivent être pensés en cohérence avec les objectifs de durabilité.

PAYSAGE

La Veveyse traverse le périmètre, elle est canalisée et couverte. Son régime torrentiel impose qu'aucune population ne soit amenée sur ses berges en raison des dangers que cela implique. Malgré cela, les concurrent·e·s pourront évaluer la possibilité de découvrir la partie de la rivière qui se trouve au sud de la route cantonale. Une pesée des intérêts devra être faite entre les bénéfices paysagers et l'utilisation de l'espace.

À noter qu'il n'est pas possible de construire de bâtiment au-dessus de la Veveyse, hormis des éventuels édifices de petite taille.

Les projets d'aménagement pour le site doivent être pensés avec un concept paysager global et de qualité. Les aménagements devront notamment proposer une approche par les ambiances, la perception sensible et le confort d'usage, tenant compte des composantes naturelles et paysagères, minérales et végétales, à l'intérieur du site ou en frange de celui-ci.

Dangers naturels

Le site se trouve dans une zone de dangers naturels principalement liés aux eaux de la Veveyse et au ruissellement des eaux de surface. La grande partie des dangers est relevée en tant que « faible » à « résiduelle », hormis une portion de l'avenue de Gilamont qui présente un danger élevé en raison des potentielles crues de la Veveyse.

La carte ci-dessous donne un aperçu de ces dangers naturels présents :



FIGURE 7 : CARTE DES ALÉAS DE RUISSELLEMENT :
SOURCE : DONNÉES SWISSTOPO, OFEV. [HTTPS://S.GEO.ADMIN.CH/ZNZNNT26H8M6](https://s.geo.admin.ch/ZNZNNT26H8M6)



0 < H ≤ 0.1 HAUTEUR D'EAU EN [M]
0.1 < H ≤ 0.25 HAUTEUR D'EAU EN [M]
0.25 < H HAUTEUR D'EAU EN [M]
GLACIER
COURS D'EAU

FIGURE 8 : FONTAINES PRÉSENTES DANS LE PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION.
SOURCE : CARTORIVIERA.



Perméabilité des sols et infiltration de l'eau

La prédominance des sols imperméables avec une végétation restreinte (bacs plantés, arbres contraints, surfaces engazonnées en entretien intensif et sans apport pour la biodiversité) crée des îlots de chaleur importants dans ce secteur. Les eaux de surface ne sont pas exploitées et sont redirigées directement vers le réseau. Un bon équilibre doit être trouvé pour l'interface entre les sols perméables et imperméables.

En matière de gestion des eaux pluviales, les futurs aménagements devront permettre :

- de maîtriser les flux de ruissellement par l'infiltration, le stockage, le ralentissement des eaux
- d'étudier les possibilités de valorisation et de gestion des eaux de pluie à ciel ouvert
- de favoriser la disponibilité de l'eau pour le maintien d'un cycle naturel de l'eau via des mesures de végétalisation.

Les aménagements doivent permettre de retenir, d'infiltrer et de diriger l'eau vers les plantations, suivant les principes de la ville-éponge. Pour des raisons structurales, il faut éviter de proposer l'infiltration des eaux à moins de 5 m des berges de la Veveyse.

Eau dans l'espace public

L'eau semble absente de cet espace public. Malgré la présence de la Veveyse, celle-ci est couverte et n'apporte pas de bénéfice direct aux gens. Trois fontaines existent dans le périmètre, dont deux non potables. Leur positionnement ne les met pas en valeur et ne permet pas son appropriation.

Dans la mesure du possible, penser à la présence de l'eau d'agrément dans l'espace public et la rendre accessible aux usager-e-s ainsi que prévoir des points d'eau (fontaine à boire) aux endroits stratégiques.

FIGURE 9 : LES PINS PARASOLS À PRÉSERVER ET VALORISER.
SOURCE : CARTORIVIERA.

Arbres et végétation

La végétation est presque inexistante dans ce secteur, hormis des plates-bandes ornementales. Certaines plantes sont en bacs. Les bacs peuvent venir compléter la végétation dans les endroits où il n'est pas possible de planter dans la terre. Les bacs de petite taille (<1 m3) sont à éviter. Les plantations existantes avec un bon état sanitaire, hormis celles en bac, devraient dans la mesure du possible être préservées, si les conditions le permettent, ou transplantées de manière adéquate. De nouvelles plantations doivent venir compléter la structure en place. En particulier, les pins parasols présents sur le site sont des marqueurs paysagers importants. Dans la mesure du possible, ils devront être préservés et mis en valeur. Les arbres plantés sur le site sont recensés de manière précise sur le guichet cartographique de la Ville. Des informations concernant leur état sanitaire peuvent être fournies aux concurrent·e·s à la demande. À noter qu'il existe un système d'irrigation automatique. Celui-ci devra être remplacé selon les plantations prévues. Dans la mesure du possible, le projet devrait augmenter l'indice de canopée et de végétation, améliorer le potentiel de biodiversité en plantant des essences favorables à la faune et la flore locale, de préférence indigène et adaptée aux changements climatiques.



FIGURE 10 : ÉLÉMENTS INSCRITS AU PATRIMOINE.
SOURCE : RRA & TEAM+, EXTRAIT DU DIAGNOSTIC.

Patrimoine bâti

Certains des bâtiments entourant le secteur gare sont inscrits comme bien culturel suisse d'importance régionale. Le projet devra mettre en valeur ce patrimoine historique. Il devra aussi tenir compte des vues sur des éléments emblématiques situés en dehors du périmètre et dont la note au recensement cantonal des bâtiments est 1.



- | | |
|--|--------------------------------|
| MONUMENT D'INTÉRÊT RÉGIONAL | OBJET SANS INTÉRÊT |
| OBJET D'INTÉRÊT LOCAL | SANS NOTE |
| OBJET BIEN INTÉGRÉ | MESURE INSCRITE À L'INVENTAIRE |
| OBJET PRÉSENTANT DES QUALITÉS ET DES DÉFAUTS | MESURE MONUMENTS HISTORIQUES |
| | JARDINS CERTIFIÉS ICOMOS |
| | PÉRIMÈTRE ARCHÉOLOGIQUE |

FIGURE 11 : ILLUSTRATION NON EXHAUSTIVE DES SERVICES, ACTIVITÉS ET AUTRES ATTRACTEURS PRÉSENTS AUTOUR DU SITE.
SOURCE : RR&A ET TEAM+, EXTRAIT DU DIAGNOSTIC.

Commerces et activités

Le secteur de la gare constitue, par sa localisation centrale, un pôle clé d'attractivité et de dynamisme urbain à Vevey. À la fois interface stratégique pour les transports en commun et espace public structurant, il accueille une diversité d'activités commerciales et de services, renforçant ainsi son rôle central dans la vie de la ville.

Riches d'une grande diversité d'affectations, les bâtiments entourant la place regroupent des commerces, des restaurants, des cafés, des services et des équipements culturels.

Des terrasses, attenantes aux commerces, bordent le secteur de la gare. Très appréciées par les usager·e·s, elles apportent une certaine convivialité et vie au lieu, en permettant à la population et aux personnes de passage de s'y arrêter et de se rencontrer. Leur présence devrait être renforcée par des espaces publics ouverts et complémentaires à celles-ci.

Un élément culturel important au sein du périmètre du secteur gare est « l'Appartement ». Un fort attracteur est représenté par le centre commercial Manor qui draine une grande population provenant de Vevey, mais également de la région. Le centre Manor dispose d'un parking souterrain pour ses client·e·s, également ouverts au public. (24h/24h – 7j/7j)

Les espaces publics proposés doivent tenir compte des potentielles synergies avec ces attracteurs et ils doivent les mettre en valeur et accompagner leurs activités (par ex. des bancs à l'ombre proches de la pharmacie et la permanence médicale, des indications claires vers les musées, espaces publics majeurs, etc.).



- PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION - TRANSPORT PUBLIC (GARE / TERMINUS / PORT) - PRINCIPAUX COMMERCE - PARC / JARDINS - CIMETIÈRE	- VIEILLE VILLE - PISCINE / PLAGE / CENTRE NAUTIQUE - ENSEIGNEMENT / GARDERIE / UAPE - MUSÉE / THÉÂTRE - GRANDE ENTREPRISE - PLACE DU MARCHÉ
---	---

Affectation du sol et nouvelles constructions

Le site de la gare est déjà fortement construit et dense. La quasi-totalité du périmètre se situe sur le domaine public. Les constructions sur le DP sont possibles, tant qu'elles sont en lien avec la fonction « desserte ». Les concurrent·e·s devront proposer des constructions nécessaires aux transports publics (abribus, couvert pour gare routière, etc.). Ces constructions devront avoir une bonne cohérence d'ensemble afin de lier les divers sous-espaces.

Le plan d'affectation (PA sud) est en cours de révision. Un exemplaire de cette planification en cours d'élaboration pourra être fourni à la demande des concurrent·e·s. En résumé, le changement d'affectation du site n'est pas envisagé : il restera en grande partie en domaine public (zone de desserte), hormis sur une partie de la place du 14 Juin (parcelle 87), qui deviendra du domaine privé communal et sera affecté en « placette de quartier ».

Pour information, selon les récentes discussions, une synergie avec le centre commercial de Manor serait difficile à trouver en raison de la configuration intérieure des locaux.

L'éventualité de construire un grand bâtiment surplombant la Veveyse (par exemple au-dessus de la Place de La Poste) a été explorée lors des études préliminaires et il a été décidé qu'il n'est pas envisageable de prévoir du bâti à cet endroit, entre autres pour préserver les vues sur le grand paysage.

FIGURE 12 : EXTRAIT DU PROGRAMME POUR LA PARTIE SUD DES VOIES CFF.
SOURCE RR&A ET TEAM+.

PROGRAMME DE L'INTERFACE POUR LE MEP Éléments à intégrer sur la partie sud des voies	
Mode d'accès	Infrastructures à prévoir au sud
TP urbains Arrêt dir ouest – est Arrêt dir est – ouest	1 quai de 18+12m et 1 quai de 18m (aux normes LHand)
TP régionaux Terminus	4 quais de 18m (indépendants, aux normes LHand
CFF (-MVR) Bus de remplacements déposé	1 emplacement 18m (non aménagé, devant la gare)
Vélo Vélostation Places couvertes Place non couvertes	150 places (existante) 300 places (surtout le PI à la gare) 250 places (surtout vers les commerces)
Voiture Dépose-minute Stationnement (30') Places PMR Places accès d'urgence	3 places (hors pl. gare) 4-5 places (vers poste) 4 places (vers bâtiment voyageurs CFF, 1 vers St-Antoine) 2 place (ambulance et dépose Cabinet médical
Motos Stationnement	40 places (en partie avec bornes de recharge)
Services Taxis Livraisons	4 places (visible depuis sortie bâtiment voyageurs CFF Entre autres : vers bât. voyageurs CFF, Coop, PI St-Antoine
Car Place 15 minutes	1 emplacement

Mobilité

Pour la mobilité, un programme détaillé a été élaboré dans le cadre des études préliminaires et il devra faire partie intégrante du projet proposé. Le programme a été défini pour l'ensemble de l'interface qui comprend la partie sud et la partie nord du secteur.

FIGURE 13 : FLUX ET NOMBRE ESTIMÉ DE PIÉTONS PAR JOUR.
SOURCE : RR&A ET TEAM+.

PIÉTON·NE·S + PMR

Avec près de 50'000 passages quotidiens, les piéton·ne·s représentent les principaux usager·e·s du secteur de la gare, surpassant largement les autres modes de transport. Il est important de souligner que leur présence ne se limite pas à l'usage des transports : de nombreuses personnes traversent le site pour rejoindre d'autres quartiers de la ville ou viennent profiter des commerces, restaurants et terrasses environnants (comme l'indiquent entre autres les résultats du sondage en ligne). Actuellement, les déplacements des piéton·ne·s s'effectuent principalement en périphérie du site, suivant des itinéraires souvent peu lisibles, indirects et contraints, notamment entre les voiries, les arrêts de bus et autres infrastructures.

L'un des objectifs clés des MEP est de donner une place privilégiée à la mobilité douce, en améliorant les conditions de déplacement pour les piéton·ne·s. Cela se traduit entre autres par la simplification des itinéraires, en s'alignant davantage sur les lignes de désir exprimant les parcours naturels des usager·e·s, la lisibilité, la sécurité et le confort doivent être sensiblement renforcés. Dans la mesure du possible, les traversées piétonnes devraient être dépourvues de régulation (sans feux) et tracées tant que possible en ligne directe vers les pôles attractifs tels que la gare, la vieille ville ou les centres commerciaux. Les aménagements futurs doivent contribuer à une perméabilité piétonne accrue et de meilleure qualité sur le site. De plus, le nouvel aménagement devra répondre aux principes d'accessibilité universelle, en réduisant les obstacles au minimum pour assurer que chaque usager·e·s, indépendamment de ses capacités, puisse se déplacer librement et en toute autonomie.

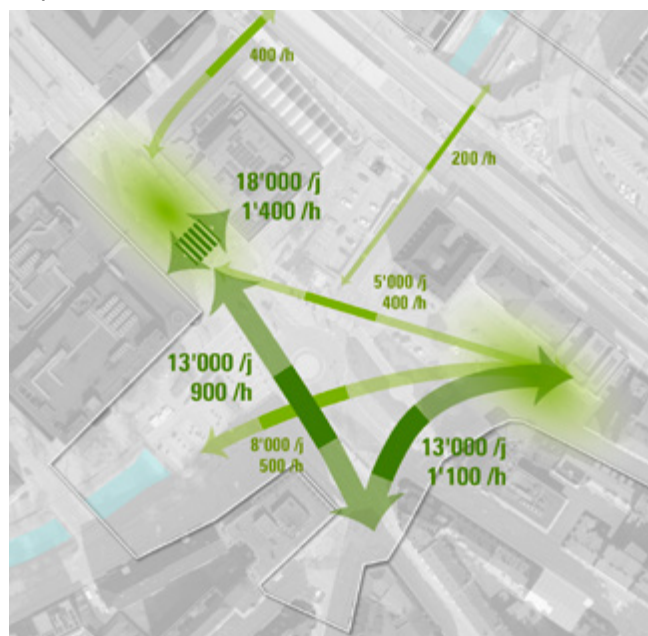


FIGURE 14 : LIGNES DE DÉSIR DES PIÉTON·E·S ACTUELLES ET IDÉALES.
SOURCE : RR&A ET TEAM+, EXTRAIT DU DIAGNOSTIC.

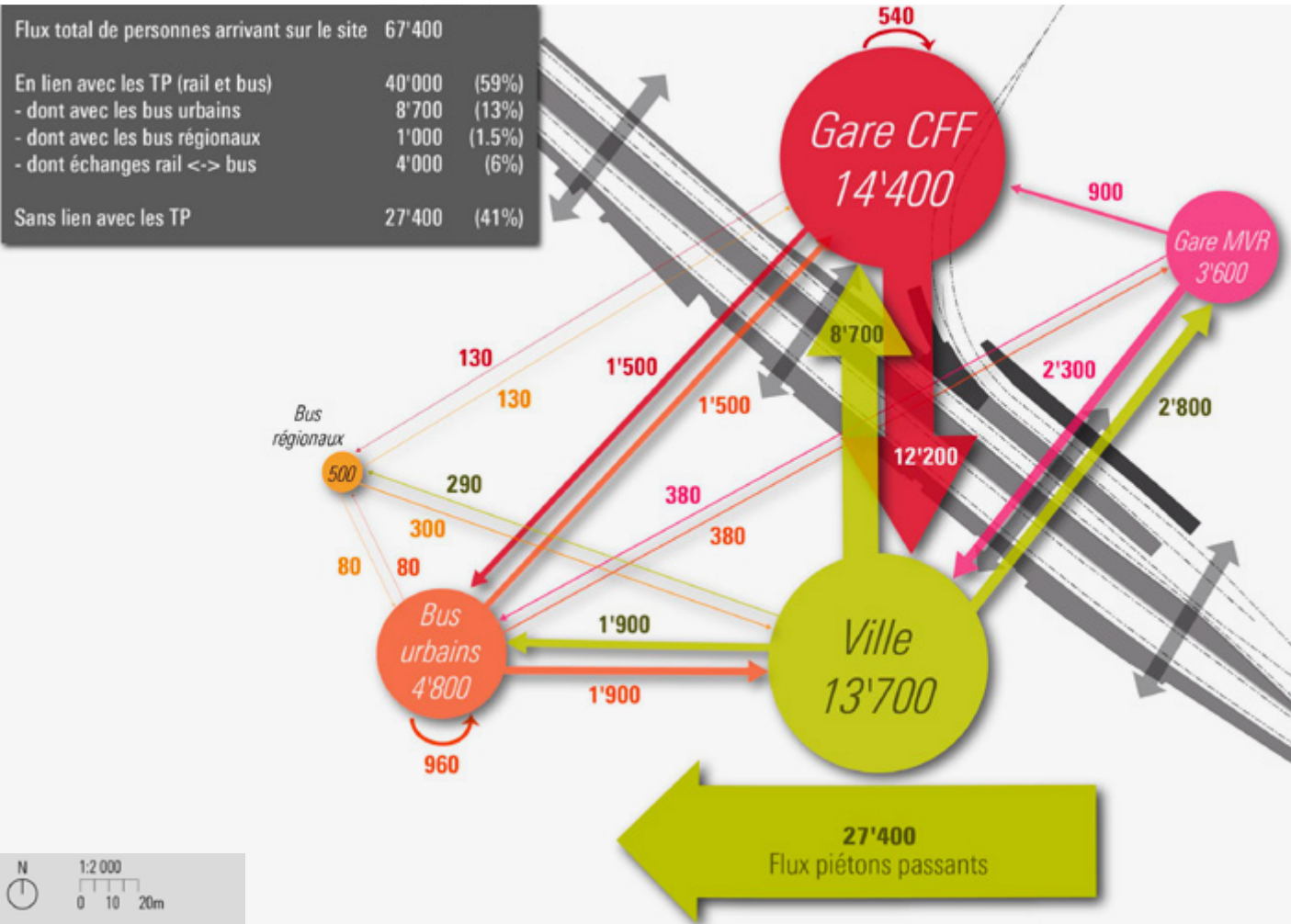
FLUX PIÉTONS CANALISÉS ET CONTRAINTS PAR LES TROTTOIRS



LIGNES DE DÉSIR



FIGURE 15: ILLUSTRATION DES PRINCIPALES CONTRAINTES
FLUX DE PERSONNES ARRIVANT SUR LE SITE (ÉTAT FUTUR)
SOURCE: RR&A



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)

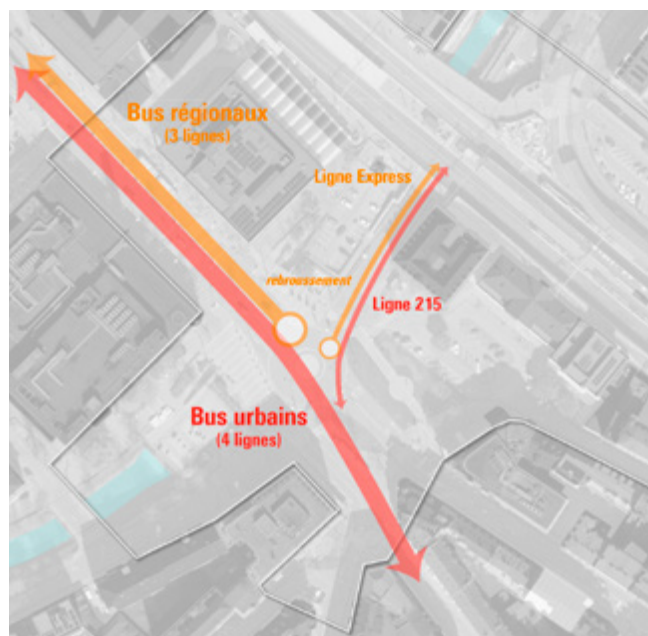
FIGURE 16: SYNTHÈSE DU RÉSEAU BUS, SECTEUR GARE.
SOURCE: RR&A

TRANSPORTS PUBLICS ET AUTOCARS TOURISTIQUES

Le secteur de la gare doit garantir l'accès aux transports publics, notamment aux bus et aux trains. Actuellement, les arrêts de bus sont dispersés et leur signalisation est peu claire, ce qui rend leur utilisation difficile. De plus, la distance de ces arrêts par rapport à la gare n'est pas satisfaisante.

Sur le site de la gare circulent les réseaux de bus urbains et régionaux. Le réseau urbain comprend actuellement six lignes, dont quatre lignes passantes et deux lignes en terminus. Parallèlement, le réseau régional se compose de trois lignes en terminus. Les lignes régionales ont leur terminus à la gare et font demi-tour au carrefour de la place de la gare (croisement Av. du Général-Guisan, Gilamont, av. de la Gare, rue de Lausanne).

Dans le cadre des objectifs du projet, il est essentiel que la capacité s'ajuste aux besoins futurs. La disposition des quais doit être réfléchi afin d'assurer une lisibilité optimale pour les usager·e·s, tout en favorisant la simplicité d'exploitation, la polyvalence et l'évolutivité des infrastructures.



Les échanges entre train et bus, en particulier pour les bus régionaux, ainsi que les correspondances entre différents bus, doivent être rapides et fluides.

Les équipements des arrêts devront être qualitatifs et garantir une fluidité pour les usager·e·s montant et descendant des bus. Les aménagements devront permettre de guider les piéton·ne·s afin d'assurer que les traversées à proximité des quais de bus soient sécurisées et ne bloquent pas excessivement les bus ainsi que la fluidité de leurs parcours.

Les arrêts des bus doivent être aménagés de façon cohérente et confortable, en proposant des assises et, dans la mesure du possible, des couverts.

Ils doivent également comprendre des bornes pour la recharge électrique des bus.

Si l'image directrice retenue pour élaborer un projet est celle avec les bus régionaux sur la place de la Poste (scénario A, voir chapitre 5.4.3), les aménagements proposés devront éviter le plus possible les conflits sur la branche nord du carrefour de la gare entre les bus s'alignant aux quais et le flux descendant l'avenue de Gilamont. Une solution devra être réfléchi pour résoudre ces conflits.

Le secteur gare doit aussi pouvoir accueillir les bus de remplacement des CFF/MVR en cas de problèmes ou de chantiers sur le réseau ferroviaire. Ceux-ci n'ont pas besoin de quai, mais un emplacement doit être prévu afin d'être visible du bâtiment voyageur et accessible pour plusieurs bus d'une longueur de 18 mètres. Les bus de substitutions ne peuvent pas utiliser les quais des bus urbains et régionaux. Le stockage de ces bus peut aussi être prévu à proximité directe de la gare.

Le sens de circulation de la rue des Communaux peut être remis en question dans le cadre de ces réflexions. Les cars touristiques doivent pouvoir s'arrêter afin de déposer des personnes. Un emplacement pourrait se situer sur l'avenue de la gare ou à proximité directe.

FIGURE 17 : SYNTHÈSE DES ITINÉRAIRES VÉLOS. SOURCE : RR&A & TEAM+

VÉLOS

Le secteur de la gare se trouve à la croisée de différents itinéraires cyclistes.

Le giratoire de la gare est un « point noir » du réseau routier, particulièrement dangereux pour les cyclistes en raison d'aménagements insuffisants qui les exposent à des risques élevés.

Le nouveau projet devra proposer des conditions de sécurité améliorées pour ce secteur.



Une nouvelle voie verte d'agglomération nord-sud sera créée entre Vevey et La Veyre. Elle transitera par l'avenue de Gilamont et le carrefour de la gare pour rejoindre la rue de Lausanne. Le futur carrefour devra être relié et intégré à la voie verte.

Pour les cyclistes les plus vulnérables qui ne souhaitent pas transiter par le giratoire, la possibilité d'un itinéraire alternatif moins exposé devra être étudiée. 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).

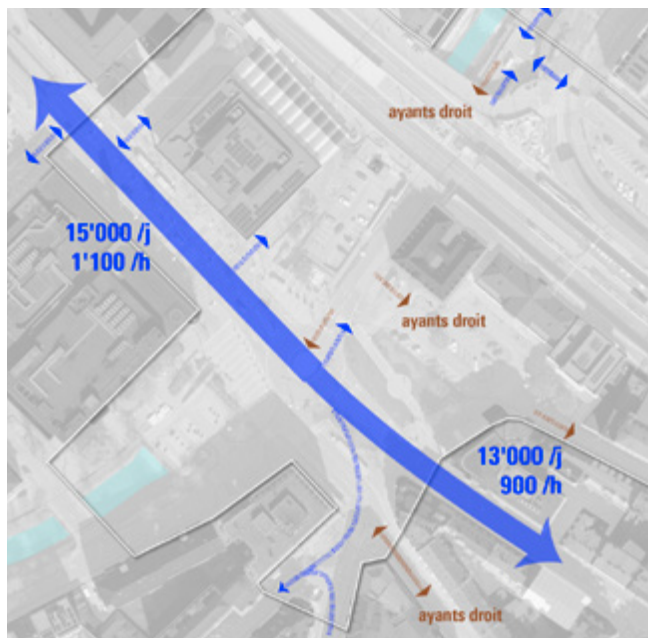
Les cyclistes doivent pouvoir accéder facilement à la gare. Pour accompagner leur arrivée, des places de stationnement doivent être prévues dans tout le secteur, avec une répartition selon les lieux stratégiques. Le stationnement devra permettre notamment l'accès à la gare via le bâtiment historique ou les passages inférieurs, mais aussi l'accès aux commerces et services aux alentours. Des places pour vélos-cargos devront être prévues à proximité des commerces. Les places de stationnement couvertes et sécurisées seront localisées surtout en fonction des besoins de la clientèle ferroviaire. La vélostation attenante (derrière le bâtiment de la Poste) sera conservée, toutefois son accès via le passage Saint-Antoine sera à améliorer. Une capacité supplémentaire est à prévoir, a priori, dans le futur parking au nord de la gare (hors périmètre).

FIGURE 18: CHARGES DE TRAFIC JOURNALIER. SOURCE: RRA & TEAM+.

VÉHICULES, TIM

Le secteur de la gare est traversé par la route cantonale RC 780 par environ 15'000 véhicules par jour. La fluidité du trafic est parfois compromise aux heures de pointe.

Selon les prévisions, les charges de trafic devraient rester stables sur l'axe de la RC 780, mais les flux simplifiés au niveau du giratoire et les charges diminuées sur les axes perpendiculaires (Lausanne et Gilamont).

**Modération des vitesses et schéma de circulation**

Un schéma des circulations au sud des voies CFF a été élaboré pour offrir une vue d'ensemble sur l'impact des mesures prévues. Un résumé de celui-ci est fait ci-dessous.

La route cantonale RC 780 devrait être limitée au maximum à 30 km/h.

Au niveau du carrefour (actuel giratoire de la gare), il est nécessaire de garantir les possibilités de rebroussement pour les bus et les accès au parking du centre commercial Midi-Coindet. Pour ces raisons, un carrefour de type giratoire est préconisé dans l'image directrice. Si un nouveau type de carrefour est proposé, il est nécessaire de démontrer son fonctionnement pour tous les modes.

L'avenue Gustave-Coindet sera mise à double sens pour garantir l'accès au parking du centre Manor.

L'avenue de Gilamont serait autorisée aux transports publics, services publics et vélos dans les deux sens et aux voitures uniquement vers le nord. Cette mise en œuvre progressive des restrictions serait mise en service une fois que le parking souterrain du nord sera opérationnel.

Le trafic sur la rue de Lausanne sera réduit grâce à des restrictions progressives pour les voitures, avec, à terme, l'avenue Paul-Ceresole qui deviendra à sens unique en direction du lac.

Le quai de la Veveyse sera dédié aux mobilités actives, avec un accès ponctuel pour les livraisons.

La rue des Communaux sera limitée à des ayants droit (vélos, taxis, livraisons, services publics, PMR, accès pour les urgences, centre médical, éventuellement deux-roues motorisés, etc.).

FIGURE 19: RÉSUMÉ DES MESURES DE CIRCULATION FUTURES.
SOURCE: RR&A ET 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).

□ PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION	— ITINÉRAIRES BUS
— ROUTE CANTONALE (TRAFIC 2030)	— LIAISONS CYCLABLES MAJEURES
— AUTRES RUES (ET SENS)	■ ZONE FORTEMENT MODÉRÉE
← MOUVEMENTS TIM AUTORISÉS	■ ZONE DE RENCONTRE NOUVELLE
⋯ RESTRICTIONS TIM À ÉVALUER	■ ZONE PIÉTONNE EXISTANTE
● CARREFOUR GIRATOIRE / FEUX	■ ZONE PIÉTONNE NOUVELLE (VÉLOS ADMIS)

Livraisons

Un certain nombre d'activités se trouve au sein du périmètre du secteur gare.

Le projet doit tenir compte des possibilités de stationner un poids lourd (espace de livraison de 12 mètres environ) pour une courte durée. Un concept des places de livraisons doit être développé par les concurrent-e-s, notamment pour les commerces situés dans le bâtiment historique. Il faudra également garantir l'accessibilité avec semi-remorque aux centres commerciaux (Manor et Midi-Coindet) via le quai de la Veveyse qui sera piétonnisé (avec horaire de livraison).

Parking et stationnement

OFFRE DE STATIONNEMENT POUR TIM

Tout stationnement public de moyenne et longue durée en surface sera supprimé sur l'ensemble du périmètre. Les seules places conservées seront réservées aux besoins de dépose et attente brève, livraisons, urgences, PMR, etc.). Le futur « parking nord », prévu dans le secteur nord de l'interface gare, permettra de proposer une offre de stationnement pour le P+R des CFF et d'intégrer une offre de stationnement publique en compensation des places supprimées au sud. 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 planifiés au nord des voies CFF, dans le futur parking, et au sud, sur la Place de la Poste. Une localisation de ces emplacements sur la place de la gare elle-même est à exclure, l'accès à la place étant réservé à des ayants droits facilement identifiables lors de contrôles.

Stationnement pour deux-roues motorisées

Pour l'offre de stationnement 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 sur les images directrices traduit la distribution actuellement observée de la demande et des provenances.

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

Besoins d'accès pour d'autres services et usages TAXIS

Les emplacements de dépose et prise en charge pour les taxis sont à prévoir à proximité du passage historique du bâtiment de la gare. D'autres emplacements peuvent être proposés pour quelques véhicules. Idéalement ces emplacements devraient permettre de repartir facilement en toutes directions. Une borne de recharge pour véhicules électriques est à prévoir à proximité des zones d'attente des taxis.

PMR

Des places réservées aux personnes à mobilité réduite sont à prévoir à proximité du passage historique du bâtiment de la gare. Une place est aussi demandée à proximité du passage Saint-Antoine.

PLACES D'URGENCE ET POMPIERS

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).

Les directives concernant les accès, surfaces de manœuvre et d'appui pour les moyens d'intervention sapeurs-pompiers doivent être prises en compte dans le cadre du projet.

LIVRAISONS

Un concept proposant des emplacements pour les livraisons (petits camions et fourgons) est à prévoir en particulier à proximité de l'entrée du bâtiment voyageurs CFF, vers les magasins Coop, ainsi qu'à proximité du passage Saint-Antoine.

MOBILITY

Une douzaine de places réservées aux véhicules Mobility sont demandées à bonne proximité de la gare. Le parc Mobility est voué à être électrifié à terme. De manière temporaire, 3-4 bornes vont être installées sur le parking de La Poste. Elles pourront être déplacées si nécessaire.

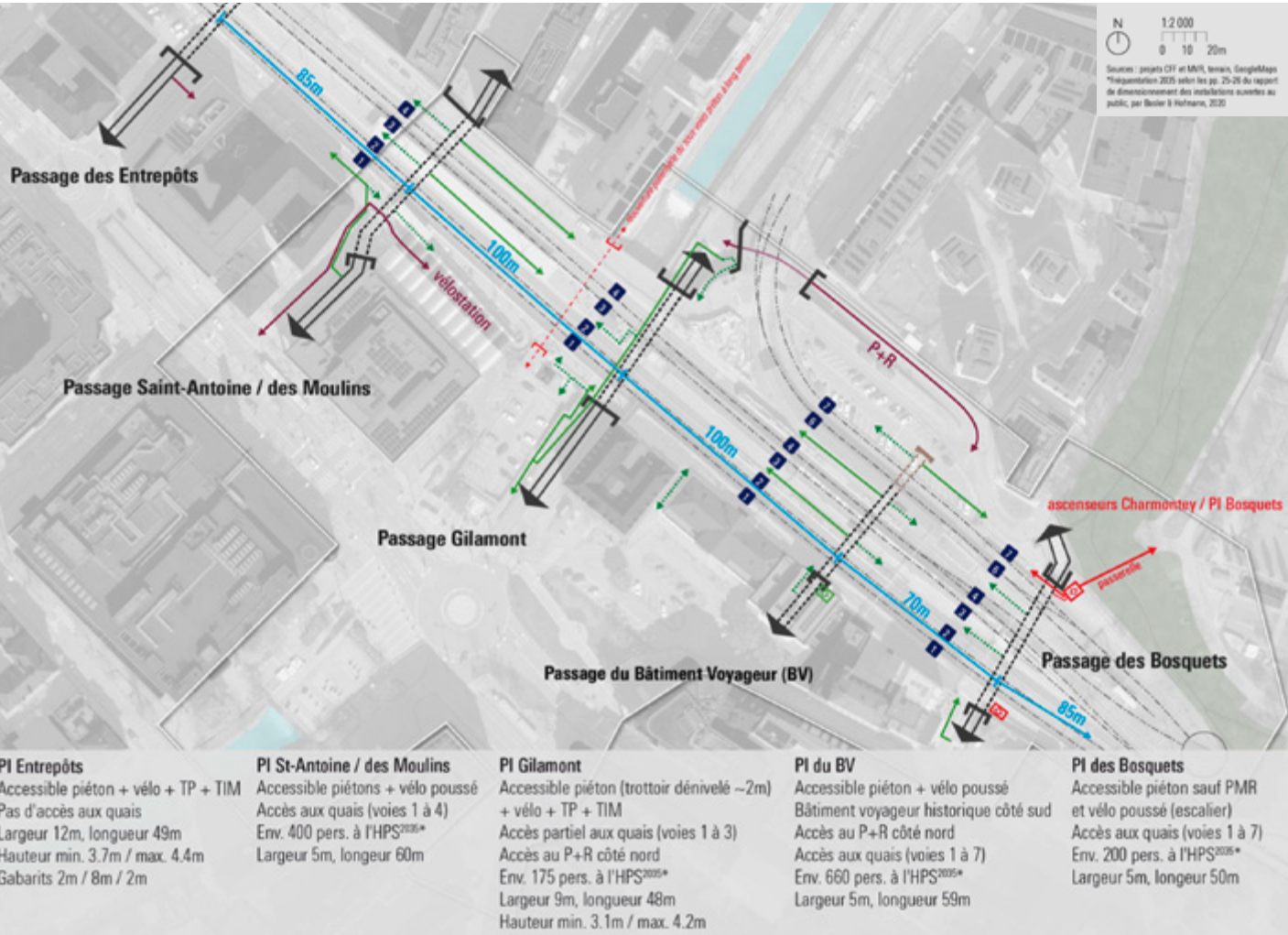
AUTOCARS

Une place de dépose et prise en charge pour les auto-cars 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). La fréquence, l'horaire et la durée varient de cas en cas. Les emplacements des bus de remplacement ne nécessitent aucun aménagement, néanmoins le site doit permettre l'attente d'un grand nombre de personnes en toute sécurité.

FIGURE 20: PASSAGES INFÉRIEURS ET ACCÈS AUX QUAIS FERROVIAIRES.
SOURCE: RRA & TEAM +.



Infrastructures

Passage inférieurs
et accès aux quais CFF/MVR
Selon planification actuelle

- PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION
- ÉVOLUTION 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

Infrastructures

PASSAGES INFÉRIEURS

La gare de Vevey ne se limite pas uniquement à l'entrée du bâtiment historique. Son secteur fonctionnel est également marqué par les quatre passages inférieurs CFF permettant d'accéder aux quais.

Il s'agit d'est en ouest des passages suivants :

- Passage inférieur des Bosquets
- Passage dans le bâtiment historique des voyageurs
- Passage de Gilamont
- Passage St-Antoine – des Moulins

Les passages inférieurs CFF sont utiles pour les fonctions de transport et ils permettent également de relier les quartiers nord et sud de la ville entre eux. À court moyen terme, il n'est pas prévu de modifier ces passages ni d'en créer des nouveaux

LOCAUX TECHNIQUES SOUS LA RC780

Le local technique sous la RC 780, en dessous de la place de la Poste, 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. Dans le cadre des réaménagements de surface, les rampes d'accès aux sous-voies ne sont pas à conserver, mais un accès dédié aux locaux techniques doit être maintenu. Un monte-charge est une option envisageable et il doit permettre l'accès avec un transpalette.

COUVERTURE DE LA VEVEYSE

Les infrastructures qui surplombent la Veveyse doivent être rénovées pour des questions structurelles liées au vieillissement de l'ouvrage. Ce projet sera réalisé en parallèle au réaménagement du secteur gare.

Le projet proposé devra tenir compte du fait que la création de nouveaux sols perméables à proximité de la couverture de la Veveyse n'est pas possible pour des raisons de stabilité. Le projet doit éviter les culées et ne pas infiltrer les eaux à moins de 5 mètres sur les berges de la Veveyse.

CONDUITES ET CANALISATIONS

Le réseau de conduites pourrait être rénové dans le cadre du projet de réaménagement. Des coordinations auront lieu avec les services partenaires au moment venu. Un plan des conduites actuelles est mis à disposition des concurrent·e·s.

Toutes les nouvelles plantations devront tenir compte du réseau souterrain.

Une analyse détaillée se trouve dans le document « Diagnostic » produit lors des études préliminaires.

Eclairage public

L'éclairage public doit être repensé en fonction du nouveau projet.

L'éclairage routier doit répondre aux normes habituelles (par exemple VSS, Directive SLG, etc.).

Les concurrent·e·s doivent proposer un concept d'éclairage global. Pour les espaces publics, il doit répondre aux besoins des usager·e·s. Il doit créer des ambiances spécifiques, valoriser le bâti existant, donner des points de repère et un excellent sentiment de sécurité tout en optant pour une approche sobre et compatible avec les objectifs de biodiversité.

Bruit routier

Afin de préserver la population de la pollution liée au bruit, les émissions doivent être réduites à titre préventif dans tout nouveau projet.

Avec la diminution des vitesses envisagée ainsi que la tendance à la diminution du trafic, le bruit routier sera ainsi en partie assaini. Malgré cela, le projet devra tenir compte de la nécessité d'assainir le bruit routier par les aménagements adéquats (revêtement à faible indice de bruit, etc.). Le revêtement routier sera en phono absorbant.

Patrimoine culturel – Vevey, Ville d'images

PATRIMOINE CULTUREL – VEVEY, VILLE D'IMAGES

Depuis plus de deux décennies, la Ville de Vevey déploie le concept et le label « Vevey, ville d'images ». L'idée de ce label est de mettre en avant les initiatives culturelles ayant un lien avec l'image au sens large, qu'il s'agisse de photographie, d'arts visuels ou de cinéma. Ce tissu culturel foisonnant contribue au rayonnement de Vevey, à l'échelon national et international, et génère un attrait non négligeable pour les milieux touristiques et économiques.

La gare, comme point d'entrée de la ville et comme lieu urbain central, devrait refléter ce positionnement emblématique et le réaménagement de son quartier devrait donc être pensé en ce sens. En effet, il s'agit d'une opportunité inestimable de visibiliser le label et de le renforcer à travers une intégration et une mise en valeur de l'image dans la **conception urbanistique**.

L'art dans l'espace urbain

Le réaménagement du secteur gare devrait intégrer l'art dans l'espace urbain en permettant d'accueillir des installations artistiques permanentes ou temporaires en collaboration avec Images Vevey, qui reflètent l'identité culturelle de la ville et renforcent la visibilité du label « Ville d'images ». Le réaménagement pourrait ainsi contribuer à transformer le secteur en un espace vivant, de création, de rencontre et de partage, où l'art s'intègre harmonieusement au cadre urbain, renforçant ainsi le rôle culturel de Vevey.

IMAGES VEVEY

Ambassadrice de premier plan et garante du label, la Fondation Vevey Ville d'images organise chaque deux ans la Biennale Images Vevey. Son concept est unique : en intérieur, comme en extérieur, dans les parcs et espaces publics, toutes les installations photographiques d'artistes proposées sont réalisées sur mesure et mettent en valeur les atouts de la région de la Riviera. La Fondation gère également le lieu d'exposition « L'Appartement – Espace Images Vevey » situé au cœur du bâtiment historique de la gare, dans les anciens appartements des cheminots. Gratuit, ouvert à toutes et tous, L'Appartement accueille chaque année plus de 25'000 visiteurs et visiteuses dans la ville d'images.

Le secteur gare constitue non seulement un lieu de passage important des publics vers les institutions et manifestations culturelles veveysannes, mais sa place remplit également un rôle de lieu d'exposition et de point de rencontre et d'information des publics pour des événements culturels majeurs telle que la Biennale Images Vevey. Le réaménagement du secteur gare pourrait ainsi renforcer le patrimoine culturel de la ville en créant des espaces publics accueillants et polyvalents, propices à la mise en valeur du label ville d'images au travers des places aménagées pour des expositions en plein air et des installations artistiques qui pourraient intégrer la culture au quotidien des habitant·e·s et visiteur·se·s, et constituer de véritables lieux de vie.

Activités et manifestations

Des commerçant·e·s ambulant·e·s occupent actuellement une partie de la place du 14 Juin. Grâce à leur présence, iels contribuent à la convivialité du site. Iels disposent également d'un accord avec la Ville. Leur activité devrait tant que possible être préservée sur le site et éventuellement replacée judicieusement dans le nouveau projet.

La place du 14 Juin devrait permettre des manifestations de petite envergure. En effet, depuis qu'elle a été rebaptisée, elle est considérée en tant qu' agora politique.

Entretien et gestion du site

Les projets proposés devront intégrer une gestion optimisée des coûts d'entretien des aménagements. Il est recommandé d'explorer des approches telles qu'un entretien écologique adapté.

Les matériaux choisis, notamment pour les sols, devront être sélectionnés en fonction des usages prévus et de la fonctionnalité des espaces. Pour les surfaces nécessitant une imperméabilisation, des revêtements en béton ou bitume sont à privilégier, car ils permettent un entretien mécanisé efficace et simplifient le déneigement. De plus, un espace libre devra être préservé autour du mobilier urbain pour garantir l'accès aux équipements de nettoyage mécanisé.

Signalétique

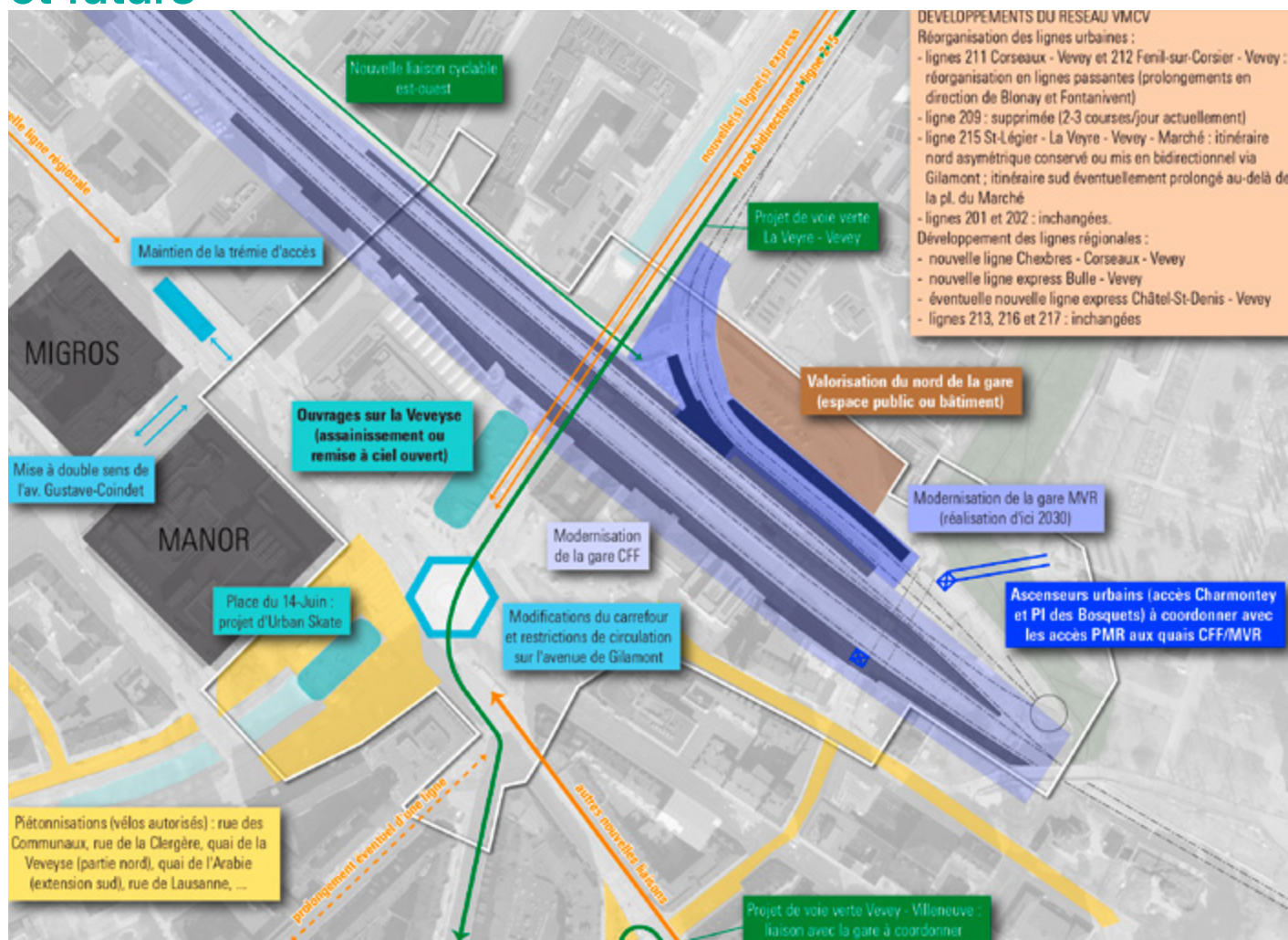
Les concurrents doivent prendre en considération qu'une signalétique devra faire partie de l'aménagement afin de faciliter l'orientation de tou·te·s les usager·e·s, que ce soit en matière de mobilité ou d'accès aux pôles d'attraction (centres commerciaux, musées, théâtres, etc.).

À noter que sur l'ensemble de la Riviera, une signalétique touristique piétonne relie les différentes communes. Ces panneaux ont pour vocation de renforcer l'accueil, l'information et l'orientation des touristes ainsi que des habitant·e·s. Des totems présentent les nombreuses activités de la région veveysanne, tandis que des panneaux de plus petite taille encouragent la mobilité douce en indiquant les directions et les temps de parcours à pied.

FIGURE 21 : PROJETS CONNEXES, IMAGE NON EXHAUSTIVE. SOURCE: RR&A ET TEAM+.

5.7

Projets connexes et futurs



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



L'avenue de Gilamont

Conformément aux orientations du Schéma de circulation 2030, le bas de l'avenue de Gilamont sera à terme principalement dédié aux mobilités douces et aux transports publics. Les circulations sur l'avenue de Gilamont pourraient évoluer au fil du temps, en maintenant dans un premier temps les circulations dans les deux sens, puis en les limitant uniquement vers le nord pour les TIM. Les vélos et les bus auraient la possibilité de circuler dans les deux sens. La réalisation de ces mesures devra être évaluée en coordination avec l'avancement du projet de réaménagement de l'interface gare (sud et nord).

L'avenue Gustave-Coindet et le Quai de la Veveyse

Afin de permettre la piétonnisation du haut du quai de la Veveyse, tout en garantissant l'accessibilité au parking de Manor, l'avenue Gustave-Coindet sera mise à double sens en parallèle au réaménagement de l'interface gare. Cela permettra de diminuer le trafic dans le secteur de la gare, de fluidifier le trafic et de simplifier les flux pour sécuriser le carrefour-giratoire. Une procédure coordonnée sera menée pour le projet routier nécessaire à la mise à double sens de l'avenue Gustave-Coindet.

Axes forts cyclistes

Deux axes forts cyclistes sont prévus dans le cadre du PA5 Rivelac en mesure A (horizon temporel 2028-2032). Ces projets sont soumis à la Confédération et doivent faire l'objet d'une validation concernant leur subventionnement.

Le premier relie Villeneuve et Vevey : le Vélolac. Son itinéraire ne passe pas directement par la gare. Il emprunte la rue de Lausanne en direction de la Place du Marché au niveau de la place Ronjat, située entre l'avenue de la Clergère et la rue du Simplon. Ce tronçon est en cours d'étude et a déjà fait l'objet d'un crédit d'études validé par le Conseil communal de la Ville. Le deuxième axe fort relie le centre-ville de Vevey à la zone industrielle de la Veyre. Celui-ci descendra Gilamont et traversera le carrefour de la gare en direction de la rue de Lausanne afin de rejoindre l'axe Vevey-Villeneuve. Un crédit d'études devra faire l'objet d'une demande au Conseil communal. Les points connexes à ces projets ainsi que la sécurité des cyclistes sur l'axe fort qui traverse la place de la gare doivent être étudiés par les concurrent·e·s des MEP.

Urban skate

Dans la partie sud, la création d'un Urban Skate est prévue en 2025 sur la Place du 14 Juin, à l'est de Manor. L'Urban Skate vise à favoriser l'activité du skateboard dans le secteur. Cet espace n'est pas un intangible, mais l'usage du skateboard doit être pris en compte dans le projet de réaménagement. Une procédure de mise à l'enquête publique sera nécessaire pour valider ce projet.

Ouvrages et locaux techniques

Au niveau des infrastructures, les ouvrages surplombants la Veveyse devront être rénovés. Les travaux devront se faire d'ici 2030 et ils se feront indépendamment du réaménagement de l'interface de la gare, idéalement juste avant les interventions de surface.

Il est à signaler également qu'il existe des locaux techniques sous le DP 100, au niveau de la place de la Poste. Ils sont actuellement exploités pour l'entretien des réseaux. L'exploitation de ces locaux devra être maintenue. Il s'agira de créer un nouvel accès à ces locaux au vu de la fermeture de l'accès actuel.

Infrastructures pour les bus

Dans le cadre de la décarbonation de leur flotte, les VMCV prévoient que les bus régionaux soient à terme électrifiés avec des bornes de recharge aux terminus. Les aménagements pour les quais régionaux devront être compatibles avec des systèmes de recharge pour les bus.

Avec le nouveau projet d'aménagement et la modification de la géométrie de la route, les lignes de contact devront sûrement être déplacées. En principe l'OFT admet que le projet le plus coûteux détermine la procédure à suivre. En temps utile, ce point sera à discuter avec l'OFT.

Rénovation totale de la gare MVR

Située dans la partie nord du secteur gare, la gare MVR offre une ligne Vevey-Les Pléiades qui permet de desservir les villages voisins sis dans l'agglomération. Sa rénovation complète est prévue dès 2025 et devrait s'achever en 2027.

Modernisation de la gare CFF

Les CFF étudient la possibilité de moderniser la gare de Vevey afin de l'adapter aux besoins futurs. Pour les années à venir, les changements prévus ne sont pas très importants en raison des mesures d'économies importantes prévues. À l'horizon 2035, la gare sera en grande partie similaire à l'actuelle. La modernisation est en cours d'étude entre les entités responsables (CFF, Confédération et canton) et le financement par le biais du Fonds d'infrastructures ferroviaires n'est à ce jour pas garanti.

Il faut également préciser que les passages inférieurs existants devraient être conservés et qu'aucun nouveau passage n'est prévu. Le prolongement des quais est planifié en direction de l'ouest.

5.8

Objectifs

Espaces publics et urbanisme

- Garantir des espaces publics identitaires, polyvalents, modulables et adaptés à une diversité d'usages et à une interface gare.
- Intégrer les besoins des usager·e·s pour offrir des espaces confortables, qualitatifs et fonctionnels.
- Préserver et renforcer les qualités esthétiques, paysagères et patrimoniales du site.
- Proposer de nouvelles structures (gare routière, édicules, abris, kiosques, etc.) avec une identité forte, dans une logique de cohérence urbanistique et une offre d'ombrage.

Mobilité

- Placer l'humain au centre de la réflexion en favorisant une mobilité inclusive et sécurisée, adaptée à une interface gare moderne.
- Assurer la sécurité, l'accessibilité universelle et la fonctionnalité des espaces pour tou·te·s, y compris les personnes à mobilité réduite (PMR).
- Répondre aux besoins de tous les modes de transport, notamment en termes de nombre de quais de bus et de places de stationnement, vélos, vélos cargo, etc., tout en encourageant activement la mobilité douce et les transports publics (TP).
- Offrir des conditions d'accueil optimales aux voyageur·se·s et usager·e·s.
- Favoriser une proximité spatiale et fonctionnelle entre les arrêts de transports publics et les zones d'échanges.

Attractivité

- Composer un projet spatial accueillant et attractif, porteur d'une image positive de la Ville de Vevey.
- Mettre en place des aménagements qui soutiennent le dynamisme commercial, culturel et social du cœur de l'interface gare.
- Saisir et anticiper les besoins spécifiques des activités environnantes pour garantir leur intégration harmonieuse.
- Soutenir une animation durable et conviviale des lieux pour renforcer leur rôle central dans la vie locale.
- Marquer l'identité de la ville et signaler l'entrée dans la « Ville d'images ».

Société et cohésion sociale

- Aménager des espaces à vocation multifonctionnelle où la population peut se rencontrer, échanger et inter-agir. Le projet devra offrir des lieux d'attente et de qualité lors des transbordements, renforcer les liens sociaux et promouvoir le vivre-ensemble.
- Promouvoir l'inclusivité et l'accessibilité universelle en garantissant un accès égal à l'espace public grâce à des aménagements adaptés à tou·te·s, quel que soit le genre, l'âge, l'origine, le handicap, le statut socio-économique, etc., permettant à chacun·e de s'y engager pleinement et sans entrave.
- Renforcer le sentiment de sécurité et de bien-être de tou·te·s en créant des espaces publics où chaque individu se sent respecté, valorisé et pleinement intégré, consolidant ainsi le sentiment d'appartenance et l'identité collective, des éléments clés pour encourager une cohésion sociale harmonieuse et durable.
- Favoriser des espaces de sociabilisation gratuits et accessibles à tou·te·s, afin d'encourager des rencontres spontanées et inclusives, sans obstacle économique, garantissant ainsi l'accès équitable de chacun·e à l'espace public.
- Aménager des espaces adaptés aux enfants de tous âges, dans l'esprit d'une ville ludique.
- Encourager les échanges intergénérationnels en créant des espaces propices aux rencontres et aux partages entre générations, renforçant ainsi la solidarité et les liens intergénérationnels.

5.9

Etapage des travaux

Durabilité

- Viser des objectifs définis par le Plan Climat communal en créant une interface résiliente. La gestion écologique des eaux, la réduction des îlots de chaleur, l'utilisation de matériaux durables au bilan carbone le moins impactant possible et le réemploi des matériaux sont des points essentiels.

Sécurité

- Créer des espaces ouverts et accessibles pour favoriser l'interaction active des usager·e·s, renforcer leur sentiment d'appartenance et dissuader les comportements problématiques grâce à une occupation collective de l'espace.
- Réduire les zones isolées en privilégiant des aménagements qui améliorent la visibilité et l'accessibilité, limitant ainsi les risques d'incivilités et d'infractions, telles que le harcèlement ou le trafic de stupéfiants.
- Encourager la coveillance en aménageant des espaces où les usager·e·s se sentent en sécurité grâce à la présence d'autres personnes, renforçant ainsi la vigilance collective et la prévention des comportements problématiques.
- Tenir compte des éventuels dispositifs de vidéo-surveillance et des mesures de travail social de proximité, telles que soumises au référendum populaire (votation le 29.06.2025), pour compléter les efforts de sécurité et de prévention dans les espaces publics.

Le réaménagement de l'interface de la gare de Vevey constitue une mesure structurante inscrite dans le cadre du projet d'agglomération Rivelac. À ce titre, il est soumis à un calendrier rigoureux, condition indispensable pour pouvoir bénéficier du cofinancement fédéral. Le démarrage des travaux du secteur sud de la gare doit ainsi être engagé dans une fenêtre temporelle comprise entre 2028 et 2032.

6. PROCESSUS DES MEP

6.1

Sélection des équipes participants aux MEP

Les MEP ont été publiés sur SIMAP le 1^{er} juillet 2025. Ils ont été lancés à l'issue d'un appel à candidatures ouvert aux architectes et/ou ingénieur·e·s en tant que bureau pilote. Dans le cadre de la phase de sélection, le collège d'expert·e·s a eu pour mission de sélectionner les dossiers les plus appropriés, conformément aux critères d'appréciation énoncés dans le programme des MEP, approuvé par le collège d'expert·e·s le 19 août 2025.

La remise des dossiers a été fixée au 14 août 2025 à 12h00 heures.

14 dossiers ont été réceptionnés dans les délais par le secrétariat du Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Vevey qui a consigné la date et l'heure de réception de chaque dossier. Les dossiers reçus ont été numérotés dans un ordre aléatoire.

Lors de la séance de sélection des dossiers du 19 août 2025, le collège d'expert·e·s a pris connaissance de l'ensemble des dossiers, puis évalué les dossiers reçus sur la base des critères qualitatifs énoncés dans le programme et cahier des charges. La notation a été effectuée selon l'annexe T1 du Guide romand des marchés publics.

Une fois le travail de notation terminé, le collège d'expert·e·s a sélectionné les 4 dossiers suivants :

- dossier n°1 : atelier adr – mrs partner – INGPHI – hyperchrome sàrl – TeraSol SA – bureau de recherche en histoire de l'architecture
- dossier n°3 : DUO – Dreier Frenzel – bcph – AB – Schlaepfer-Capt
- dossier n°4 : BASE – Transitec – KCAP – B&S ingénieurs – Atelier Franck Boutté
- dossier n°14 : ILEX – farra zouboulakis & associés – Perret-Gentil – Christe & Gyga

6.2

Notifications

La Ville de Vevey a envoyé un courrier de notification aux participant·e·s à l'appel à candidatures. Un mandat d'étude a été attribué aux 4 groupes sélectionnés. Les bureaux sélectionnés ont confirmé leur participation aux MEP.

Ils ont par ailleurs accepté de participer aux MEP bien que la procédure n'ait finalement pas été certifiée SIA 143, contrairement à ce qui était indiqué dans le cahier des charges publié sur SIMAP.

7. PHASES DES MANDATS D'ÉTUDES PARALLÈLES

7.1

Lancement des études

Le lancement officiel des MEP pour l'interface sud de la gare de Vevey a eu lieu le 5 septembre 2025, quelques jours après la date indiquée dans le cahier des charges publié sur SIMAP.

7.2

1^{er} degré

Pour ce premier degré, chaque groupement a été invité à proposer un concept d'aménagement pour chacun des deux scénarios d'images directrices retenus lors des études préliminaires.

Les auditions des quatre groupements ont eu lieu par le collège d'expert-e-s et les spécialistes-conseil le 11 novembre 2025. Les présentations des projets étaient suivies d'un temps de questions-réponses. La matinée du 13 novembre 2025 s'est déroulée en présence du collège d'expert-e-s et les spécialistes-conseil et a été dédiée à l'identification des forces et des points à améliorer de chaque projet, ainsi qu'à la sélection des trois groupements invités à poursuivre leurs travaux dans le cadre du 2^e degré des MEP.

Le groupement ILEX (dossier n°14) n'a pas été retenu étant donné que le développement de la variante 1 n'a pas pu convaincre le collège d'expert-e-s en termes de bénéfices attendus de la découverte de la Veveyse sur la place de la Poste. La variante 2 élaborée par le groupement différait du scénario B imposé par le cahier des charges, si bien que cette variante a été exclue dans le cadre de l'évaluation globale.

À l'issue des présentations, le collège d'expert-e-s a établi à l'attention des trois groupes des recommandations générales et particulières en vue des auditions finales.

7.3

Participation et consultations

Les recommandations générales précisait et complétaient les demandes du cahier des charges. L'une des demandes concernait le développement d'un «scénario+», présentant de manière succincte le fonctionnement et l'adaptabilité du secteur à un horizon temporel très éloigné. Il a aussi été demandé à chaque équipe d'illustrer les intensités d'usages et les dynamiques de parcours dans l'espace. D'autres demandes concernant les mobilités cyclables, les dimensions végétales et matérialités et les éléments architecturaux, entres autres ont été formulées.

Les recommandations particulières, applicables à chaque projet, ont été transmises séparément à chaque auteur. Les recommandations précisait notamment la variante à approfondir par chaque groupement en vue du second degré.

L'analyse des résultats du 1^{er} degré ayant mis en évidence les faiblesses du scénario B d'image directrice pour le développement d'un aménagement à la hauteur des objectifs poursuivis, le collège a choisi de retenir uniquement le scénario A pour la suite du MEP. Les trois équipes ont ainsi eu la mission d'approfondir leur variante fondée sur le scénario A des images directrices (voir chapitre 5.4.3).

Les présentations des trois projets ont été réalisées par les équipes au groupe de suivi citoyen, composé de citoyen·ne·s, commerçant·e·s et représentant·e·s de la CAT les 10 et 12 mars 2026. Les présentations des projets étaient suivies d'un temps de questions-réponses. En deux groupes séparés (citoyen·ne·s et commerçant·e·s dans une salle et CAT dans une autre salle), les participant·e·s ont déterminé les points positifs et points à améliorer pour chaque groupement. Ces points ont été inscrits dans le cahier du jury en vue du second degré.

Le 16 mars 2026, les représentant·e·s des services de la Ville de Vevey ont réalisé le même exercice en ayant à disposition pour leur analyse uniquement les planches fournies par les groupements. Les remarques des représentant·e·s des services ont été inscrites dans le cahier du jury.

7.4

2^e degré

En amont des présentations des trois groupements, les spécialistes-conseil ont relevé trois points positifs et points à améliorer pour chaque projet et ont établi une évaluation globale, en fonction de leur spécialisation. Ces appréciations ont été transcrites dans le cahier du jury.

Les présentations des groupements le 24 mars 2026 étaient précédées par une estimation financière de chaque projet, réalisée par le bureau Quartal.

Les auditions des trois groupements ont ensuite eu lieu par le collège d'expert·e·s et les spécialistes-conseil. Les présentations des projets étaient suivies d'un temps de questions-réponses.

La matinée du 26 mars 2026 a débuté avec une présentation des remarques effectuée par deux représentants du groupe de suivi citoyen ainsi qu'un représentant des commerçant·e·s.

Le collège d'expert·e·s a ensuite débattu jusqu'à 12h30 pour déterminer son choix de projet.

7.5

Décision du collège d'expert·e·s

Après une phase de délibération avec le collège d'expert·e·s au complet, un projet lauréat a été désigné à l'unanimité.

Sur la base des critères d'évaluation énoncés dans le programme et cahier des charges, et tenant compte de l'ensemble des délibérations, du rapport du groupe de suivi citoyen, de la CAT et des services de la Ville de Vevey, ainsi que de l'expertise financière, le collège d'expert·e·s constate que le projet **Prochain arrêt, Nächster Halt, Prossima fermata...** produit par le groupement composé des bureaux BASE – Transitec – KCAP – B&S ingénieurs – Atelier Franck Boutté se distingue par ses grandes qualités tout en présentant de réels avantages sur les autres propositions.

Le projet restructure la place de la gare en renforçant la lisibilité et le confort des flux piétons, les connexions aux transports publics et en créant des repères urbains forts comme le kiosque. Il développe une forte dimension paysagère et climatique, avec une végétation structurée et un confort d'usage pensé sur l'année. Enfin, il affirme une identité urbaine et culturelle claire, en valorisant la gare comme porte d'entrée et en diversifiant les usages publics et événementiels. Il répond enfin de manière convaincante aux enjeux d'intégration des contraintes liées aux mobilités individuelles et aux transports publics.

Le collège d'expert·e·s choisit le projet **Prochain arrêt, Nächster Halt, Prossima fermata...** comme projet lauréat des MEP pour le réaménagement de l'interface sud de la gare de Vevey (voir chapitre 8).

7.6

Recommandations du collège d'expert.e.s

Le collège d'expert·e·s décide à l'unanimité de recommander au Maître d'ouvrage d'attribuer le mandat d'études et de réalisation aux auteur·e·s du projet **Prochain arrêt, Nächster Halt, Prossima fermata...**, composé des membres ci-après :

Bureau pilote :

BASE, Lyon

Architecte paysagiste :

PROJET BASE, Lyon, Bertrand Vignal

Ingénieur mobilité :

**Transitec Ingénieur-Conseils SA,
Lausanne, Florian Meyer**

Ingénierie civile : **B+S INGENIEURS SA,
Genève, Joachim Bourgeois**

Urbanisme, architecture :

KCAP GmbH, Zürich, Xavier Blaringhem

Conception et ingénierie environnementale :

Atelier Franck Boutté, Paris, Tomás Castillo

Le collège d'expert·e·s salue les grandes qualités du projet et recommande au lauréat de prendre en compte dans le développement du projet les aspects principaux suivants :

- Donner une structure plus lisible et affirmée de la « Halte Images » en lien avec l'organisation de la place et de l'arborisation et compte tenu des flux piétons (notamment la diagonale « gare-Manor »).
- L'identité de la « Halte Images » doit donc être plus « urbaine » et plus marquée pour offrir un caractère identitaire à l'échelle de la ville.
- Les 3 pôles (Halte Images, Veveyse Ludique, Esplanade 14 Juin) peuvent présenter des identités distinctes tout en maintenant des liens d'affinité, des codes communs d'aménagement.
- Bien que la place de la Poste ait déjà fait l'objet d'un travail important, il convient désormais de poursuivre sa conception en affinant son aménagement, tout en maintenant une cohérence d'ensemble avec les autres espaces. Elle doit notamment garantir une bonne appropriation en saison ne permettant pas le fonctionnement du miroir d'eau, sans compromettre l'accès au quai 1. Enfin, il s'agit de retravailler et affiner la rampe, l'espace sous la rampe et ses abords, qui en l'état constituent une coupure.
- Approfondir les matérialités de sols et la composition spatiale de la végétation (toutes strates) pour donner une urbanité plus affirmée des espaces de place, notamment de la gare quitte à revoir le vocabulaire d'aménagement perçu comme excessivement « naturel ». Considérer le langage formel et matériel de l'aménagement des jardins de la Veveyse (opus incertum, tracés et géométries des marches et chemins).
- Maintenir et renforcer le caractère instinctif des cheminements le long des lignes de désir qui permet l'orientation des usager·e·s dans l'espace.
- Approfondir le fonctionnement de l'espace de nuit (éclairage, hiérarchisation de l'éclairage).
- Développer la matérialisation des aménagements (voie verte entres autres) et le stationnement à prévoir pour les cyclistes, en particulier autour du giratoire, dans l'espace de la gare routière, sur la rue de la gare et l'Avenue du Général-Guisan.
- Soigner les marquages des terrasses sur les socles afin d'éviter toute perception d'espaces trop privatifs.

8. PRÉSENTATION ET CRITIQUES DÉTAILLÉES DES PROJETS

8.1

Projet lauréat

Prochain arrêt, Nächster Halt, prossima fermata...

Bureau pilote: PROJET BASE, Lyon

Architecte-paysagiste: PROJET BASE, Lyon, Bertrand Vignal

Architecte-urbaniste: KCAP GmbH, Zürich, Xavier Blaringham

Ingénieur mobilité: Transitec, Lausanne, Florian Meyer

Ingénieur civil: B+S Ingénieurs SA, Genève, Joachim Bourgeois

Ingénieur environnement: Atelier Franck Boutté, Paris, Tomás Castillo

Les membres du collège d'expert·e·s reconnaissent le travail conséquent et jugent positivement la qualité du projet présenté.

Le groupement BASE a été invité à approfondir le scénario A (voir chapitre 5.4.3 « Images directrices ») à l'issue des présentations du 11 novembre 2025.

À l'issue des présentations du 24 mars, le collège d'expert·e·s a relevé qu'en termes de qualité des espaces publics et de la cohésion sociale, les points forts du projet sont les suivants :

- Place de la Poste (Veveyse ludique) et place de la Gare : la transition depuis le quai 1, la place d'eau et le kiosque permettent de décaler le centre de gravité de la place de la Gare vers l'ouest, notamment grâce aux affectations et aux usages qui lui sont attribués (attente, abri, séjour, jeu et détente, passage, etc.). Ce parti pris reflète un choix délibéré. La place de la Gare quant à elle revêt une importance particulière en termes de flux et d'exposition.
- À travers son identité architecturale et ses dimensions, le nouveau kiosque sur la place de la Poste peut jouer le rôle de point de repère devant la gare, notamment au vu de l'agrandissement des quais.
- Les lignes de désir, notamment la diagonale reliant l'entrée historique de la gare à Manor, sont cohérentes et attendues.
- Le concept végétal et le parti d'aménagement des berges le long de la Veveyse sont très développés et correspondent à une ambiance de nature en ville désirée.

Concernant la résilience du projet et des thématiques de confort climatique, les points positifs suivants ont été relevés :

- La conception du projet repose sur un parti pris fort issu d'études climatiques détaillées et la recherche de confort thermique dans l'espace tout au long de l'année.
- Le concept de végétation repose sur un travail détaillant les plantations par strates.

Les atouts du projet vis-à-vis de la thématique de l'identité culturelle et urbaine sont les suivants :

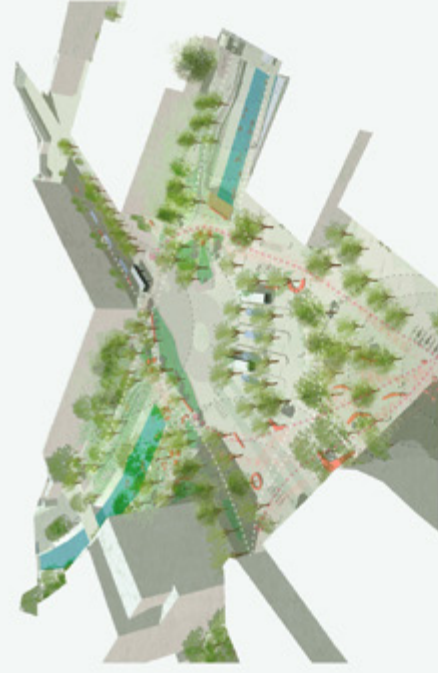
- L'aménagement de la place de la Gare de Vevey lui attribue le statut de vitrine du territoire et renforce son caractère de porte d'entrée. Le passage y est assumé comme activité principale, agrémenté par l'offre événementielle et culturelle.
- Les aménagements sur la place de la Poste (Veveyse ludique) lui donnent une identité propre. Le jardin de la Veveyse et l'esplanade du 14 Juin offrent une ambiance et une identité renouvelée en relation avec le cours d'eau.
- La configuration des places, principalement celle du parvis de la gare, permet l'accueil d'espaces d'exposition.
- L'approche par le vide structure le projet en hiérarchisant le concept de végétalisation comme élément central, avant la mise en relation de la place avec les façades.

Le collège d'expert·e·s a par ailleurs relevé que le concept est basé sur des lignes de forces et un concept clair, ce qui lui confère une forme de robustesse face aux aléas d'évolution liés à la concrétisation du projet. Finalement, concernant les mobilités et la fonctionnalité de l'interface, le collège d'expert·e·s relève les forces suivantes :

- Le projet a été construit autour de l'analyse des flux et des lieux d'attente des piétons.
- L'articulation avec le réseau de transports publics repose sur une stratégie spatiale pertinente et répond pleinement aux attentes des gestionnaires de réseaux.
- La conception architecturale du kiosque permet d'imaginer un confort d'usage et d'attente pour les usager·e·s des transports publics et tout autre public.
- L'Avenue du Général-Guisan est traitée avec soin, localisant les traversées de manière judicieuse et clarifiant la hiérarchie entre transports publics et individuels. L'arborisation centrale est renforcée et les arbres existants sur l'espace piéton sont maintenus.

Les recommandations sont listées au chapitre 7.6.

SCÉNARIO B - (FAIRE) PLACE À LA VEVEYSE



SCÉNARIO A - (FAIRE) PLACE AUX INFLUENCES

SCÉNARIO B - FLUX

SANTO SPIRITO



climatique. Toutefois, le scénario A offre un confort plus régulier sur l'ensemble de l'année et évite de générer trop de chaleur pour éviter, au contraire, une certaine dégradation de la plus forte.

SCÉNARIO A

En hiver, la zone nord-ouest, très exposée, devient un espace d'événements confortables (surtout de la zone « dénivelé »). La présence de l'eau renforce le lien à la Vennet. Les parcs de gare, évents, et les zones de la zone « dénivelé » sont les zones les plus confortables. Les zones de la zone « dénivelé » deviennent un espace majeur de fraîcheur, participant à la baisse des températures locales.

SCÉNARIO B

Le confort de la zone nord-ouest de la gare, pendant l'ensemble de l'année, est confortablement un bon confort de la zone nord-ouest. La Vennet structure une zone de confort de la zone nord-ouest. Les zones de la zone « dénivelé » sont les zones les plus confortables. Les zones de la zone « dénivelé » deviennent un espace majeur de fraîcheur, participant à la baisse des températures locales.

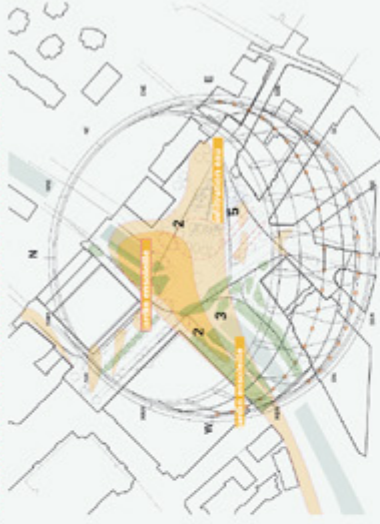
EVALUATION



SCÉNARIO A - AMBIANCE CLIMATIQUE HIVER/MI-SAISON

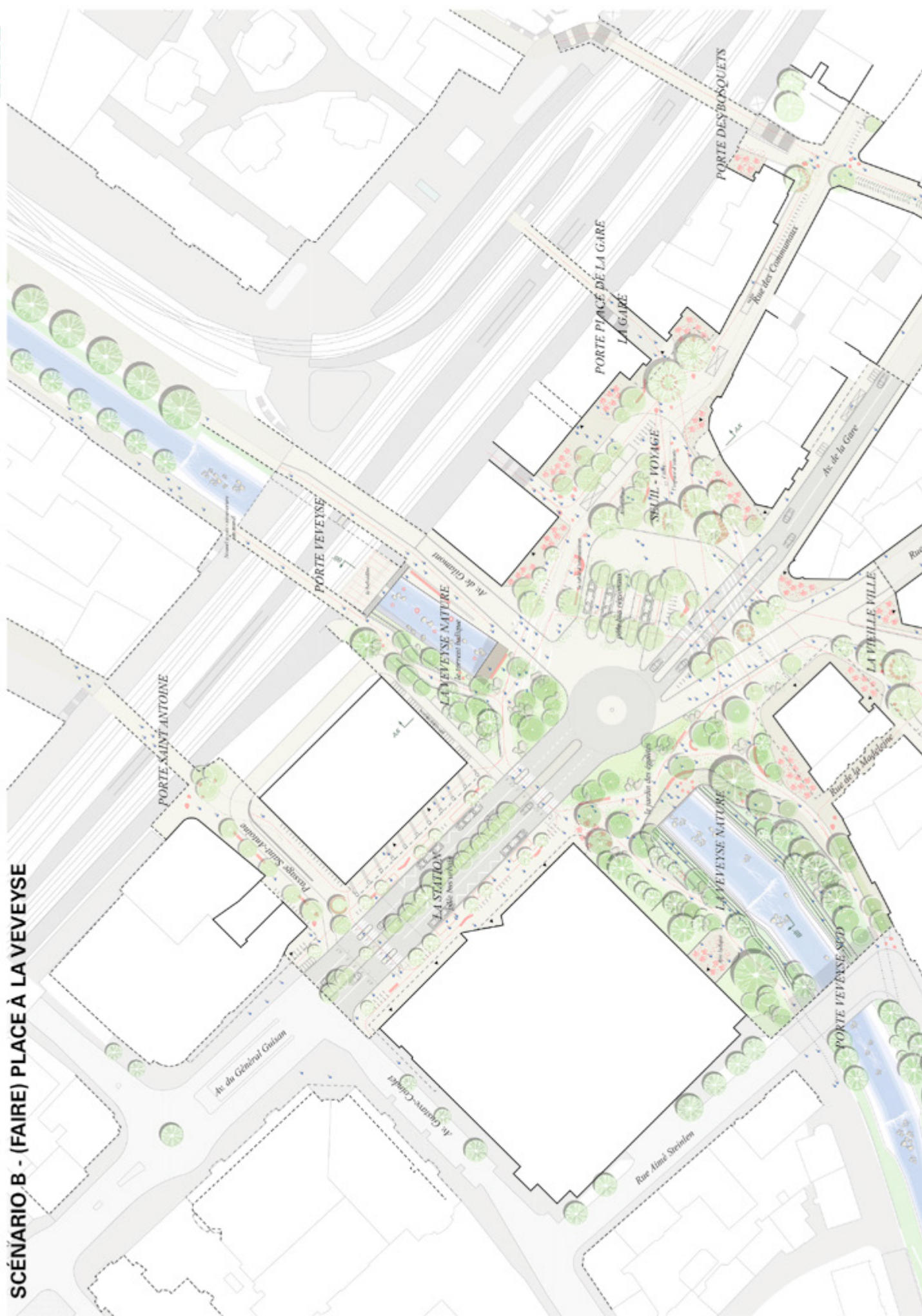


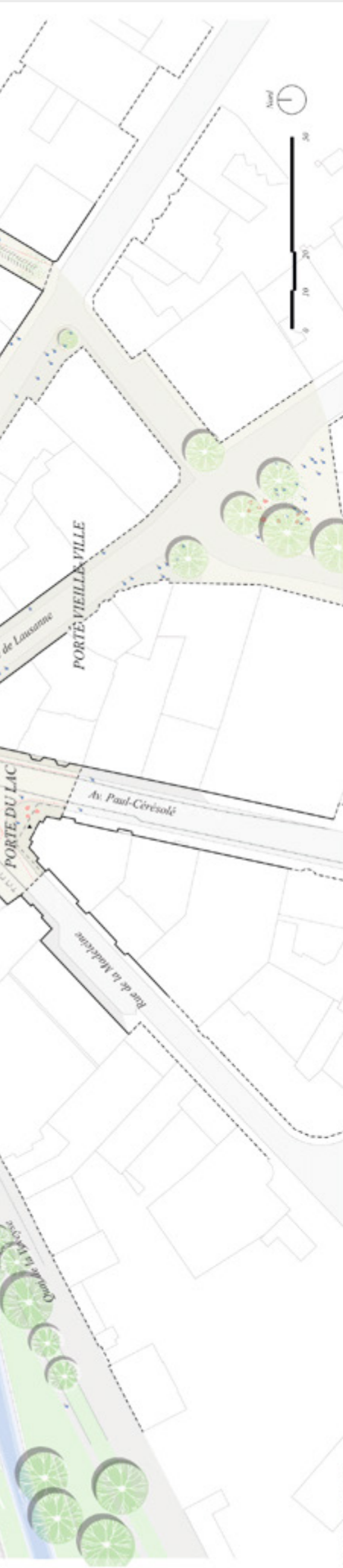
SCÉNARIO B - AMBIANCE CLIMATIQUE HIVER/MI-SAISON





SCÉNARIO B - (FAIRE) PLACE À LA VEVEYSE



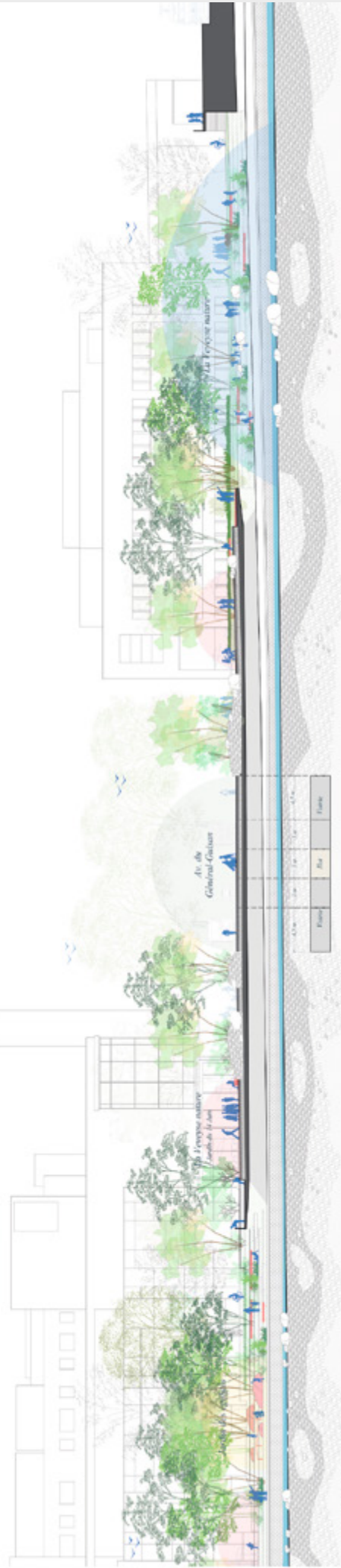


Plan masse schématisé à 1:500



La voirie de desserte

Coupe A-A : la voirie ouverte, la porte bus et la voirie ouverte schématisé à 1:200



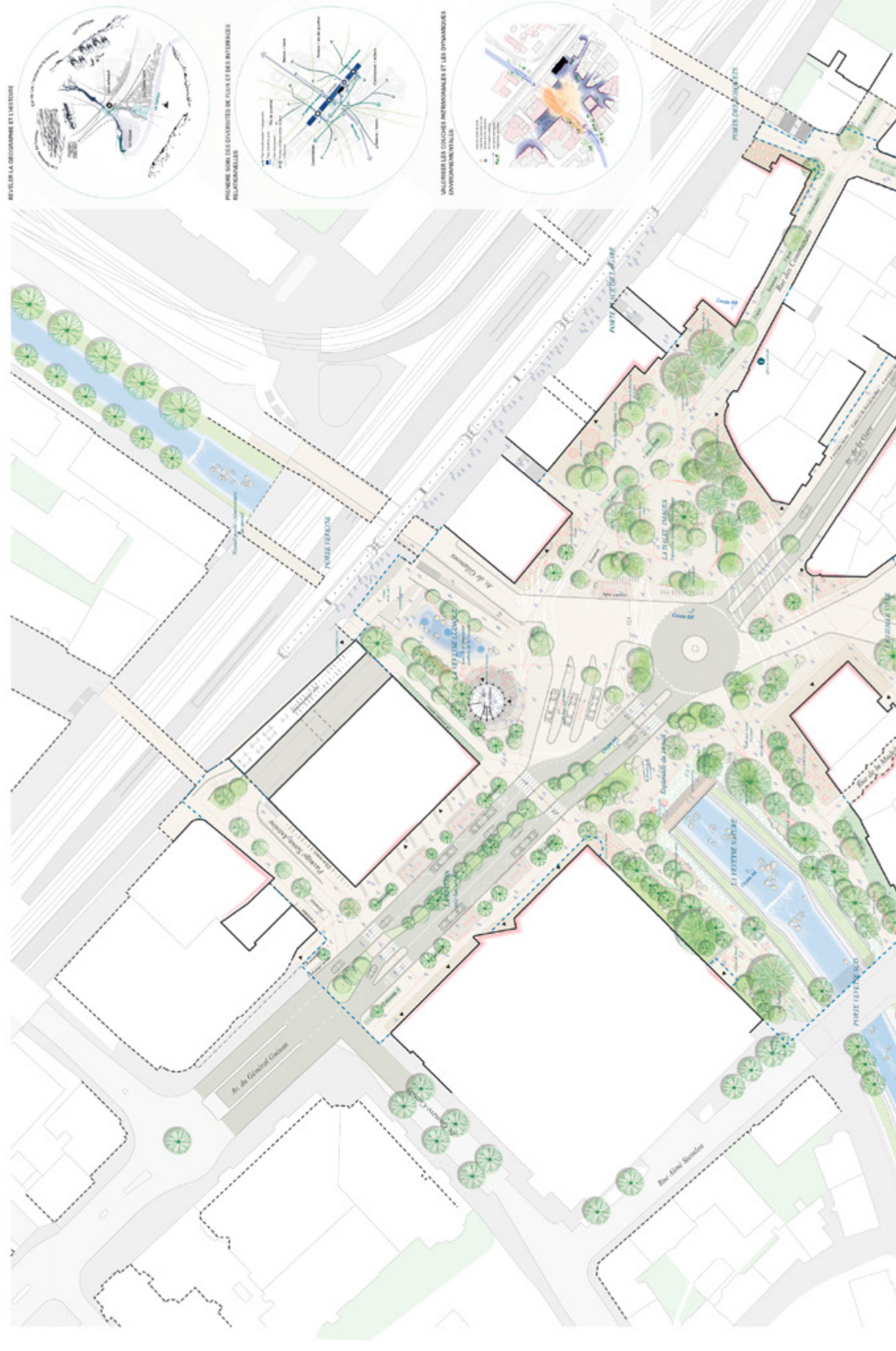
Coupe B-B schématisé à 1:200

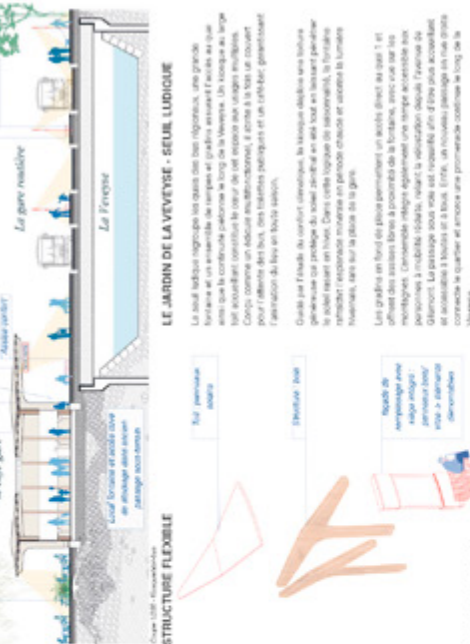
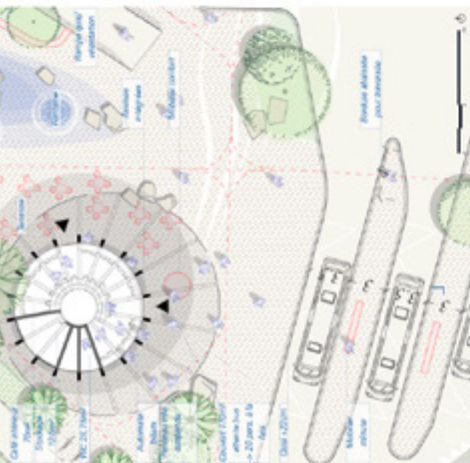
PROCHAIN ARRÊT, NÄCHSTE HALT, PROSSIMA FERMATA...

SITUATION ET CONTEXTE

SITUATION ET CONTEXTE

Muller, Barbara / From the Money Markets: if You're Paralyzed (Part I) & How People are overdoing substance abuse...







MILIEUX DE VIE

AMBIANCES VÉGÉTALES

Planting lauraceous vegetation on the canopy - a technological development

- Amener l'attention psychique le long de l'axe du fructeur de la levure.
- Utiliser les bonnes conditions de pleine lune pour planter pour l'évent.



MARCHÉ DE LA VENTE - PLANTATION EN FORME LIBRE

- Travaux en hauteur pour abaisser les différences de niveaux (terrasse, escaliers) et l'intégration de massif sur dalle béton basati.
- Aménagement innovateur de jardins de bord de rivières par des arbres en côtes en des massifs naturels.



DAVID C. GILBERT, UNIVERSITY OF CALIFORNIA

- Planification en alignement des axes et moments pour ne pas gêner le trafic
- Système d'automatisation et adaptable à toute situation (été/hiver)



INTRODUCTION DES Auteurs CONVENTION

- Comparer le patrimoine aborigène par les essences adaptées au changement climatique
- Développer des alliances stratégiques locales, en lien avec le littoral de la Riviera, les îles Philippines, vignobles et etc. Essences exotiques
- Introduire un milieu routinier de bord de terrain dans les années basses.



UNE GESTION DES FAUX AUTONOME

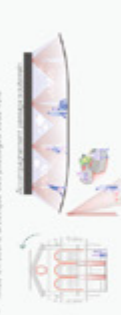


LA VIE NOCTURNE - ÉCLAIRAGE



AMBIANCE DE SÉJOUR

- Lumière qui mène à la vie nocturne et au réveil à des endroits calmes
- Sources lumineuses intégrées aux meubles, structures, mobilier
- Segments pour créer des ambiances uniques
- Mise en scène artistique des espaces sous vote



© 2004 Blackwell Publishing Ltd *Journal of Internal Medicine* 255: 105–112

- Séparation et orientation des passages de flux pédestres
- éclairage doux et orienté pour éviter la pollution lumineuse



- Réviser les cartes des équipements de la route de la gare.

- 



8.2

Projets 2^e degré

Ce sous-chapitre regroupe les deux autres projets qui ont été retenus pour le 2^e degré. L'ordre d'apparition ne correspond pas à un classement.

Projet : **Faire place**

Bureau pilote : **atelier adr SA, Genève**

Architecte-urbaniste et architecte-paysagiste :
atelier adr SA, Genève, Greg Bussien

Ingénieur mobilité : **mrs partner sa, Zürich,**
David Oppliger

Ingénieur civil : **INGPHI SA, Lausanne,**
Jonathan Krebs

Eclairagiste : **hyperchrome sàrl, Joseph Frey**

Ingénieur environnement : **TeraSol SA,**
Eclagnens, Cédric Coquelin

Expertise historique : **Bureau de recherche**
en histoire de l'architecture, Lausanne,
Bruno Corthésy

Le groupement ADR a été invité à approfondir le scénario A (voir chapitre 5.4.3 « Images directrices ») à l'issue des présentations du 11 novembre 2025.

À l'issue des présentations du 24 mars, le collège d'expert·e·s a relevé qu'en termes de qualité des espaces publics et de la cohésion sociale :

- L'absence d'une vocation prioritaire ou d'une identité forte limite la capacité d'appropriation de la **place de la Poste**. Le vide perçu sur cette place, peu qualifié pour permettre la flexibilité, est source d'inquiétudes quant à son appropriation et types d'usages possibles. Toutefois, les quelques aménagements de la place favorisent un déplacement du centre de gravité de la place de la gare vers l'ouest, qui n'est cependant pas pleinement assumé (taille et programmation du pavillon, aménagement proposé pour la place de la Poste...). La sécurité risque de dépendre d'une programmation active, ce qui entraînerait une lourde charge de gestion.
- La **rampe plantée** reliant le quai 1 à la place de la Poste est un dispositif judicieux et attractif.
- Les **lignes de désir** imposées par les aménagements du projet ne correspondent pas fluidement aux trajets projetés et souhaités des piéton·ne·s, contraignant ainsi une partie des flux.
- Les séquences d'usage des **espaces publics le long de la route cantonale** présentent une lisibilité claire.
- La **différenciation des revêtements** crée un espace à deux vitesses (espace de passage et espace de séjour), ce qui est considéré comme avantageux par le collège d'expert·e·s.
- L'**espace** est défini et structuré par la canopée. La **place** est structurée par une composition des sols et matérialités. Cependant, les attracteurs (kiosques et fontaines) ne sont que faiblement hiérarchisés et les kiosques ne semblent pas offrir une attractivité suffisante.
- L'**axe de passage principal nord-sud** devant l'hôtel Astra englobe les pins existants et contraint l'étendue de la terrasse.

Concernant la résilience et le confort climatique du projet, le collège d'expert·e·s apprécie que le projet présente un concept de **canopée** important. Cependant, le concept de végétalisation du projet ne tire pas assez parti de toutes les strates végétales, notamment des plantations arbustives et herbacées. Par ailleurs, la densité des arbres devant la gare historique diminue la lisibilité du patrimoine bâti et ne sera probablement pas réalisable (présence de réseaux souterrains denses).

Au sujet de l'identité culturelle et urbaine, le collège d'expert·e·s note que :

- Les espaces proposés par le projet sont **hiérarchisés** comme les espaces le sont aujourd'hui (lisibilité du projet).
- L'implantation des **arbres** telle que le propose le projet garantit une **lisibilité claire en toute saison**.
- Le concept exprimé en plan de « **grande place** » basée sur l'encadrement par les pieds de façades et la matérialité ne se traduit pas nécessairement de manière lisible sur la place dans sa perception (lisibilité contrariée par la végétalisation et l'encombrement de l'espace).
- L'expression architecturale et la matérialité des **kiosques** ne convainc pas.

En lien avec les mobilités et la fonctionnalité de l'interface, le collège d'expert·e·s relève un certain nombre de limitations :

- La conception du projet matérialise des **allées piétonnes** qui ne coïncident pas complètement avec les lignes de désirs souhaitées. C'est entre autres le cas pour l'accès aux quais des bus urbains.
- Le **fonctionnement des divers arrêts de bus** ne répond pas pleinement aux besoins des opérateurs.
- La relocalisation proposée du **quai-terminus du bus express** au nord de la place du 14 Juin introduit un conflit d'intégration et d'usages dans une zone de forte circulation piétonne.
- Sur l'Avenue du Général-Guisan, les bus se déportent de la voie de circulation pour leurs arrêts puis doivent s'y réintroduire. Les **programmations des édicules** sont orientées pour les personnes qui sont de passage sur la place, elles sont difficilement en mesure de favoriser les séjours prolongés et l'animation.

Le collège d'expert.e.s observe les forces suivantes :

- La composition de l'aménagement permet au piéton une **identification** claire des allées de cheminement, versus des espaces de séjour.
- La **voie verte** bénéficie d'un itinéraire sécurisé sans interférence avec la gare routière.



Coupe Scénario A, Gare - ville-vie

PROJET

La projet propose de réviser les fonctions de mobilité et de créer un espace public de qualité, en lien avec les enjeux de la ville. Le projet s'inscrit dans une logique de développement durable et vise à améliorer la qualité de vie des habitants. Le projet est structuré en plusieurs phases : 1. Diagnostic : analyse de l'existant et des enjeux. 2. Conception : élaboration des propositions de projet. 3. Réalisation : mise en œuvre des travaux. 4. Suivi : évaluation des impacts et ajustements. Le projet est financé par la commune et les habitants. Le projet est soumis à l'avis des habitants et des associations. Le projet est en phase de concertation. Le projet est en phase de réalisation. Le projet est en phase de suivi.

Une place de gare ouverte sur la ville. La place de la gare est un espace public de qualité, en lien avec les enjeux de la ville. Le projet s'inscrit dans une logique de développement durable et vise à améliorer la qualité de vie des habitants. Le projet est structuré en plusieurs phases : 1. Diagnostic : analyse de l'existant et des enjeux. 2. Conception : élaboration des propositions de projet. 3. Réalisation : mise en œuvre des travaux. 4. Suivi : évaluation des impacts et ajustements. Le projet est financé par la commune et les habitants. Le projet est soumis à l'avis des habitants et des associations. Le projet est en phase de concertation. Le projet est en phase de réalisation. Le projet est en phase de suivi.

Plusieurs places et espaces publics de qualité. Le projet propose de créer plusieurs places et espaces publics de qualité, en lien avec les enjeux de la ville. Le projet s'inscrit dans une logique de développement durable et vise à améliorer la qualité de vie des habitants. Le projet est structuré en plusieurs phases : 1. Diagnostic : analyse de l'existant et des enjeux. 2. Conception : élaboration des propositions de projet. 3. Réalisation : mise en œuvre des travaux. 4. Suivi : évaluation des impacts et ajustements. Le projet est financé par la commune et les habitants. Le projet est soumis à l'avis des habitants et des associations. Le projet est en phase de concertation. Le projet est en phase de réalisation. Le projet est en phase de suivi.

Le projet propose de réviser les fonctions de mobilité et de créer un espace public de qualité, en lien avec les enjeux de la ville. Le projet s'inscrit dans une logique de développement durable et vise à améliorer la qualité de vie des habitants. Le projet est structuré en plusieurs phases : 1. Diagnostic : analyse de l'existant et des enjeux. 2. Conception : élaboration des propositions de projet. 3. Réalisation : mise en œuvre des travaux. 4. Suivi : évaluation des impacts et ajustements. Le projet est financé par la commune et les habitants. Le projet est soumis à l'avis des habitants et des associations. Le projet est en phase de concertation. Le projet est en phase de réalisation. Le projet est en phase de suivi.

La place de la gare, vue dans la grille. Le projet propose de réviser les fonctions de mobilité et de créer un espace public de qualité, en lien avec les enjeux de la ville. Le projet s'inscrit dans une logique de développement durable et vise à améliorer la qualité de vie des habitants. Le projet est structuré en plusieurs phases : 1. Diagnostic : analyse de l'existant et des enjeux. 2. Conception : élaboration des propositions de projet. 3. Réalisation : mise en œuvre des travaux. 4. Suivi : évaluation des impacts et ajustements. Le projet est financé par la commune et les habitants. Le projet est soumis à l'avis des habitants et des associations. Le projet est en phase de concertation. Le projet est en phase de réalisation. Le projet est en phase de suivi.

La place de la gare, vue dans la grille. Le projet propose de réviser les fonctions de mobilité et de créer un espace public de qualité, en lien avec les enjeux de la ville. Le projet s'inscrit dans une logique de développement durable et vise à améliorer la qualité de vie des habitants. Le projet est structuré en plusieurs phases : 1. Diagnostic : analyse de l'existant et des enjeux. 2. Conception : élaboration des propositions de projet. 3. Réalisation : mise en œuvre des travaux. 4. Suivi : évaluation des impacts et ajustements. Le projet est financé par la commune et les habitants. Le projet est soumis à l'avis des habitants et des associations. Le projet est en phase de concertation. Le projet est en phase de réalisation. Le projet est en phase de suivi.

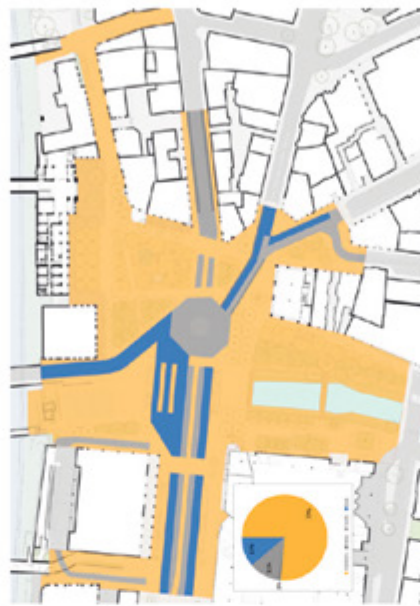
Le projet propose de réviser les fonctions de mobilité et de créer un espace public de qualité, en lien avec les enjeux de la ville. Le projet s'inscrit dans une logique de développement durable et vise à améliorer la qualité de vie des habitants. Le projet est structuré en plusieurs phases : 1. Diagnostic : analyse de l'existant et des enjeux. 2. Conception : élaboration des propositions de projet. 3. Réalisation : mise en œuvre des travaux. 4. Suivi : évaluation des impacts et ajustements. Le projet est financé par la commune et les habitants. Le projet est soumis à l'avis des habitants et des associations. Le projet est en phase de concertation. Le projet est en phase de réalisation. Le projet est en phase de suivi.

La place de la gare, vue dans la grille. Le projet propose de réviser les fonctions de mobilité et de créer un espace public de qualité, en lien avec les enjeux de la ville. Le projet s'inscrit dans une logique de développement durable et vise à améliorer la qualité de vie des habitants. Le projet est structuré en plusieurs phases : 1. Diagnostic : analyse de l'existant et des enjeux. 2. Conception : élaboration des propositions de projet. 3. Réalisation : mise en œuvre des travaux. 4. Suivi : évaluation des impacts et ajustements. Le projet est financé par la commune et les habitants. Le projet est soumis à l'avis des habitants et des associations. Le projet est en phase de concertation. Le projet est en phase de réalisation. Le projet est en phase de suivi.

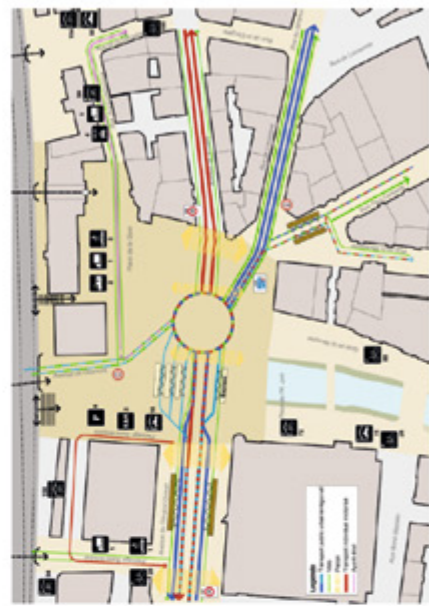
La place de la gare, vue dans la grille. Le projet propose de réviser les fonctions de mobilité et de créer un espace public de qualité, en lien avec les enjeux de la ville. Le projet s'inscrit dans une logique de développement durable et vise à améliorer la qualité de vie des habitants. Le projet est structuré en plusieurs phases : 1. Diagnostic : analyse de l'existant et des enjeux. 2. Conception : élaboration des propositions de projet. 3. Réalisation : mise en œuvre des travaux. 4. Suivi : évaluation des impacts et ajustements. Le projet est financé par la commune et les habitants. Le projet est soumis à l'avis des habitants et des associations. Le projet est en phase de concertation. Le projet est en phase de réalisation. Le projet est en phase de suivi.



Analyse de l'occupation du sol - État existant



Analyse de l'occupation du sol - Scénario A



Concept mobilité

RÉFÉRENCES

MOBILITÉ



Centre Rosemont, gare de Ribourg



Schönen, Zürich



Centre Rosemont, gare de Ribourg

PARVIS DE LA GARE



Zürich, Anker



Novartis Campus, Bâle

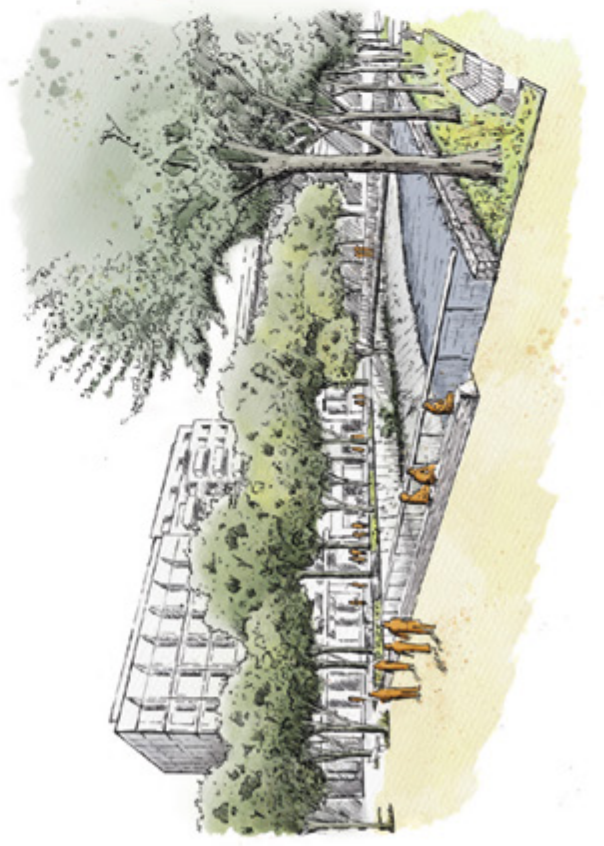


Novartis Campus, Bâle



SCÉNARIO A : POINTS FORTS

- Qualité globale de l'ensemble des espaces publics réaménagés
- Généralité de l'espace public planifié répondant aux enjeux contemporains de réduction des îlots de chaleur et de nature urbaine
- Liaison nord-sud large et direct à l'est de la place
- Liaison directe vers l'avenue G.-Quén
- Espace paysager accueillant le long de la Vevreyse remise à ciel ouvert
- Vaste espace polyvalent sur la place de la Poste



Flux piéton



Fonctions



Catégorie : couverture de 30% (augmentation de 250%)



Sechseläutenplatz, Zurich



PLACE DE LA POSTE



Douane de Nollental, Genève

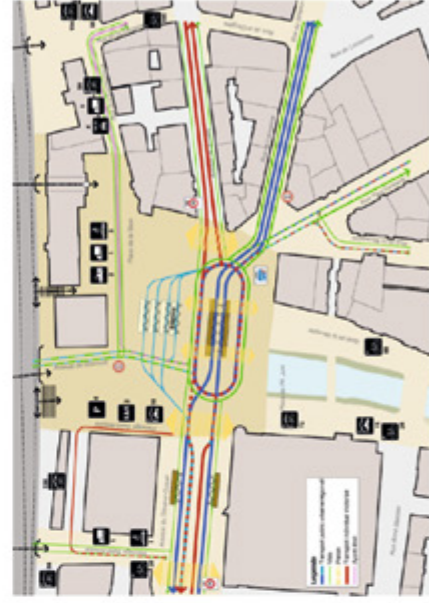


Promenade du Prison, Nice





atelier adr - mrs - inghi - hyperchrome — 1er degré - Scénario B



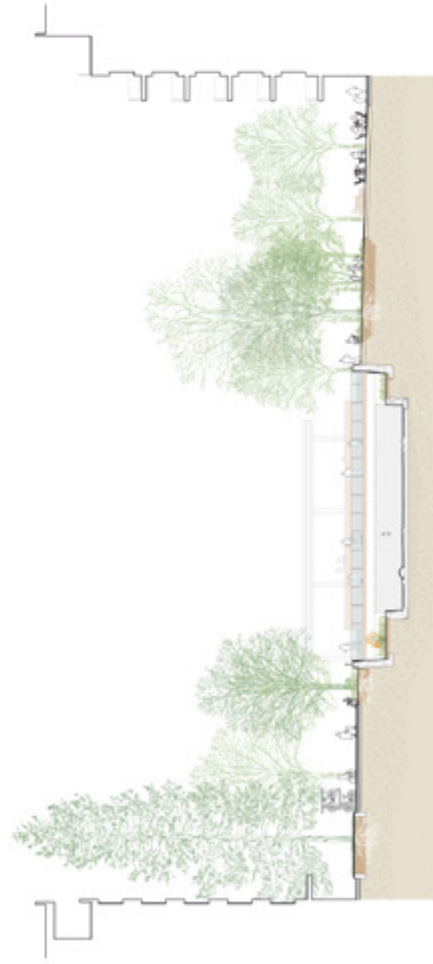


SCÉNARIO B : POINTS FORTS

- Qualité globale de l'ensemble des espaces publics réaménagés
- Robustesse de l'organisation de l'interface TP pour les évolutions futures du réseau de bus (position entre av. Clémont et rue de Lausanne)
- Liabilité de l'interface et liaison gare - bus urbaine excellente (prioritaire)
- Traversées des piétons (pas position et nombre, une seule voie TMA traversée)
- Sécurité et qualité des aménagements vélos (continuité de la voie verte dans la place)
- Aménagement de l'espace central : compact, couture urbaine (RC intégrée) et qualité spatiale
- Aménagement de l'ex. Général-Guisan fonctionnelle et promotion des transports publics, traversée des piétons non réguliers, etc.)
- Espace paysager accueillant le long de la Veveyse remise à ciel ouvert
- Vaste espace polyvalent sur la place de la Poste

Secteur A & B

- Utilisation maximale du potentiel de pleine terre
- Organisation la plus efficiente et compacte des bus régionaux (sans dégrader leur accessibilité)



Coupe sur la Veveyse



Flux piéton



Fonctions



Canopée : couverture de 32% (augmentation de 220%)



Installation Vevey Images

BORD DE LA VEVEYSE



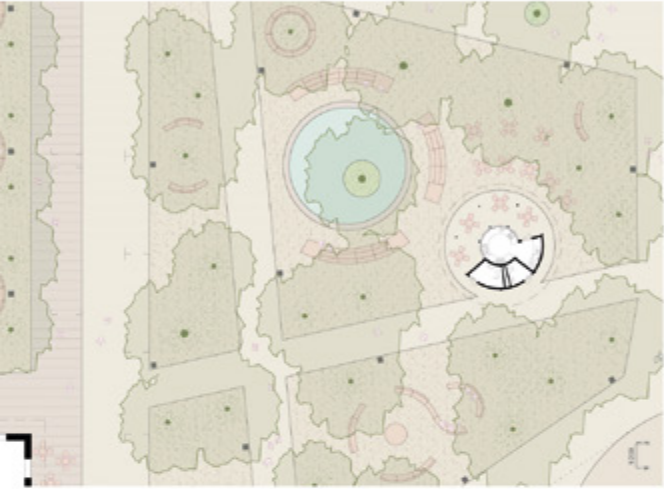
Veveyse/Quai, Eau



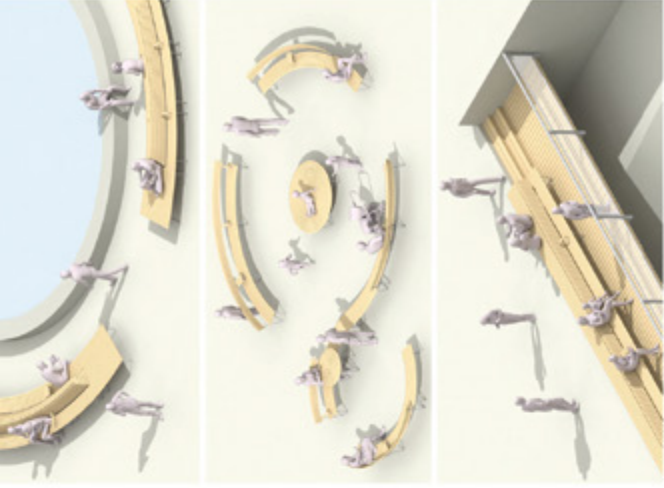




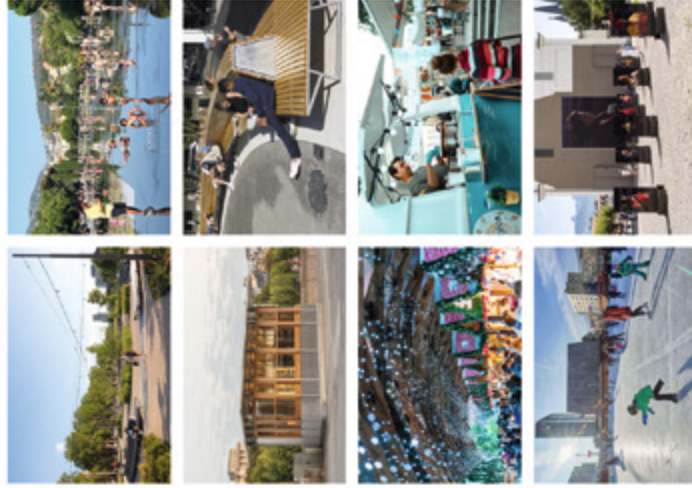
Plan scenario long terme

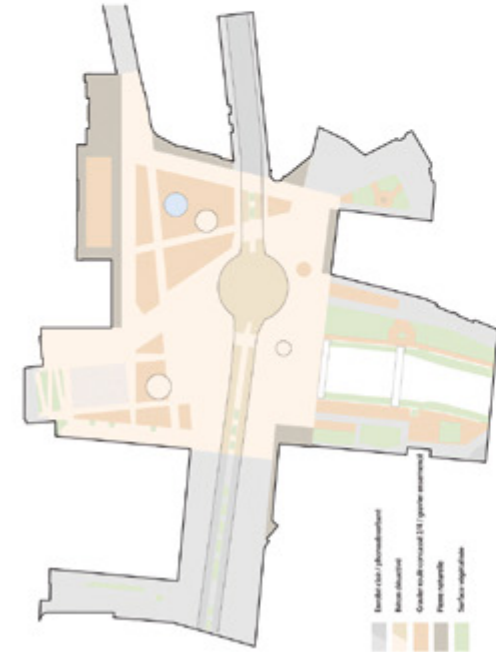


Plan parkin ou la gazo

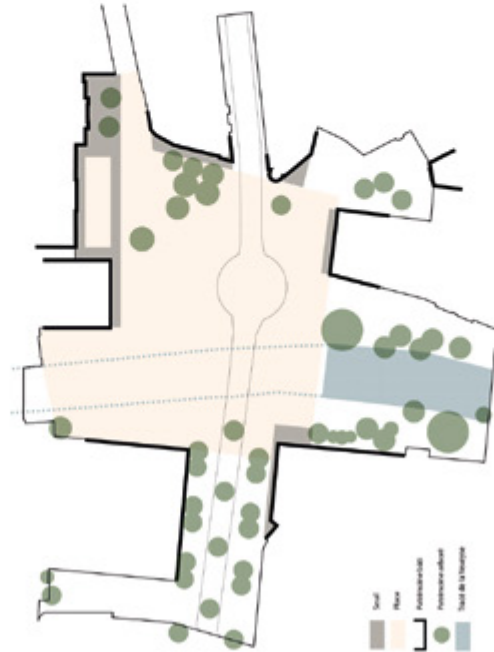


Modèle du parkin et l'escalier sur la "Venezia"





Revêtement de sol



Patrimoine bâti et zones



Revêtement de sol

Les matériaux proposés pour les revêtements de sol de la place sont ceux à l'usage de la place de la Gare de Vevey, qui a disposé d'un revêtement de sol en pavés de granite. Le revêtement de sol en pavés de granite est un matériau durable, résistant aux intempéries, et qui s'intègre parfaitement dans le paysage urbain. Les pavés de granite sont disponibles en différentes couleurs et formes, ce qui permet de créer des revêtements de sol uniques et personnalisés.

De plus, les pavés de granite sont faciles à entretenir et à nettoyer, ce qui les rend idéaux pour les zones piétonnes et les zones de circulation. Les pavés de granite sont également disponibles en différentes tailles et formes, ce qui permet de créer des revêtements de sol uniques et personnalisés.

Enfin, les pavés de granite sont un matériau durable et résistant, ce qui les rend idéaux pour les zones piétonnes et les zones de circulation. Les pavés de granite sont également disponibles en différentes tailles et formes, ce qui permet de créer des revêtements de sol uniques et personnalisés.

Les pavés de granite sont un matériau durable et résistant, ce qui les rend idéaux pour les zones piétonnes et les zones de circulation. Les pavés de granite sont également disponibles en différentes tailles et formes, ce qui permet de créer des revêtements de sol uniques et personnalisés.

Les pavés de granite sont un matériau durable et résistant, ce qui les rend idéaux pour les zones piétonnes et les zones de circulation. Les pavés de granite sont également disponibles en différentes tailles et formes, ce qui permet de créer des revêtements de sol uniques et personnalisés.

Préconisations Bâti et Aménagement

La place de la Gare de Vevey est une place d'importance majeure pour la ville. Elle est située à l'intersection de deux axes principaux de circulation, ce qui la rend très fréquentée. La place est également un lieu de rencontre et de rassemblement pour les habitants de la ville.

Par conséquent, il est essentiel de prendre en compte les besoins et les attentes des habitants de la ville lors de l'aménagement de la place. Les aménagements proposés doivent être durables, résistants et faciles à entretenir, afin de garantir la qualité de la place et de l'expérience des habitants.

Enfin, les aménagements proposés doivent être en phase avec le patrimoine bâti et le paysage urbain de la ville. Les aménagements doivent être conçus de manière à renforcer l'identité de la place et à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants.

Les aménagements proposés sont donc conçus de manière à répondre à ces différents critères. Ils visent à améliorer la qualité de la place et à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants de la ville.

Concept végétal

Le projet du végétal accompagne et qualifie les principaux secteurs identifiés par le projet.

L'avenue du Général-Guisan est plantée de grands arbres à haute tige, qui forment une canopée structurante, perceptible à l'échelle de la ville. Ces arbres sont choisis pour leur durée de vie, leur résistance aux maladies et aux parasites, et leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants.

Les arbres sont également choisis pour leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants. Ils sont choisis pour leur durée de vie, leur résistance aux maladies et aux parasites, et leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants.

Enfin, les arbres sont choisis pour leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants. Ils sont choisis pour leur durée de vie, leur résistance aux maladies et aux parasites, et leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants.

Les arbres sont également choisis pour leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants. Ils sont choisis pour leur durée de vie, leur résistance aux maladies et aux parasites, et leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants.

Enfin, les arbres sont choisis pour leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants. Ils sont choisis pour leur durée de vie, leur résistance aux maladies et aux parasites, et leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants.

Les arbres sont également choisis pour leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants. Ils sont choisis pour leur durée de vie, leur résistance aux maladies et aux parasites, et leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants.

Enfin, les arbres sont choisis pour leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants. Ils sont choisis pour leur durée de vie, leur résistance aux maladies et aux parasites, et leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants.

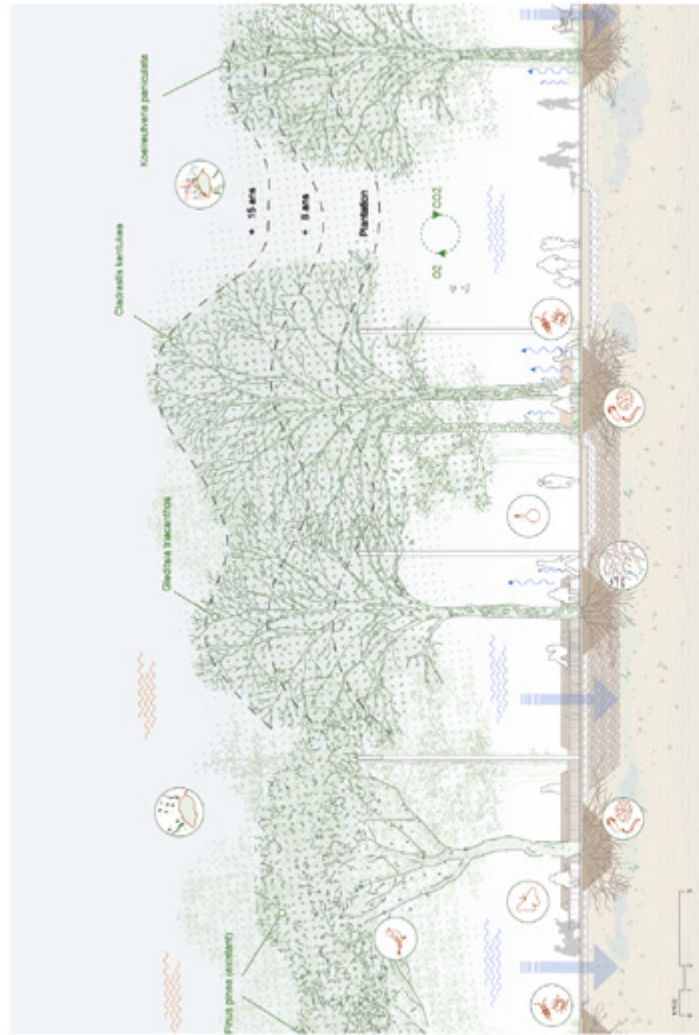
Les arbres sont également choisis pour leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants. Ils sont choisis pour leur durée de vie, leur résistance aux maladies et aux parasites, et leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants.

Enfin, les arbres sont choisis pour leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants. Ils sont choisis pour leur durée de vie, leur résistance aux maladies et aux parasites, et leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants.

Les arbres sont également choisis pour leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants. Ils sont choisis pour leur durée de vie, leur résistance aux maladies et aux parasites, et leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants.

Enfin, les arbres sont choisis pour leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants. Ils sont choisis pour leur durée de vie, leur résistance aux maladies et aux parasites, et leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants.

Les arbres sont également choisis pour leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants. Ils sont choisis pour leur durée de vie, leur résistance aux maladies et aux parasites, et leur capacité à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants.



Coupe constructive sur le parvis de la gare

M1 - Alignement

Prunus yedoensis

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

M2 - Place

Cladonia leucophaea

Gymnocladia dioica

Syrphodolus japonicus

Prunus yedoensis

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

M3 - Parvis

Acer buergerianum

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

Quercus coccinea

M4 - La Vierge

Acer buergerianum

Alnus cordata

Alnus cordata

Alnus cordata

Alnus cordata

Alnus cordata

Alnus cordata

Alnus cordata

Alnus cordata

Alnus cordata

Alnus cordata

Alnus cordata

Alnus cordata

Alnus cordata

Alnus cordata

Alnus cordata

Alnus cordata



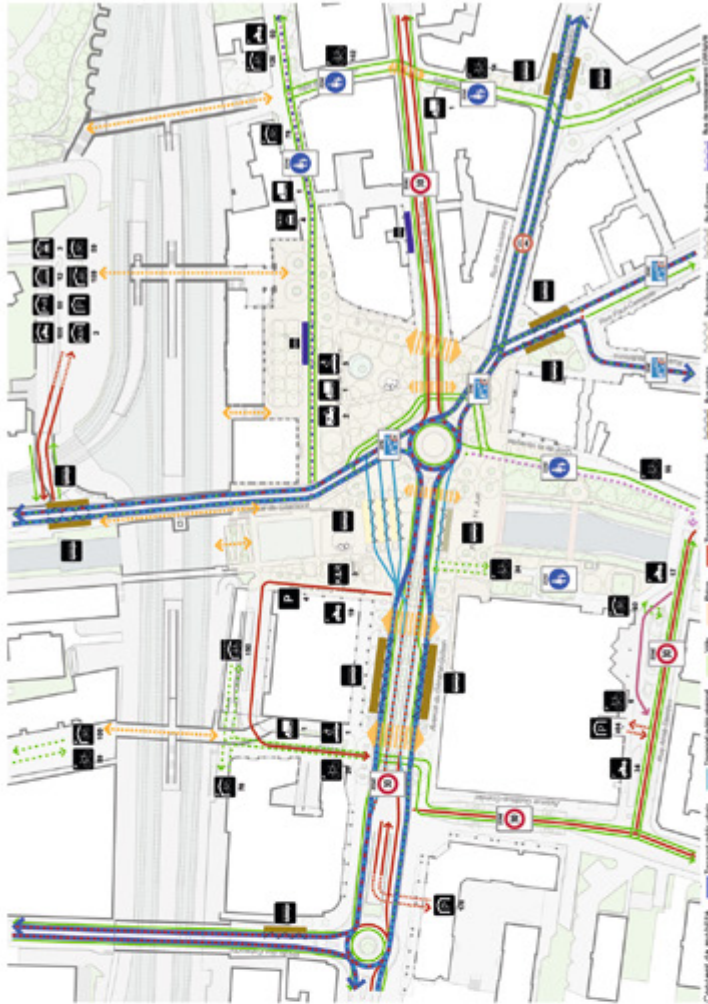
Concept d'écoulement

Le concept d'écoulement est conçu pour répondre aux besoins et aux attentes des habitants de la ville. Il vise à améliorer la qualité de la place et à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants. Le concept d'écoulement est conçu de manière à renforcer l'identité de la place et à créer un environnement agréable et accueillant pour les habitants.

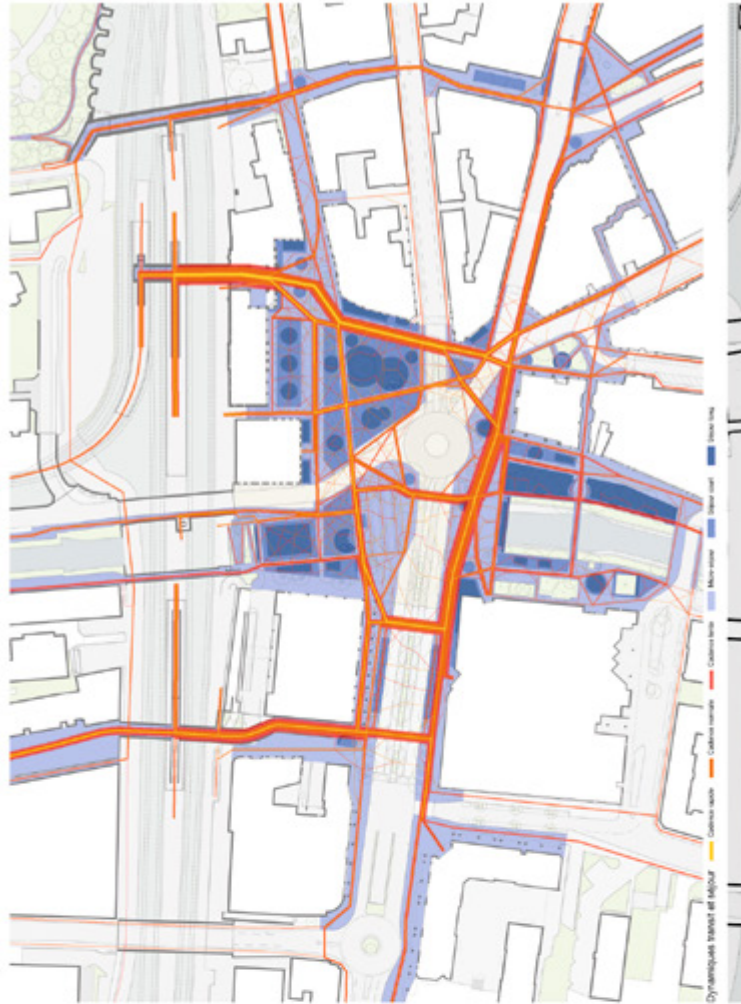


CONCEPT GLOBAL DE MOBILITÉ

Le projet vise à créer une interface de gare ouverte et décongestionnée autour des 4 accès aux quais dans le but de décongestionner les zones d'attente et de faciliter l'accès aux quais. Le projet vise à améliorer l'expérience des usagers en leur offrant un accès direct aux quais, en particulier les bus urbains qui sont les plus fréquents. L'arrêt principal est ainsi nouvellement orienté vers le passage piéton. L'interface de gare sera organisée autour de quatre axes principaux : l'axe piéton, l'axe vélo, l'axe bus et l'axe voiture. L'axe piéton sera le plus large et le plus visible, il sera bordé par des arbres et des bancs. L'axe vélo sera bordé par des panneaux de signalisation et des bandes de roulement. L'axe bus sera bordé par des panneaux de signalisation et des bandes de roulement. L'axe voiture sera bordé par des panneaux de signalisation et des bandes de roulement.

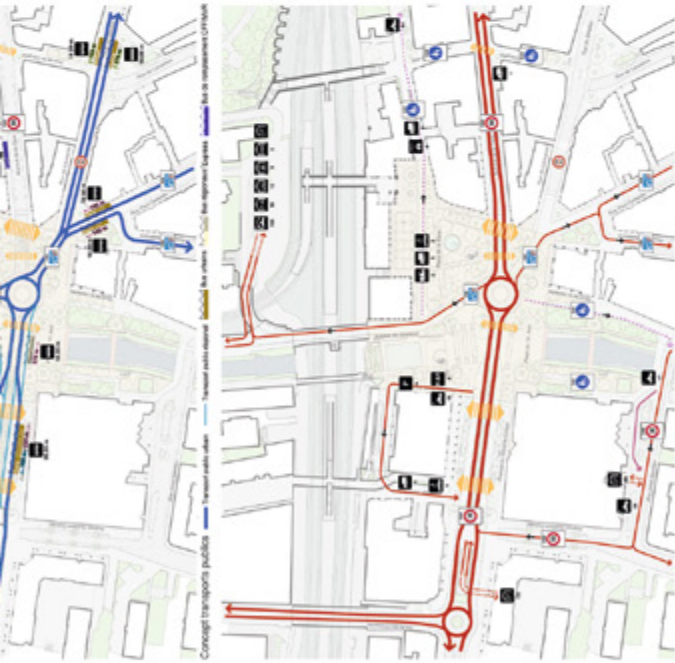


Enfin, le stationnement est organisé conformément au programme.

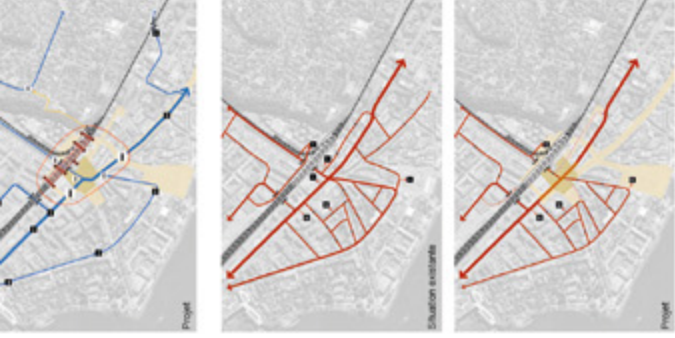




Options des bus urbains et régionaux



Concept transports individuels - Individuels



Projet



Projet : **À la découverte**
 Bureau pilote : **DUO Architectes paysagistes / Landschaftsarchitekten, Lausanne**
 Architecte-paysagiste : **DUO Architectes paysagistes, Lausanne, Aurélie Barral**

Architecte-urbaniste : **Dreier Frenzel, Lausanne, Oscar Gential**
 Ingénieur mobilité : **BCPH ingénierie, Carouge, Philippe Burri**
 Ingénieur civil : **AB ingénieurs SA, Thônex, David Amsler**
 Eclairagiste : **Schlaepfer-Capt, Lausanne, André Schlaepfer**

Le groupement a été invité à approfondir le scénario A (voir chapitre 5.4.3) à l'issue des présentations du 11 novembre 2025.

À l'issue des présentations du 24 mars 2026, le collège d'expert·e·s a formulé les observations suivantes en termes de qualité des espaces publics et de la cohésion sociale :

- **L'ouverture de la Veveyse au nord** engendre des problèmes de flux et d'attente (espace réduit pour l'accès au quai 1). Les tronçons d'ouverture sont très courts et créent une vision entrecoupée du cours d'eau. Par ailleurs, cette ouverture réduit le potentiel d'utilisation de la place pour l'évènementiel et, à long terme, pour les usages quotidiens en cas d'activation du parvis de la Poste, sans offrir de plus-value d'usage évidente. L'ouverture de la Veveyse ainsi que les aménagements liés au sud de cette ouverture ne permettent pas de provoquer le déplacement du centre de gravité de l'interface gare vers l'ouest et n'apporte que peu de plus-value naturelle ou paysagère.
- Bien que l'attractivité par le vide soit renforcée grâce à **l'ouverture de la Veveyse à divers endroits**, cette segmentation de la Veveyse contraint les piéton·ne·s à faire des détours.
- **Flux piétons** : le trottoir au sud de la route cantonale (RC) est trop étroit pour l'importance des flux concernés.
- Le projet confère au cœur de la place de la Gare un **espace appropriable** avec une identité marquée, tout en assurant une transition cohérente avec ses franges.

Cependant, la disposition de l'espace du **banc central** et la **végétalisation sur la place de la gare** créent une barrière perceptuelle et formelle avec la RC. Cette barrière (confirmée par son identification comme lieu non-piéton dans la planche 1) est par ailleurs située sur une ligne de désir diagonale importante de la place.

- Le **positionnement des arbres** est en cohérence avec le patrimoine bâti.
- L'abattage de l'arborisation centrale de l'Avenue Général-Guisan ne se justifie pas par une amélioration significative des espaces piétons qui sont encombrés par les abris divers.

Concernant l'identité culturelle et urbaine portée par le projet, le collège d'expert·e·s constate que :

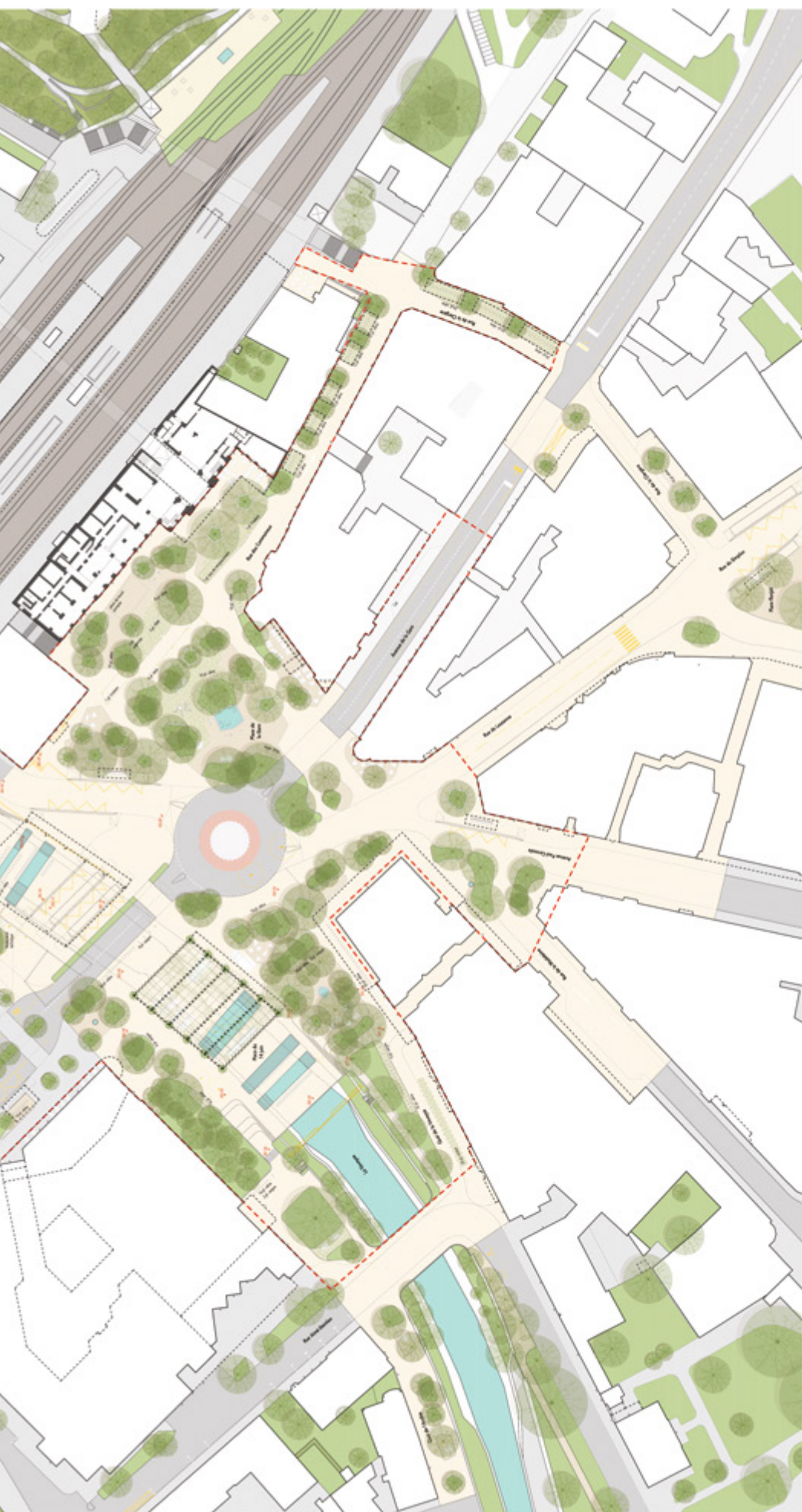
- Le projet propose trois **sous-espaces** clairement différenciés et affirmés, qui sont par contre sans grande relation entre eux, évoquant davantage une fragmentation plutôt qu'une unification. Le collège d'expert·e·s relève cependant de manière positive la tenue géométrique des espaces.
- Les configurations des espaces publics permettent d'accueillir des **événements et manifestations diverses**. À l'inverse, des événements et manifestations ne pourraient que difficilement avoir lieu sur la place de la Poste qui est réduite par l'ouverture sur la Veveyse.
- La conception de la **structure des pergolas** à partir des poutres existantes confère un ressenti de lourdeur et de disproportion, bien que la recherche du réemploi et de la circularité soit saluée.

Le collège d'expert·e·s constate les difficultés suivantes du projet vis-à-vis de la robustesse et de l'adaptabilité de celui-ci :

- Le concept fort du projet est l'**ouverture séquencée de la Veveyse**, créant ainsi des rappels localisés de sa présence dans l'espace urbain. Le besoin de redimensionnement éventuel de ces ouvertures (notamment pour élargissement du trottoir sud de la RC) dénaturerait le principe d'aménagement clé du projet.
- L'articulation entre le banc central et la végétation avec la RC verrouille la **composition spatiale**, rendant l'adaptation future du projet difficilement envisageable.
- Le projet propose un **rétrécissement du trottoir au sud de la RC** afin de créer une place du 14 Juin au sud du périmètre de projet, au-dessus de la Veveyse. La conception du projet offre une faible marge de manœuvre pour un éventuel élargissement des espaces piétons.

Concernant les mobilités et fonctionnalités de l'interface, le collège d'expert·e·s, a mis en évidence les limites du projet ci-après :

- La **RC et le giratoire** restent traités comme une composante dont le projet d'espace public doit avant tout se protéger. Il en résulte des traversées piétonnes circonscrites et implantées en partie à l'écart des lignes de désir majeures, et dont le traitement sans îlot central implique le maintien d'une régulation lumineuse. En particulier la traversée majeure « Poste-Manor » se retrouve confinée au coin de la gare routière et nécessite la traversée de la vaste zone de circulation des bus. Ces traversées décalées et régulées sont également imposées aux cyclistes de la voie verte souhaitant éviter le giratoire. Ce parti d'aménagement restera contraignant sur le long terme dans l'optique d'une baisse de trafic et d'une réappropriation accrue par le piéton.
- L'aménagement en encoche prévu pour les **bus urbains** ne leur est pas favorable, et la relocalisation proposée du quai-terminus de la ligne express ne fonctionne pas (gêne bus urbains).
- Le tracé prévu pour la voie verte, autour du giratoire est sinueux et peu attractif pour les cyclistes, ce qui pourrait générer des conflits entre cycles et piétons.



Elevation AA: Rues plantées, place et fraîcheur
 Echelle 1:500





MEP - Interface gare de Vevey - Mandats d'Étude Parallèles (MEP) à deux degrés en procédure sélective
DUO Architectes paysagistes / Dreier Freese / bgh / AB Ingénieurs / Atelier Schaepler-Capt

SCÉNARIO A



À LA DÉCOUVERTE

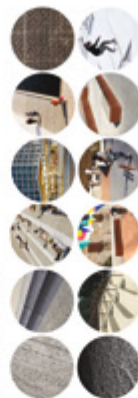
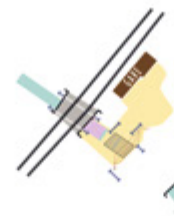
1 PLACE DE LA GARE

La place de la gare devient une vaste esplanade piétonne, ouverte à tous les usages. Elle est reliée à la gare par un passage souterrain. La station de tramway est intégrée à l'ensemble de la place. La place est bordée par des bâtiments modernes et des espaces verts. La place est conçue pour être un lieu de rencontre et de vie sociale.



2 GARE ROUTIÈRE ET PLACE DE LA DÉCOUVERTE

La gare routière est intégrée à la place de la gare. Elle est conçue pour être un lieu de rencontre et de vie sociale. La place est bordée par des bâtiments modernes et des espaces verts. La place est conçue pour être un lieu de rencontre et de vie sociale.



3 PLACE DU 14 JUNE ET SA COUVERTURE

La place du 14 June est intégrée à la place de la gare. Elle est conçue pour être un lieu de rencontre et de vie sociale. La place est bordée par des bâtiments modernes et des espaces verts. La place est conçue pour être un lieu de rencontre et de vie sociale.



8 PASSAGE SAINT-ANTOINE

Le passage Saint-Antoine est intégré à la place de la gare. Il est conçu pour être un lieu de rencontre et de vie sociale.

7 AVENUE DU GÉNÉRAL GUICHARD

L'avenue du Général Guichard est intégrée à la place de la gare. Elle est conçue pour être un lieu de rencontre et de vie sociale.

6 CONSERVATION DES FLUX

La conservation des flux est intégrée à la place de la gare. Elle est conçue pour être un lieu de rencontre et de vie sociale.

5 LA VERTURE

La verdure est intégrée à la place de la gare. Elle est conçue pour être un lieu de rencontre et de vie sociale.

4 RUE DES COMMERCEUX / RUE DE LA CLÉRIÈRE

La rue des Commerceux / Rue de la Clérierie est intégrée à la place de la gare. Elle est conçue pour être un lieu de rencontre et de vie sociale.



Elevation 88: L'ombre du couvert et de la nouvelle canopée
 Echelle 1:500



Elevation CC: Découverte de la Veveyse et Cou-Verte de la Plaine du 14 juin



Elevation 50': Découvrez Nevry le long de la Vevreye
Echelle 1:500





MEP - Interface gare de Vevey - Mandats d'Étude Parallèles (MEP) à deux degrés en procédure sélective
DUO Architectes paysagistes / Dreier Frenzel / bogli / AB Ingénieurs / Atelier Schlaepfer-Capt

SCÉNARIO B

Concept



Révéler la Vieveye

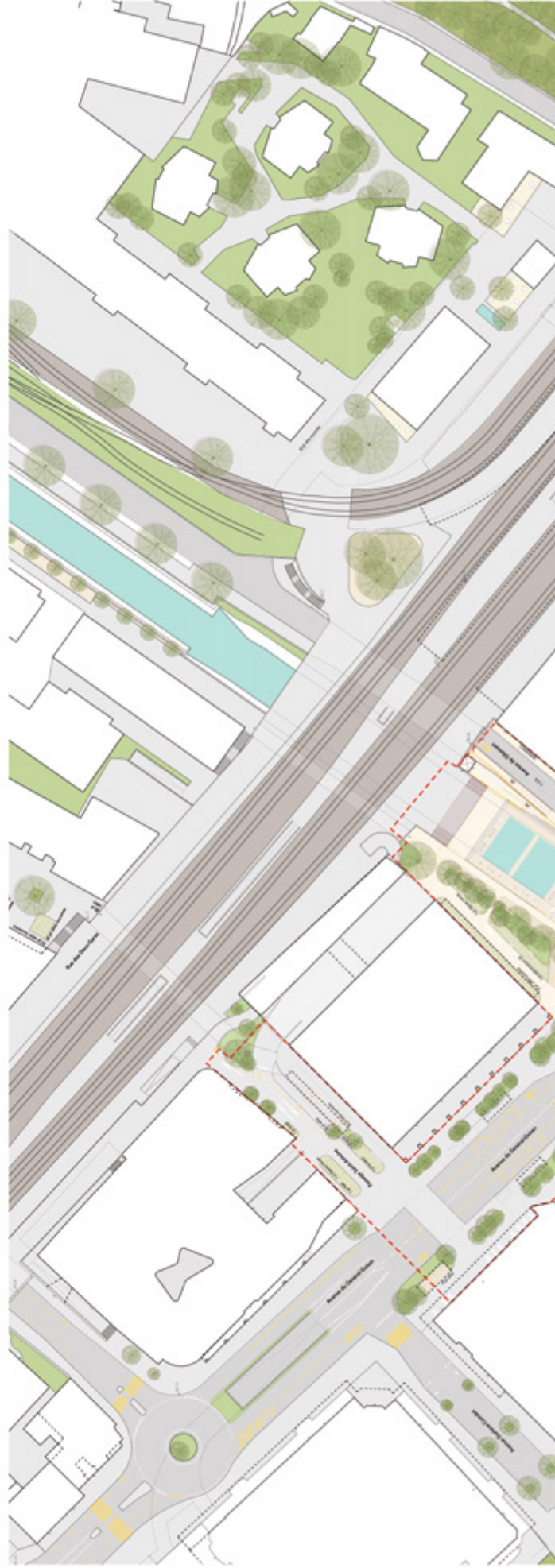


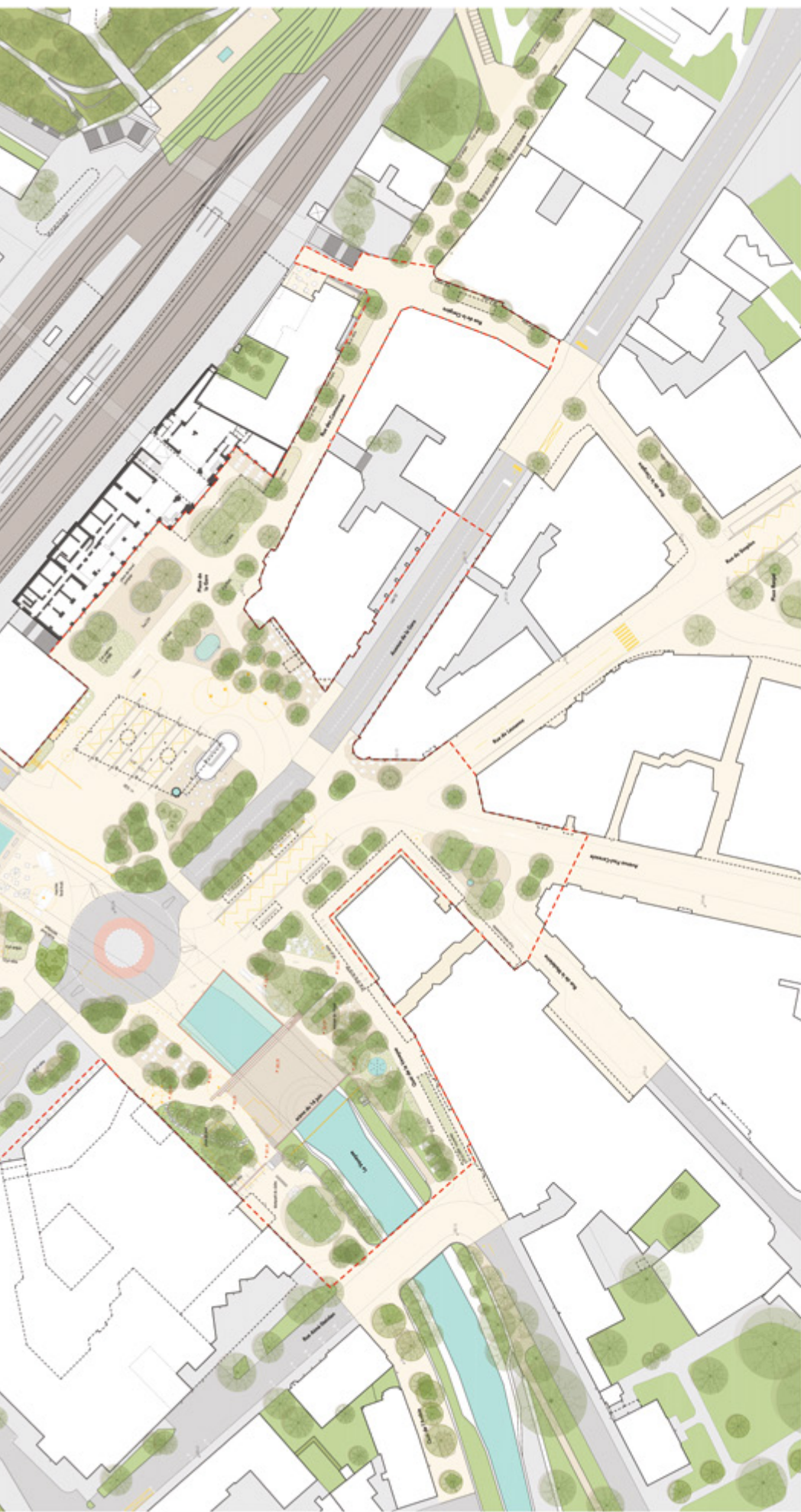
Le scénario B développe une vision cohérente et globale du secteur de la gare, en intégrant ses trois valeurs fondamentales : l'histoire, la culture et la nature. Il met en avant la dimension patrimoniale de l'axe urbain existant, tout en intégrant les enjeux de la gare et de la Vieveye.

Le scénario B propose une gare moderne, plus ouverte et plus accessible, qui s'intègre à l'existant et qui est conçue pour être un lieu de vie et de rencontre. Elle est conçue pour être un lieu de vie et de rencontre, qui s'intègre à l'existant et qui est conçue pour être un lieu de vie et de rencontre.

Le projet met en avant la dimension patrimoniale de l'axe urbain existant, tout en intégrant les enjeux de la gare et de la Vieveye.

Le projet met en avant la dimension patrimoniale de l'axe urbain existant, tout en intégrant les enjeux de la gare et de la Vieveye.





Elevation A1: Rues plantées, place et faucheur
 Echelle 1:500



À LA DÉCOUVERTE

① PLACE DE LA CROIX

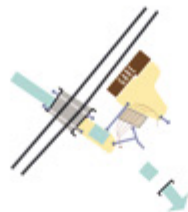
La place de la Gare devient celle de la nouvelle gare
moderne, où le marquis demeure avec élégance les
dimanches de l'après-midi.

Léon DUBREUIL



② Guest account

la que nous se déploie sans cesse et toujours, affectant sans cesse une structure nouvelle fluide.



③ PLACE DU 14 JUIN ET LA DÉCOUVERTE DE LA VIE

Le jour du 14 juin se situe des lieux où l'on se souvient au même moment et à l'époque.



4 Rue des Communiaux / Rue de la Croixdieu

Les deux espèces vivent dans les mêmes habitats.



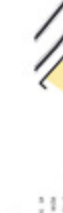
⑤ La Verne

à temps, parfaitement libre de sa conscience, lorsque la justice et l'équité ne lui imposent aucune restriction, quel elle se



⑥ Concentration des Flux

des seules, les changements positifs se produisent sans plus de contraintes, mais le rôle de



⑦ AVENUE DU GENERAL-GUISAN

Quelques changements de détail ont été apportés au long article des *Esquisses* et de la *Revue* en



⑧ Passage Saint-Antoine

Variable indicata nella Parte Descrittiva e Parte Descrittiva, la
paragrafo 1000 indica almeno a tal fine la parte



SCÉNARIO B

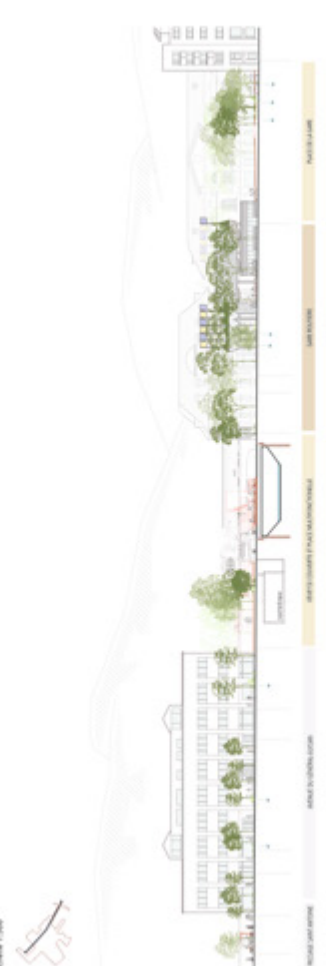
UMEP - Interface gare de Vevey - Mandats d'Etude Parallèles (MEP) à deux degrés en procédure sélective
 DVO Architectes paysagistes / Dreier Frenzel / bgh / AB Ingénieurs / Atelier Schläpfer-Capt

Le projet de la gare de la Vierge est un projet de gare de voyageurs et de marchandises. Il est situé dans le quartier de la Vierge, à l'ouest de la ville de Lausanne. Le projet est divisé en deux phases : la phase 1, qui consiste en la construction d'une gare de voyageurs et d'une gare de marchandises, et la phase 2, qui consiste en la construction d'une gare de voyageurs et d'une gare de marchandises. Le projet est financé par la ville de Lausanne et la Confédération suisse. Le projet est en cours de réalisation et sera achevé en 2025.

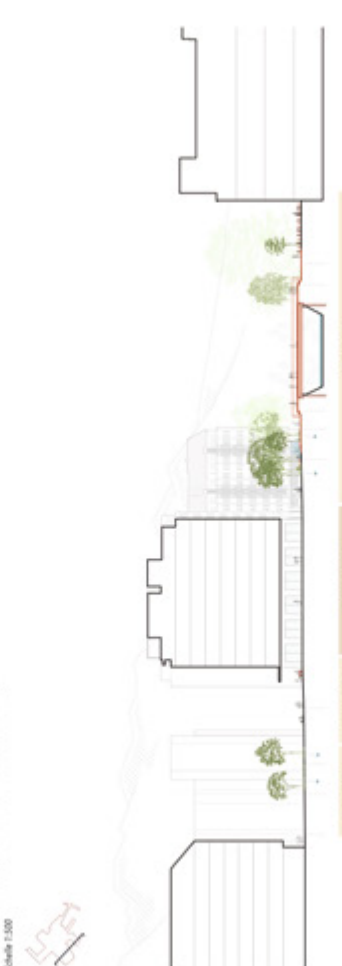
Le projet de la gare de la Vierge est un projet de gare de voyageurs et de marchandises. Il est situé dans le quartier de la Vierge, à l'ouest de la ville de Lausanne. Le projet est divisé en deux phases : la phase 1, qui consiste en la construction d'une gare de voyageurs et d'une gare de marchandises, et la phase 2, qui consiste en la construction d'une gare de voyageurs et d'une gare de marchandises. Le projet est financé par la ville de Lausanne et la Confédération suisse. Le projet est en cours de réalisation et sera achevé en 2025.

Le projet de la gare de la Vierge est un projet de gare de voyageurs et de marchandises. Il est situé dans le quartier de la Vierge, à l'ouest de la ville de Lausanne. Le projet est divisé en deux phases : la phase 1, qui consiste en la construction d'une gare de voyageurs et d'une gare de marchandises, et la phase 2, qui consiste en la construction d'une gare de voyageurs et d'une gare de marchandises. Le projet est financé par la ville de Lausanne et la Confédération suisse. Le projet est en cours de réalisation et sera achevé en 2025.

Elevation BB' Vue vers la Gare
Echelle 1:500



Elevation CC' Passage de la Madeline et Sene du 14 juin
Echelle 1:500



Elevation DD' Decouvert Virey le long de la Vierge
Echelle 1:500





MEP - Interface gare de Vevey - Mandats d'Étude Parallèles (MEP) à deux degrés en procédure sélective
BUD Architectes paysagistes / Dreier Freirel / bapht / AD Ingénieurs / Müller Silligley-Capt

LA VEVEYSE ACTIVE



Intégration de la gare de Vevey dans le tissu urbain existant.

Dans les années 70, à l'initiative de la municipalité, le tracé d'une ligne ferroviaire pour relier les communes de Vevey et Yverdon a été étudié. Cette ligne a été abandonnée en raison de la complexité technique et des coûts élevés.

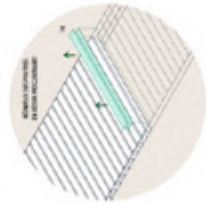
Le projet propose une « Veveyse Active », une ligne ferroviaire à deux degrés, qui permettrait de relier les communes de Vevey et Yverdon. Cette ligne serait construite en plusieurs phases, en commençant par la section la plus courte, entre Vevey et Yverdon. Cette section serait construite en plusieurs phases, en commençant par la section la plus courte, entre Vevey et Yverdon.

Le tracé de la Veveyse Active est défini par une ligne droite, qui permettrait de relier les communes de Vevey et Yverdon. Cette ligne serait construite en plusieurs phases, en commençant par la section la plus courte, entre Vevey et Yverdon.

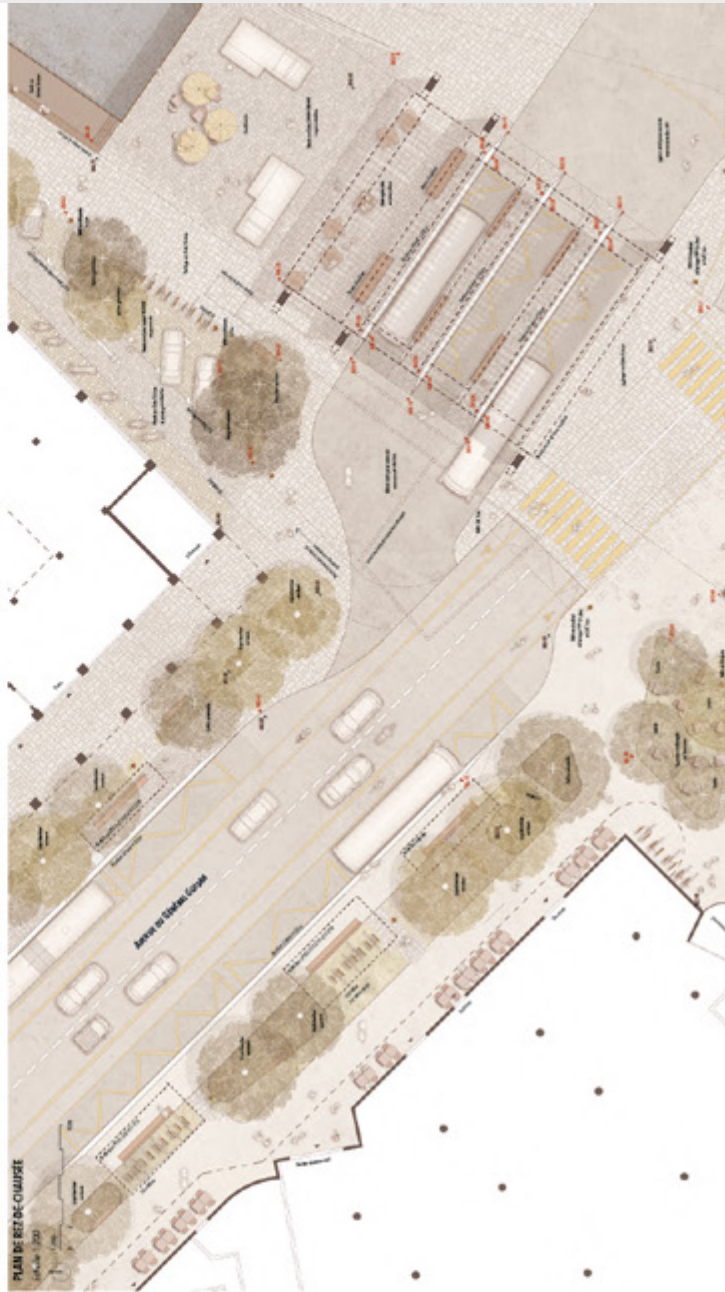
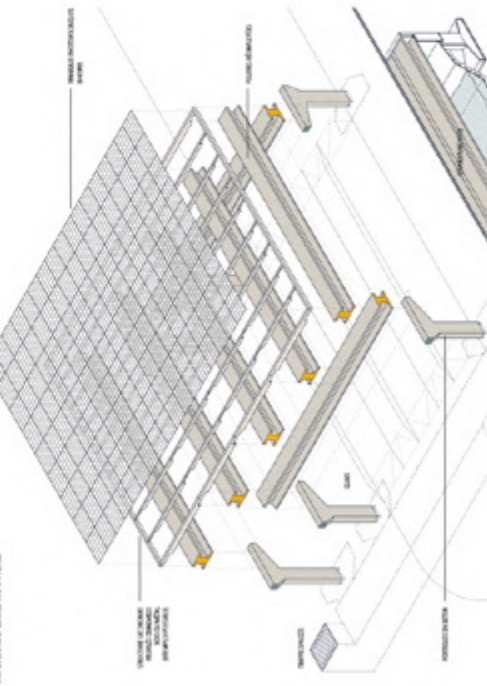
Le tracé de la Veveyse Active est défini par une ligne droite, qui permettrait de relier les communes de Vevey et Yverdon. Cette ligne serait construite en plusieurs phases, en commençant par la section la plus courte, entre Vevey et Yverdon.

Le tracé de la Veveyse Active est défini par une ligne droite, qui permettrait de relier les communes de Vevey et Yverdon. Cette ligne serait construite en plusieurs phases, en commençant par la section la plus courte, entre Vevey et Yverdon.

Le tracé de la Veveyse Active est défini par une ligne droite, qui permettrait de relier les communes de Vevey et Yverdon. Cette ligne serait construite en plusieurs phases, en commençant par la section la plus courte, entre Vevey et Yverdon.



MAQUETTE GARE ROUTIÈRE



À LA DÉCOUVERTE



À LA DÉCOUVERTE

LA PLACE DE LA GARE VIVANTE ET FERTILE

AdaptChin is pleased to present just two films from a collection, in hopes to increase your engagement with the Chinese market. The first film, *My Blue Heaven*, tells the story of a woman's journey to America, to follow her husband, who has been sent to a prison camp with political prisoners. The second film, *My Blue Heaven*, tells the story of a woman's journey to America, to follow her husband, who has been sent to a prison camp with political prisoners.

ici, dans la limite de l'ordre compris en chaque article, pour le le point relatif aux moments des masses déplaçables avant d'être les arbitres officiels, tant qu'ils se trouvent dans les limites, et selon les règlements.

As antes, as elipses indicam omissão de texto. Os pontos indicam o ponto de partida de uma nova seção. Os pontos de exclamação indicam o fim de uma seção. Os pontos de interrogação indicam o fim de uma seção. Os pontos de exclamação indicam o fim de uma seção. Os pontos de interrogação indicam o fim de uma seção.

[illegible]

A l'été 2004, après le tour initial de négociations, une consultation publique générale a accompagné un atelier régional de dialogue pluri-partite. Les participants ont débattu de la mise en œuvre d'un processus de médiation communautaire et ont discuté de la mise en œuvre d'un processus de médiation communautaire. Les participants ont discuté de la mise en œuvre d'un processus de médiation communautaire. Les participants ont discuté de la mise en œuvre d'un processus de médiation communautaire.

L'EAU COMME RESSOURCE

RALENTIR L'EAU, NOURRIR LE SOL, RAFFRAÎCHIR LA VILLE

Journal of Management Education 32(1)

CARTE D'IDENTIFICATION

NOM : _____ Prénoms : _____

DATE DE NAISSANCE : ____/____/____

LIEU DE NAISSANCE : _____

PROFESSEUR TUTEAIRE : _____

CLASSE : _____

COULEUR DES YEUX : _____ COULEUR DES CHEVEUX : _____

COULEUR DE LA PEAU : _____

POIDS : _____ KGS

TAILLE : _____ CM

PHOTOGRAPHIE : _____

SIGNATURE : _____

LE PRINCIPAL / LE VICE-PRINCIPAL :

LE PROFESSEUR TUTEAIRE :

LE DIRECTEUR D'ÉTABLISSEMENT :

LE CHARGÉ D'ACCOMPAGNER LES ÉLÈVES :

LE RESPONSABLE DU DÉPARTEMENT :

LE RESPONSABLE DE L'ÉVALUATION :

LE RESPONSABLE DE LA SÉCURITÉ :

LE RESPONSABLE DE LA SANTÉ :

LE RESPONSABLE DE L'ÉDUCATION :

LE RESPONSABLE DE LA CULTURE :

LE RESPONSABLE DE LA COMMUNICATION :

LE RESPONSABLE DE LA RECHERCHE :

LE RESPONSABLE DE LA FORMATION :

LE RESPONSABLE DE LA QUALITÉ :

LE RESPONSABLE DE LA GESTION :

LE RESPONSABLE DE LA LOGISTIQUE :

LE RESPONSABLE DE LA FINANCE :

LE RESPONSABLE DE LA JURIDIQUE :

LE RESPONSABLE DE LA RELATION PUBLIQUE :

LE RESPONSABLE DE LA TRAVAIL SOCIAL :

LE RESPONSABLE DE LA VIE SCOLAIRE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ASSOCIATIVE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE SPORTIVE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE CULTUELLE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE CIVILE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE POLITIQUE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE SOCIALE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE PROFESSIONNELLE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE FAMILIALE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE AMICALE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE LOCALE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE INTERNATIONALE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE EUROPÉENNE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE MÉDIATIQUE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE NUMÉRIQUE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ENVIRONNEMENTALE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ÉCONOMIQUE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE CULTURELLE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ARTISTIQUE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE SCIENTIFIQUE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE TECHNIQUE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE MANUFACTURIÈRE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE COMMERCE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE SERVICES :

LE RESPONSABLE DE LA VIE TRANSPORTS :

LE RESPONSABLE DE LA VIE INFRASTRUCTURES :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ÉNERGÉTIQUE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE CLIMATIQUE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE GÉOLOGIQUE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE COSMOPOLITE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE GALACTIQUE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE UNIVERSELLE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE TOTALE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE COMPLÈTE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ABSOLUE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE INFINIE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ÉTERNELLE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE IMMORTELLE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ULTIME :

LE RESPONSABLE DE LA VIE SUPRÊME :

LE RESPONSABLE DE LA VIE DIVINE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE SACRÉE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE SPIRITUELLE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ANIMÉE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE VIVANTE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ORGANIQUÉ :

LE RESPONSABLE DE LA VIE MINÉRALE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE VÉGÉTALE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ANIMALE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE HUMAINE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ENSEMBLE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE TOTALITÉ :

LE RESPONSABLE DE LA VIE UNITÉ :

LE RESPONSABLE DE LA VIE CONCORDANCE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE HARMONIE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE PROPORTION :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ÉQUILIBRE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE SYMMÉTRIE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE RYTHME :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ORDRE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE MÉTHODE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE PROCÈS :

LE RESPONSABLE DE LA VIE LOGIQUE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE RAISON :

LE RESPONSABLE DE LA VIE SAGESSE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE VERITÉ :

LE RESPONSABLE DE LA VIE JUSTICE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE BIEN :

LE RESPONSABLE DE LA VIE MAL :

LE RESPONSABLE DE LA VIE BEAUTÉ :

LE RESPONSABLE DE LA VIE UGLYNESS :

LE RESPONSABLE DE LA VIE TRISTE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE JOIE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE PAIX :

LE RESPONSABLE DE LA VIE GUERRE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE AMOUR :

LE RESPONSABLE DE LA VIE HAÏNE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ESPÉRANCE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE DÉSPÉIRANCE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE FOI :

LE RESPONSABLE DE LA VIE DÉSFOI :

LE RESPONSABLE DE LA VIE CROYANCE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE INCROYANCE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE OPTIMISME :

LE RESPONSABLE DE LA VIE PESSIMISME :

LE RESPONSABLE DE LA VIE POSITIVITÉ :

LE RESPONSABLE DE LA VIE NÉGATIVITÉ :

LE RESPONSABLE DE LA VIE PROGRESS :

LE RESPONSABLE DE LA VIE RÉGRESSION :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ÉVOLUTION :

LE RESPONSABLE DE LA VIE RÉVOLUTION :

LE RESPONSABLE DE LA VIE TRANSFORMATION :

LE RESPONSABLE DE LA VIE CHANGEMENT :

LE RESPONSABLE DE LA VIE MODIFICATION :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ADAPTION :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ACCLIMATION :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ACCOUTUMANCE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE HABITUDE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE USAGE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE EMPLOI :

LE RESPONSABLE DE LA VIE OCCUPATION :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ACTIVITÉ :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ACTION :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ENTREPRISE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE OUVRIERIE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE MANOUVRIÈRE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ARTISANALE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE INDUSTRIELLE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE MANUFACTURIÈRE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE COMMERCE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE SERVICES :

LE RESPONSABLE DE LA VIE TRANSPORTS :

LE RESPONSABLE DE LA VIE INFRASTRUCTURES :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ÉNERGÉTIQUE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE CLIMATIQUE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE GÉOLOGIQUE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE COSMOPOLITE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE GALACTIQUE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE UNIVERSELLE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE TOTALE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE COMPLÈTE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ABSOLUE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE INFINIE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ÉTERNELLE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE IMMORTELLE :

LE RESPONSABLE DE LA VIE ULTIME :

... *... ..*

Reactive with fused silica substrate

Estados Unidos, 2000-2001

© 2007 The Authors
Journal compilation © 2007 Blackwell Publishing Ltd

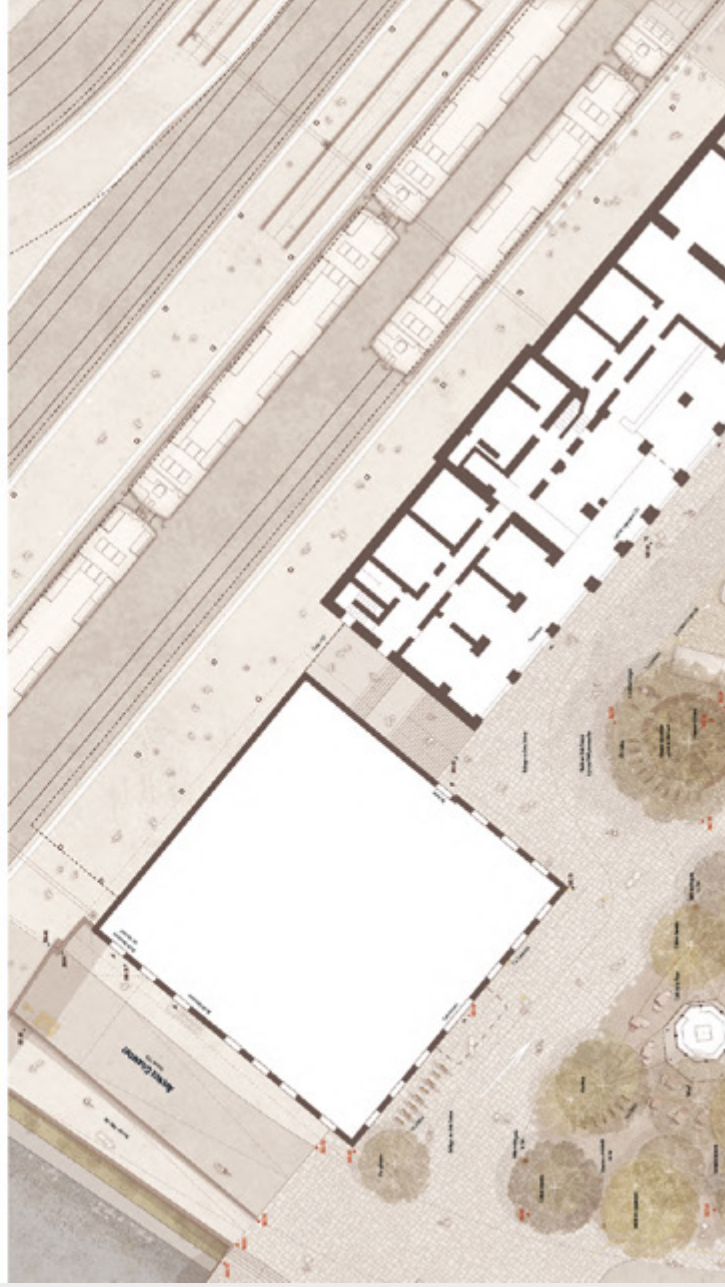


de la culture

generally

Anderson et al. (1987)

Revised 10/10/10



L'OMBRE COMME BIEN COMMUN

TESSER UN RÉSEAU D'OMBIÈRES POUR RAFFRAÎCHIR ET HABITER LA VILLE

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

ÉLÉMENTS D'ÉVALUATION

COUPE CC- PLACE DE LA GARE OUVERTE ET VÉGÉTALISÉE

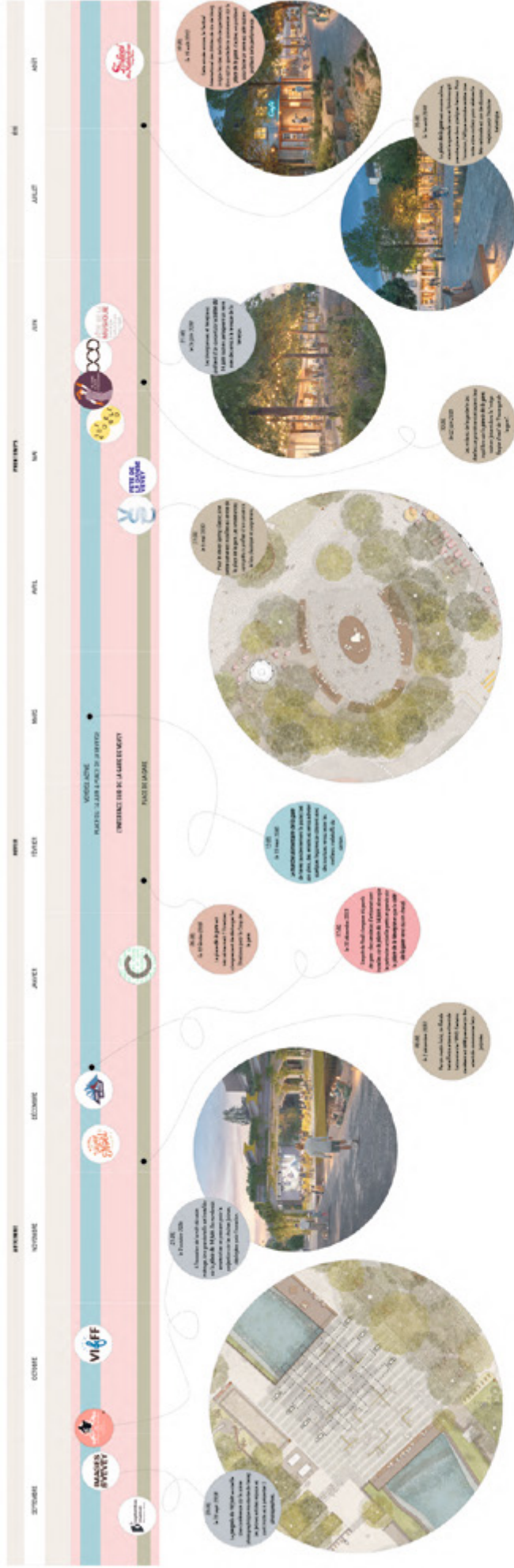
Échelle 1:200



MEP - Interface gare de Vevey - Mandats d'Etude Préliminaires (MEP) à deux degrés en procédure sélective

1000 Architectes paysagistes / Drien Inrevel / bati / AB Ingenious / Atelier Solbergstad Capi

À LA DÉCOUVERTE



DE NOUVEAUX USAGES

VEEY UNE VILLE CIRCULO-CITOYENNE

PROJET
17 Mars 2017 : Réunion de lancement du projet.
20 Mars 2017 : Réunion de travail sur le programme.
27 Mars 2017 : Réunion de travail sur le programme.
31 Mars 2017 : Réunion de travail sur le programme.

PROJET
13 Mars 2018 : Réunion de travail sur le programme.
20 Mars 2018 : Réunion de travail sur le programme.
27 Mars 2018 : Réunion de travail sur le programme.
31 Mars 2018 : Réunion de travail sur le programme.

PROJET
13 Mars 2019 : Réunion de travail sur le programme.
20 Mars 2019 : Réunion de travail sur le programme.
27 Mars 2019 : Réunion de travail sur le programme.
31 Mars 2019 : Réunion de travail sur le programme.

PROJET
17 Mars 2017 : Réunion de lancement du projet.
20 Mars 2017 : Réunion de travail sur le programme.
27 Mars 2017 : Réunion de travail sur le programme.
31 Mars 2017 : Réunion de travail sur le programme.

PROJET
13 Mars 2018 : Réunion de travail sur le programme.
20 Mars 2018 : Réunion de travail sur le programme.
27 Mars 2018 : Réunion de travail sur le programme.
31 Mars 2018 : Réunion de travail sur le programme.



8.3

Projet 1^{er} degré

Projet : **Les bois de la Veveyse**
Bureau pilote : **ILEX, Lyon**
Architecte-paysagiste : **ILEX, Lyon,**
Nadia Herbreteau

Architecte-urbaniste : **Farra Zoumboulakis**
& associés architectes sa, Lausanne,
Emmanuel Colomb
Ingénieur mobilité : **Christe et Gyax Ingénieurs**
Conseils SA, Yverdon-les-Bains, Patrick Minet
Ingénieur civil : **Perret-Gentil,**
Yverdon-les-Bains, Michel De Claparede

À l'issue des présentations du 11 novembre 2025 (1^{er} degré), le projet « Les bois de la Veveyse » n'a pas été retenu pour le deuxième degré par les membres du collège d'expert·e·s.

Le travail conséquent est jugé positivement, tout comme la qualité du projet présenté, toutefois, il a été écarté pour les raisons suivantes :

Pour la **variante 1**, le concept de découverture complète de la Veveyse n'a pas pu être suffisamment étayé pour en démontrer l'intérêt global. En particulier, la relation entre la réduction des espaces publics disponibles et les bénéfices attendus n'a pas su suffisamment convaincre, ce qui a pénalisé son évaluation par rapport aux autres projets.

Concernant la **variante 2**, bien que son originalité ait été reconnue, la proposition de relocaliser les bus régionaux sur le Quai de la Veveyse s'écarte du cahier des charges, notamment sur les aspects liés à la mobilité. Cette option ne permet pas de garantir la conformité avec les données de base issues des images directrices, ni d'assurer la fonctionnalité du schéma de circulation, en particulier au niveau du carrefour Gustave-Coindet – Général-Guisan et de la trémie du parking Midi-Coindet. Elle ne permet pas non plus d'assurer une égalité de traitement avec les autres équipes. Ces éléments ont finalement conduit à l'exclusion de cette variante dans l'évaluation globale.

**LES BOIS
DE LA
VEVEYSE**

en discussion dans des Ventes

Faire Pôles multimodals

C'est accueillir un pôle de mobilités
inclusif.

C'est grâce à la multimodalité d'aujourd'hui et de demain, en garantissant la souplesse et l'adaptabilité nécessaire.

Un espace permet pour la
cohabitation harmonieuse des flux
et la qualité de séjour.

Male without Extra Place in

À l'avant
Sous le dais de béton, coude
un torrent qu'on sent effondré de
surabondance :

La Vénerie, rivière fondatrice,
recouverte, efficace.

La redécouverte, c'est un geste fort : soulever le capot, libérer l'eau, et rendre au vivant sa place dans la ville.

Public Library

a place de la gare est la première rue de la ville.

In seul, un paysage à vivre, un lieu d'arrivée, d'attente et de rencontres.

In lieu qui raconte Vézey dans son rapport à la mobilité, à beau et à la



Variante 1

Plan Amendment Number 1: dchello.110209





Plan piétons



Plan cycle



Plan véhicules



Plan bus



Plan de la rue



Plan d'échange



Activation du Sout-Sol



Coupe AA - de l'axe de la rue





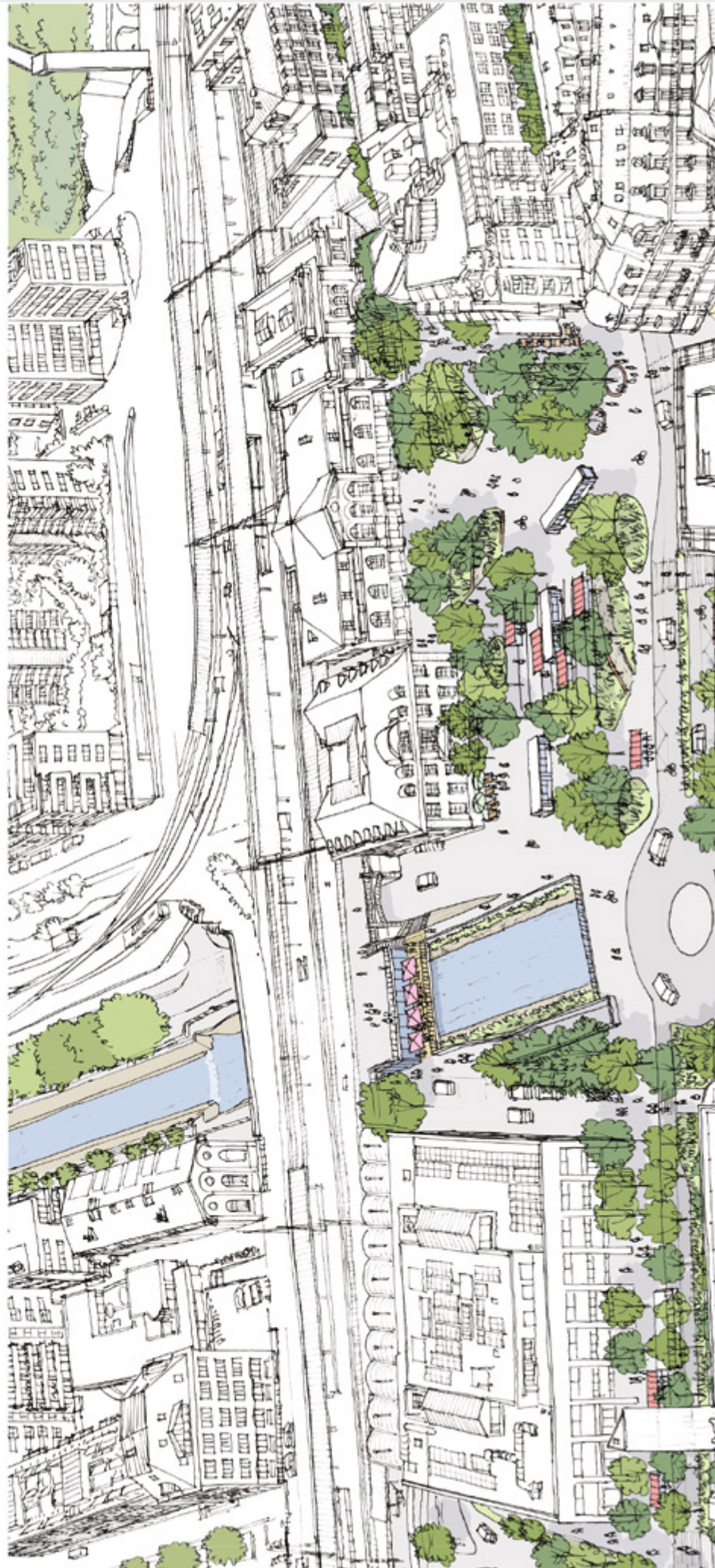
Un nouveau paysage urbain

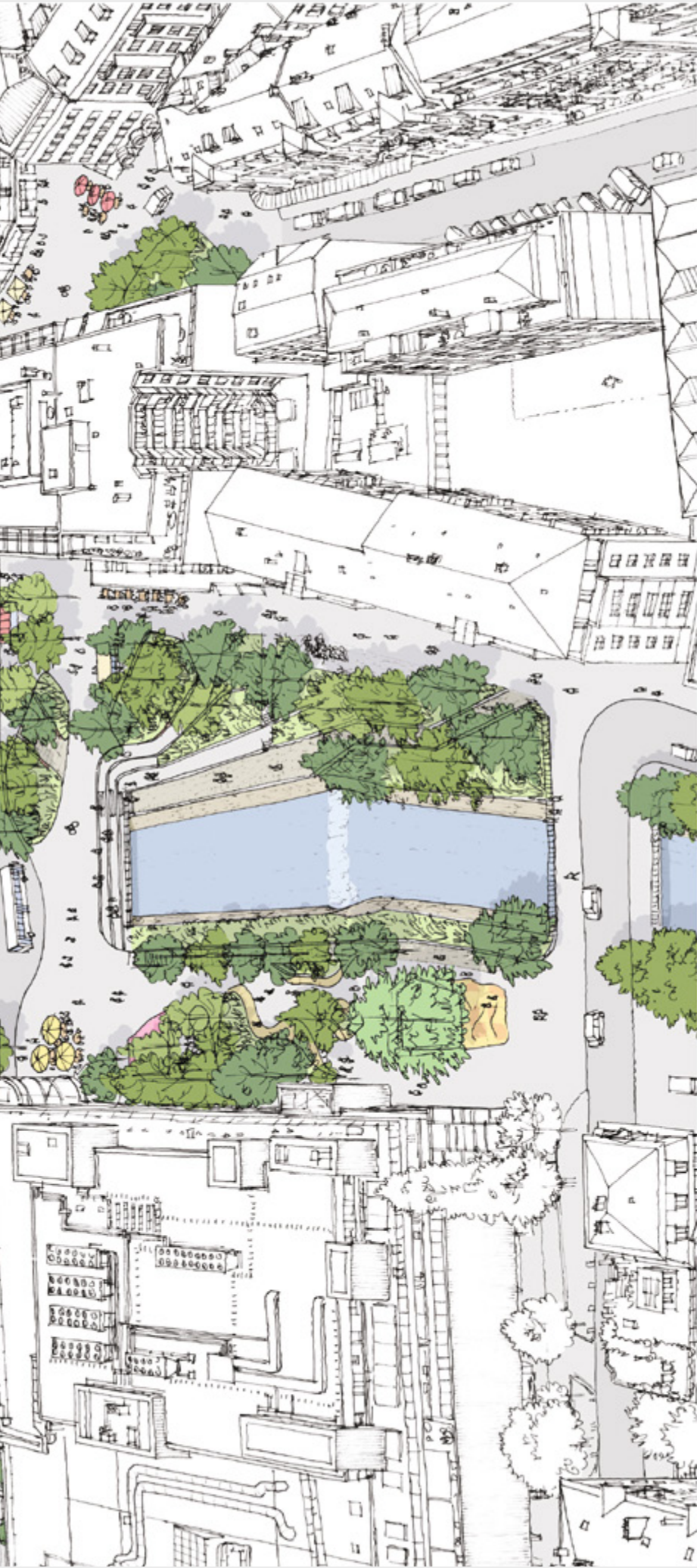
Un paysage souple, identifiable, habitable.
Un espace où la mobilité s'inscrit dans une nouvelle naturalité,
où la technique se libère devant la qualité d'usage,
où Vervy se réconcilie avec sa géographie et son patrimoine.



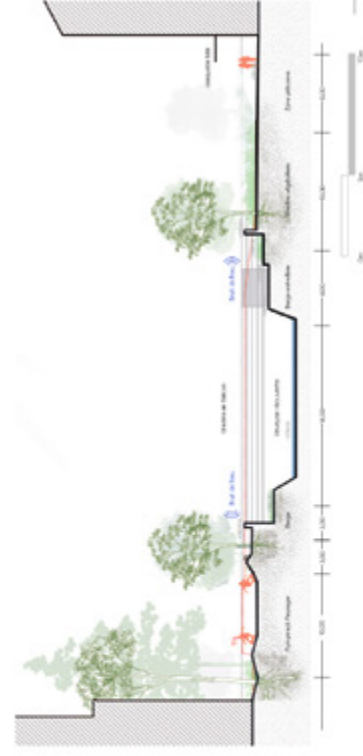
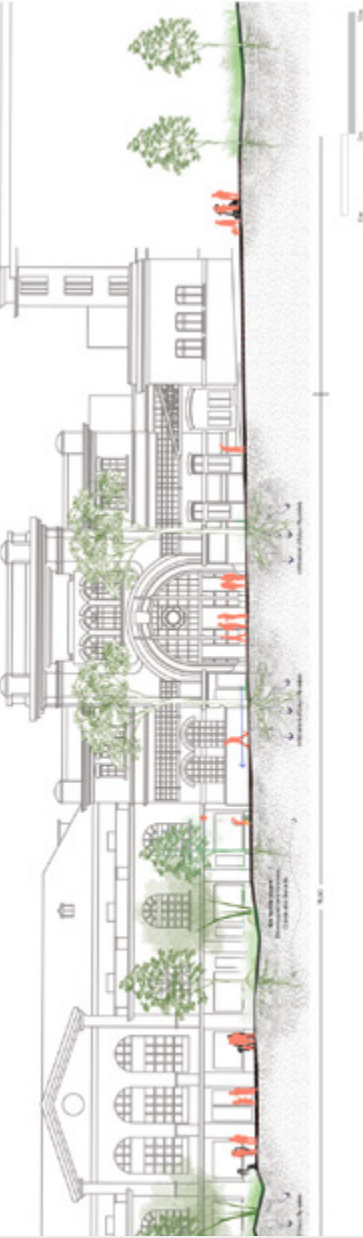
PLACE AU VIVANT

À l'usage de la page de Zurich, nous avons écrit : « L'usage de la page de Zurich est un usage de la page de Zurich ». Cette phrase est un jeu de mots, car elle est à la fois une tautologie et une répétition. Elle est donc un jeu de mots, car elle est à la fois une tautologie et une répétition.





Coupe 88 - 60 pieds large

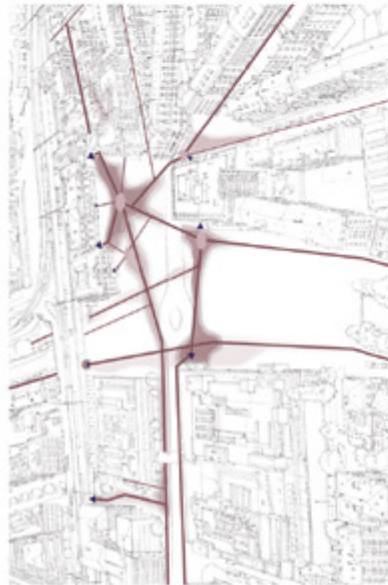




UNE NOUVELLE SCÉNOGRAPHIE URBAINE

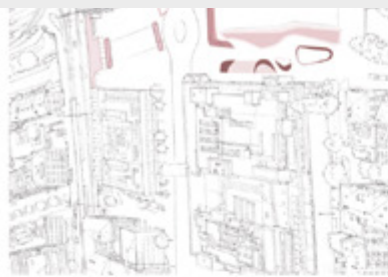
Depuis les années 1970, les communes ont vu leur tissu urbain se modifier de manière importante. Les zones d'habitat individuel se sont multipliées, les zones d'habitat collectif ont diminué, les zones commerciales se sont développées, les zones industrielles se sont multipliées. Les zones d'habitat individuel se sont multipliées, les zones d'habitat collectif ont diminué, les zones commerciales se sont développées, les zones industrielles se sont multipliées.

Le projet de composition spatiale cherche à répondre à ces enjeux en créant une structure urbaine cohérente et durable, capable de répondre aux besoins de la population et de préserver l'environnement.



et d'alignement architectural qui composent la place, et des formes et des volumes des bâtiments qui forment son identité.

Un projet qui s'inscrit dans une vision globale de l'urbanisme et qui vise à créer une place publique de qualité, capable de répondre aux besoins de la population et de préserver l'environnement.



ANIMATION DES LIGNES DE DESIRS

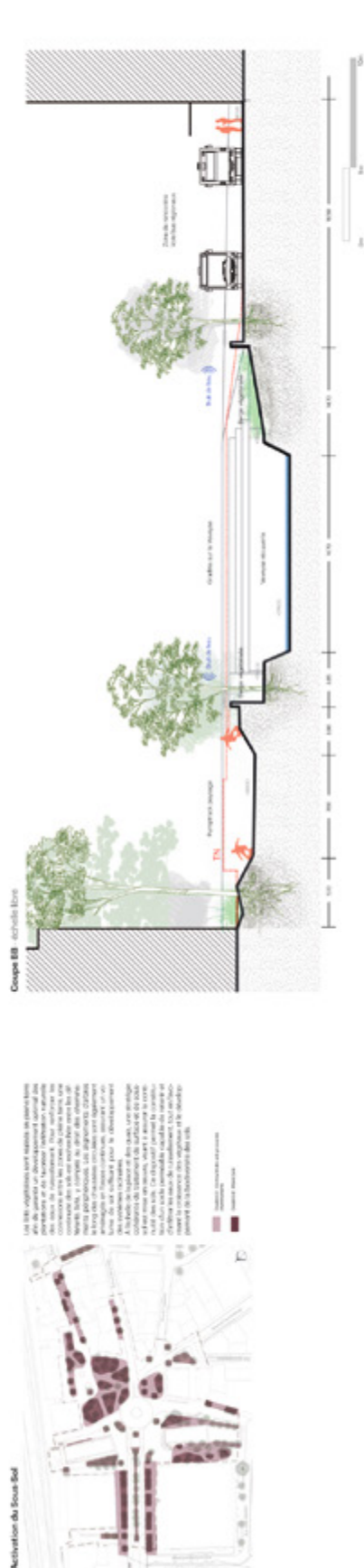
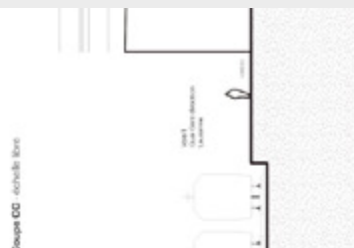
Transmettre les valeurs fondamentales d'un projet, c'est aussi transmettre les valeurs d'un projet. Les valeurs d'un projet sont les valeurs qui le définissent et qui le rendent unique. Les valeurs d'un projet sont les valeurs qui le définissent et qui le rendent unique.

Les valeurs d'un projet sont les valeurs qui le définissent et qui le rendent unique. Les valeurs d'un projet sont les valeurs qui le définissent et qui le rendent unique.

Variante 2

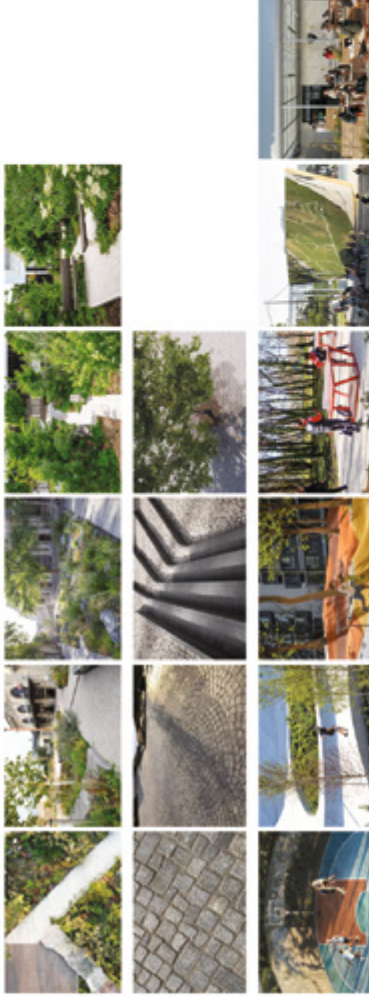
Plan d'urbanisme Variante 2 - 40 pages 1/2007



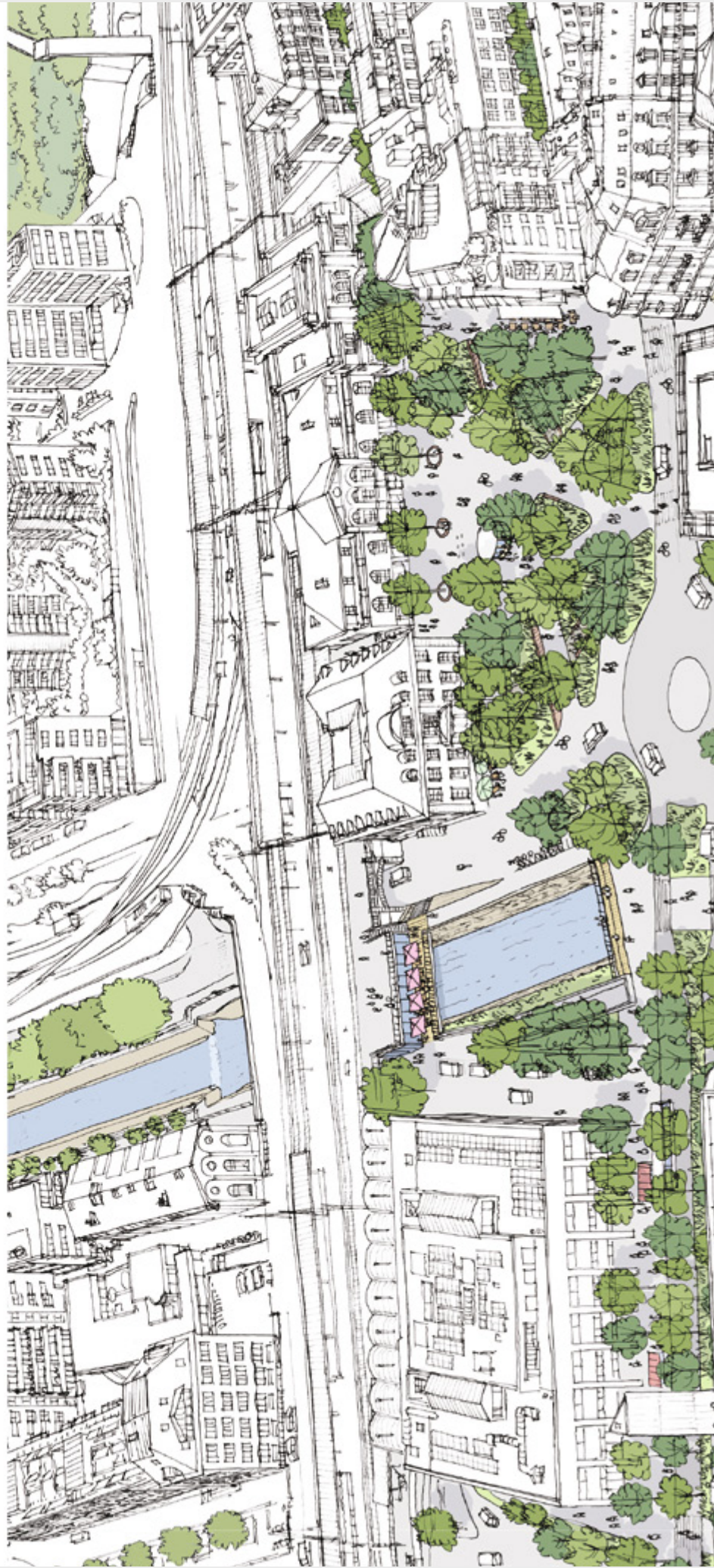


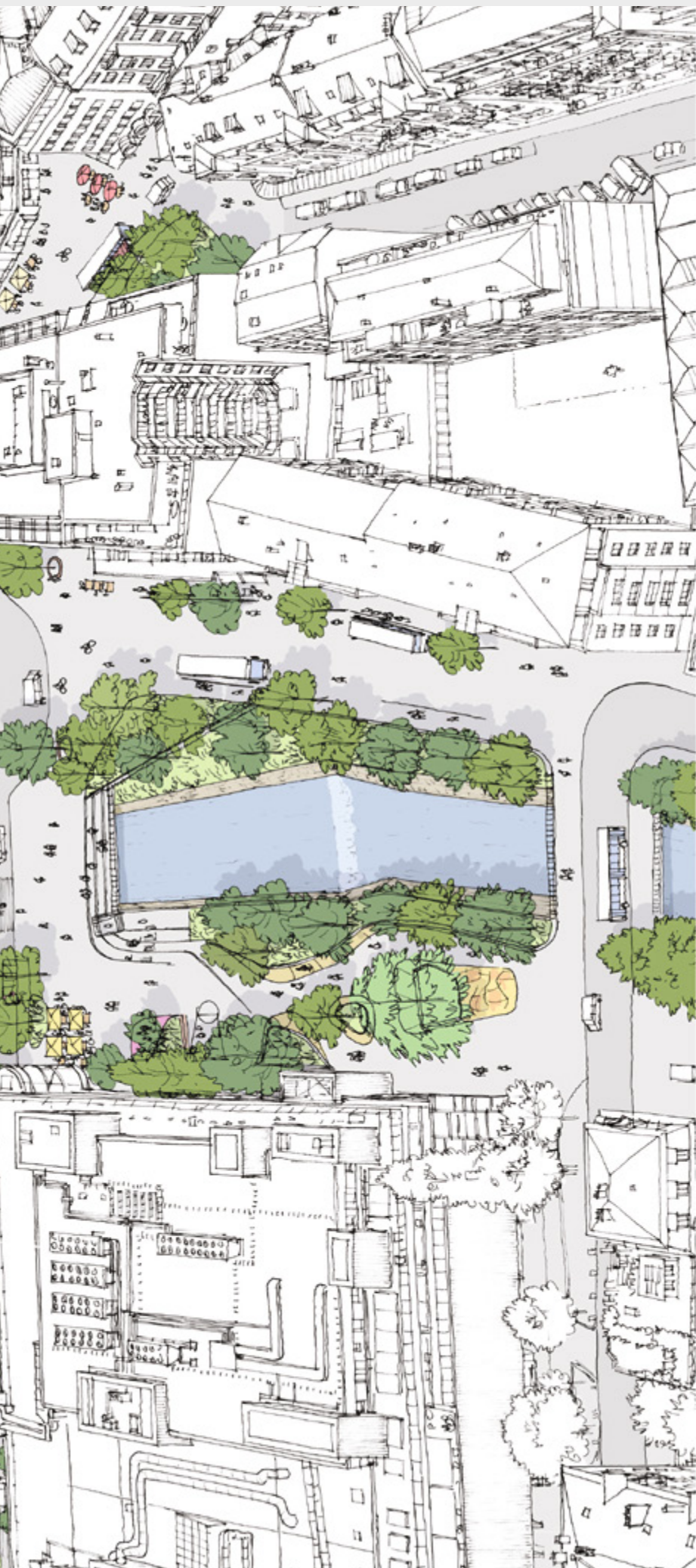
RÉFÉRENCES

What benefits



Discussion





8.4

Remerciements

Le collège d'expert·e·s a suivi avec grand intérêt l'évolution des projets pour l'interface gare sud de Vevey. Il mesure pleinement la difficulté de la tâche confiée aux participant·e·s, tenant à la complexité des usages, à la multiplicité des contraintes parfois contradictoires et à la diversité des enjeux à concilier.

Il adresse ses sincères remerciements à l'ensemble des participant·e·s pour leur précieuse contribution à la réflexion sur l'avenir du côté sud de la gare de Vevey, et salue la qualité du travail fourni ainsi que l'attention portée aux remarques du premier tour dans le développement de la variante retenue pour le second. Le collège se félicite du climat de confiance et de dialogue constructif qui a caractérisé la démarche, en particulier avec le groupe de suivi citoyen, déjà impliqué dans l'élaboration de l'image directrice. La pluralité des regards a favorisé des échanges riches et stimulants.

Cette approche collaborative a permis de répondre au mieux aux attentes du maître d'ouvrage et des usager·e·s, ouvrant de belles perspectives pour la suite du projet.

9. APPROBATION DU COLLÈGE D'EXPERT·E·S

Le présent rapport a été adopté par le collège d'expert·e·s

COLLÈGE D'EXPERT·E·S,
MEMBRES PROFESSIONNEL·LE·S :

Igor Andersen
Vincent Rapin

Boris Abbet
Alessia Daouk
Antoine Dormond
Sarah Droz
Sonia Lavadinho
Alexandre Piquel
Elise Riedo
Cristina Woods
Marco Pavarini

COLLÈGE D'EXPERT·E·S SUPPLÉANT·E·S.
MEMBRES PROFESSIONNEL·LE·S
(en relation avec le sujet des MEP) :

Marc Assal
Dimitri Dorogi
Grégoire Monnard

MEMBRES NON-PROFESSIONNEL·LE·S
SUPPLÉANT·E·S
(en relation avec le sujet des MEP) :

Gabriela Kämpf

VEVEY<
DEMAIN



VILLE DE VEVEY
SERVICE DE L'URBANISME ET DE LA MOBILITÉ
RUE DU SIMPLON 16, CH-1800 VEVEY
T. 021 925 34 99

RÉDACTION ET COORDINATION :
ALESSIA DAOUK, NICOLAS DE ANGELIS ET BORIS ABBET
ABA PARTENAIRES
DESIGN : LUDOVIC GERBER, ULTRASTUDIO.CH
IMPRESSION : FLASHANDGO.CH

