

RÉAMÉNAGEMENT DE L'INTERFACE SUD DU SECTEUR GARE À VEVEY

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

Descriptif et objectifs
document 1

VEVEY<
DEMAIN



SOMMAIRE

4	1. INTRODUCTION	40	9. PRÉCISIONS CONCERNANT LES OBJECTIFS
4	1.1 Préambule	40	9.1 Espaces publics et urbanisme
4	1.2 Processus participatif au cœur du projet		Espace en lien avec la gare
5	1.3 Contexte		Espace en lien avec la Poste
6	1.4 Historique du site		Place du 14 Juin
10	2. PÉRIMÈTRES DE RÉFLEXION ET D'INTERVENTION	42	9.2 Ecologie et environnement
12	3. ÉTAT ACTUEL DES RÉFLEXIONS		Paysage
12	3.1 Études préliminaires	42	9.3 Dangers naturels
13	3.2 Images directrices	43	9.4 Perméabilité des sols et infiltration de l'eau
18	3.3 Enjeux et objectifs majeurs du projet	44	9.5 Eau dans l'espace public
		44	9.6 Arbres et végétation
		45	9.7 Patrimoine bâti, affectations des rez-de-chaussée et services
20	4. PLANIFICATIONS SUPÉRIEURES		Patrimoine bâti
20	4.1 Projet d'agglomération Rivelac de 5 ^e génération (PA5) – En cours	45	9.8 Commerces et activités
21	4.2 Plan Climat communal – Septembre 2022	46	9.9 Affectation du sol et nouvelles constructions
21	4.3 Plan directeur communal – Octobre 2024	47	9.10 Mobilité
22	4.4 Schéma de circulation du sud des voies CFF		Piéton-ne-s + PMR
22	4.5 Concept directeur de l'éclairage public – En cours		Transports publics et cars
24	5. SUBVENTIONS ET COFINANCEMENT		Vélos
24	5.1 Projet d'agglomération Rivelac 5 ^e génération	52	9.11 Modération des vitesses et schéma de circulation
24	5.2 Stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs	54	9.12 Livraisons
		54	9.13 Parking et stationnement
26	6. PROJETS CONNEXES		Offre de stationnement pour TIM
28	6.1 L'avenue de Gilamont		Dépose-minute
28	6.2 L'avenue Gustave Coindet		Stationnement pour deux-roues motorisés
29	6.3 Axes forts cyclistes	55	9.14 Besoins d'accès pour d'autres services et usages
29	6.4 Urban Skate		Taxis
30	6.5 Ouvrages et locaux techniques		PMR
30	6.6 Infrastructures pour les bus		Places d'urgence et pompiers
31	6.7 Rénovation totale de la gare MVR		Livraisons
31	6.8 Modernisation de la gare CFF		Mobility
34	7. PROGRAMME		Autocars
34	7.1 Cadrage général des MEP		Bus de remplacement des CFF et MVR
35	7.2 Diagnostic du site	56	9.15 Infrastructures
36	8. OBJECTIFS ET PRIX ESTIMÉ DU PROJET		Passages inférieurs
36	8.1 Les objectifs du projet		Locaux techniques sous la RC
39	8.2 Prix estimé du projet		Couverture de la Veveyse
			Conduites et canalisations
		58	9.16 Éclairage public
		58	9.17 Bruit routier
		59	9.18 Patrimoine culturel – Vevey, Ville d'images
			Images Vevey
			L'art dans l'espace urbain
		60	9.19 Activités et manifestations
		60	9.20 Entretien et gestion du site
		61	9.21 Signalétique
		62	10. PLANNING PRÉVISIONNEL ET DÉROULEMENT DES OPÉRATIONS
		63	LEXIQUE

1. INTRODUCTION

1.1

Préambule

À Vevey, la gare est bien plus qu'un point de transit. Située entre lac et montagne, en plein cœur de ville, elle 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 mandats d'étude parallèles (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.

Le présent cahier des charges rassemble les éléments clés issus des études préliminaires, des analyses d'expert·e·s, des images directrices et des démarches participatives. Il constitue un socle commun pour guider la réflexion, encourager l'innovation et poser les bases d'un projet fédérateur, à la fois ancré dans la réalité du lieu et tourné vers son avenir.

1.2

Processus participatif au cœur du projet

L'implication citoyenne est un pilier central du projet d'interface gare. Un large processus participatif – combinant ateliers, marches exploratoires et sondage en ligne – a permis d'intégrer les attentes des habitant·e·s et usager·e·s dans les réflexions et études préliminaires.

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.

Le processus participatif a été documenté dans différents rapports qui sont disponibles sur le site internet Vevey Demain :

<https://demain.vevey.ch/projet/objectif-gare/>

FIGURE 1 : LE SECTEUR GARE AU SEIN DES DIFFÉRENTS SECTEURS DE LA VILLE.
SOURCE : VILLE DE VEVEY.

1.3

Contexte

La place 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.). Avec plus de 20'000 habitant·e·s sur un territoire assez restreint de 238 ha, Vevey est une ville dense, des 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.

Lieu de passage obligé, mais aussi apprécié en tant que lieu de séjour (voir résultats du questionnaire en ligne disponible sur Vevey Demain) 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·es 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.

FIGURE 2: CARTES HISTORIQUES DE VEVEY.
SOURCE: VILLE DE VEVEY.

1.4

Historique du site

L'histoire de la gare de Vevey commence avec la réalisation d'un premier bâtiment par Jean Franel, 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.

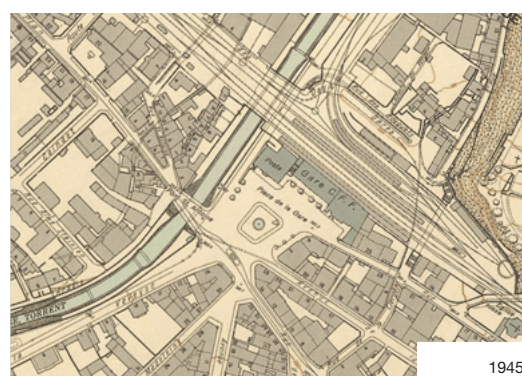
L'évolution urbanistique récente, notamment au nord des rails, confère à la gare une position centrale à la croisée des « quatre quadrants » de la ville. Enclavée par la Veveyse, les contreforts de la colline Saint-Martin et la ligne de chemin de fer au nord, la gare et la ville se sont naturellement 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.

Dans son étude de 2016 « La place de la Gare à Vevey », Bruno Corthésy résume ainsi l'historique de la place : un passage en revue rapide de l'histoire de la place de la Gare montre qu'elle a connu un développement perturbé, en raison, avant tout, du choix originel de son emplacement. Ce choix est le résultat d'un compromis houleux entre les autorités communales qui la souhaitaient au centre-ville, plus à l'est, et la compagnie des chemins de fer qui la voulait sur un terrain plus dégagé et plus favorable à des agrandissements futurs, plus à l'ouest, au-delà de la Veveyse et même hors du territoire de la Commune. (...)

De fait, 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 plate-forme, 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.

QUELQUES DATES ET PROJETS CLÉS:

1861	Arrivée du train et inauguration de la ligne Lausanne-Villeneuve.
1862	Inauguration de la ligne Lausanne-Berne par Palézieux.
1864	Nivellement de la place en prévision de la Fête des vigneron de 1865.
1872	La Municipalité lance un concours d'architecture sur la place de la Gare. En sort vainqueur l'architecte Benjamin Recordon.
1880	Construction de l'Hôtel de la Gare.
1881	Réaménagement de la place avec un nouveau nivellement et une prolongation de la rue des Communaux depuis la rue de la Clergère jusqu'à la place de la Gare.
1887	Construction du Café du 10 août (Maillard architecte).
1889	Création de l'avenue de la Gare, percée à travers d'anciennes parcelles.
1890	Construction de l'hôtel de Famille (Maillard architecte).
1892	Reconstruction de l'Hôtel de la Gare (Henri Schobinger architecte).
1902	Création de la ligne Vevey-Blonay-Chamby.
1904	Création des lignes Vevey-Saint-Légier-Châtel-Saint-Denis et Vevey-Puidoux-Chexbres. Création de l'avenue de Gilamont.
1906	Suite au percement du Simplon, tout le trafic de marchandises et déplacé entre la Veveyse et en Bergère.
1909	Agrandissement, façade sur cour du bâtiment de la gare (Charles Coigny architecte).
1910	Construction de l'immeuble d'habitation et de commerce, rue de la Madeleine 39 (Charles Coigny architecte).
1923	Démolition de l'hôtel du Pont et Terminus.
1924	Construction d'une nouvelle poste (Adolphe Burnat et Charles Coigny architectes).
1939	Nouvelle vague d'aménagements avec la mise en fonction de jets d'eau s'élevant au-dessus d'un bassin circulaire au centre de la place.
1950	La place de la Gare subit les effets de l'augmentation de la circulation : les différents flux sont séparés, hiérarchisés et canalisés. Remplacement du tram par le trolleybus.
1963	Edification d'un nouveau bâtiment de la Société de banque suisse.
1969	Construction du bâtiment de la Banque cantonale vaudoise (Jean-Marc Jenny architecte).
1972	Projet de parking sous les voies CFF (groupe 3 architectes).
1973	Création des parkings sur la Veveyse en amont et aval du pont Saint-Antoine et construction du passage souterrain permettant de traverser l'avenue du Général-Guisan.
1975	Construction du centre commercial Saint-Antoine.
1977	Projet de parking souterrain sous la place de la Gare (Groupe 3 architectes et Bonnard et Gardel ingénieurs).
1981	Proposition de création d'un parking de 400 places et nouveau passage souterrain pour les piéton-ne-s (Bureau Transitec, ingénieurs).
1983	Proposition de construction d'un parking mécanique de type « Rotopark » (Max Richter et Marcel Gut architectes).
1989	Nouveaux aménagements de la place de la Gare avec un nouvel arrêt pour les bus, de nouvelles plantations et la modification du dispositif d'éclairage public.
2003	Nouvel aménagement de la place de la Gare avec la création de l'actuel rond-point.

2. PÉRIMÈTRES DE RÉFLEXION ET D'INTERVENTION



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'à 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).

FIGURE 3 : SITUATION DU SECTEUR GARE AU SEIN DE LA VILLE DE VEVEY.
SOURCE : GOOGLE EARTH ET VILLE DE VEVEY.

FIGURE 4 : PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION DES MEP. SOURCE :
CARTORIVIERA ET VILLE DE VEVEY. [HTTPS://MAP.CARTORIVIERA.CH/S/AIHUM](https://map.cartoriviera.ch/s/aihum)



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.

3. ÉTAT ACTUEL DES RÉFLEXIONS

La Ville de Vevey a réalisé des études préliminaires en 2023 et 2024 qui ont permis d'évaluer la situation actuelle du secteur gare sous divers aspects, tels que les espaces publics, la mobilité et l'accessibilité. Ces études ont conduit à la création de deux images directrices, servant de base aux réflexions futures. En plus de ces images, les principaux enjeux et objectifs du projet sont évoqués ci-après.

3.1

Études 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.

3.2

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 variantes présentées ci-dessous (voir Figure 5).

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 variantes étudiées avant de se fixer sur celles ci-dessus a été important. Une variante détaillée a précédemment été étudiée puis écartée : celle prévoyant l'implantation de la gare routière des bus régionaux à l'est de la poste, sur l'emplacement actuel du parking. 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.

Infrastructures de mobilité :

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

N
 1:2 000
 0 10 20m

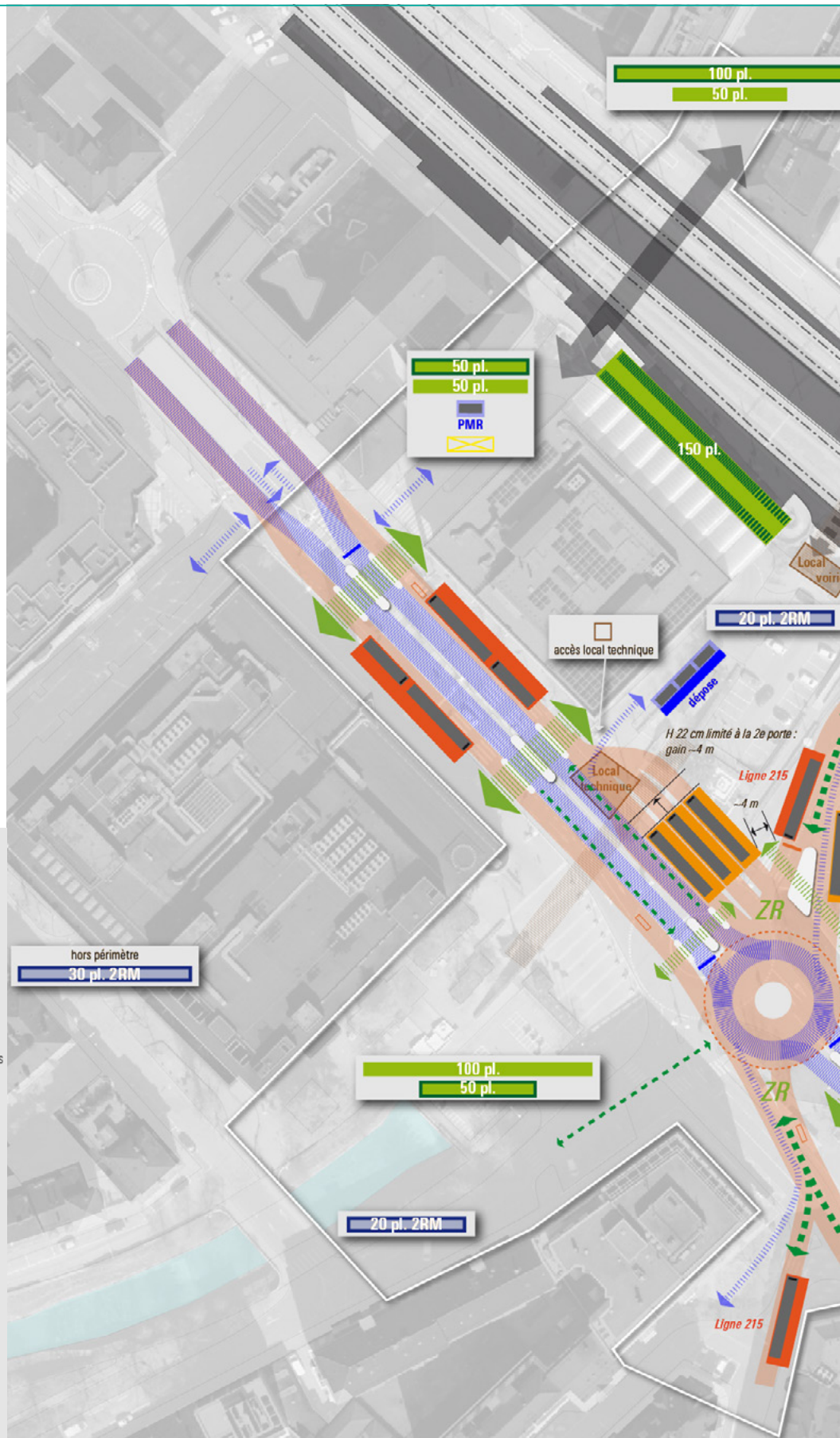
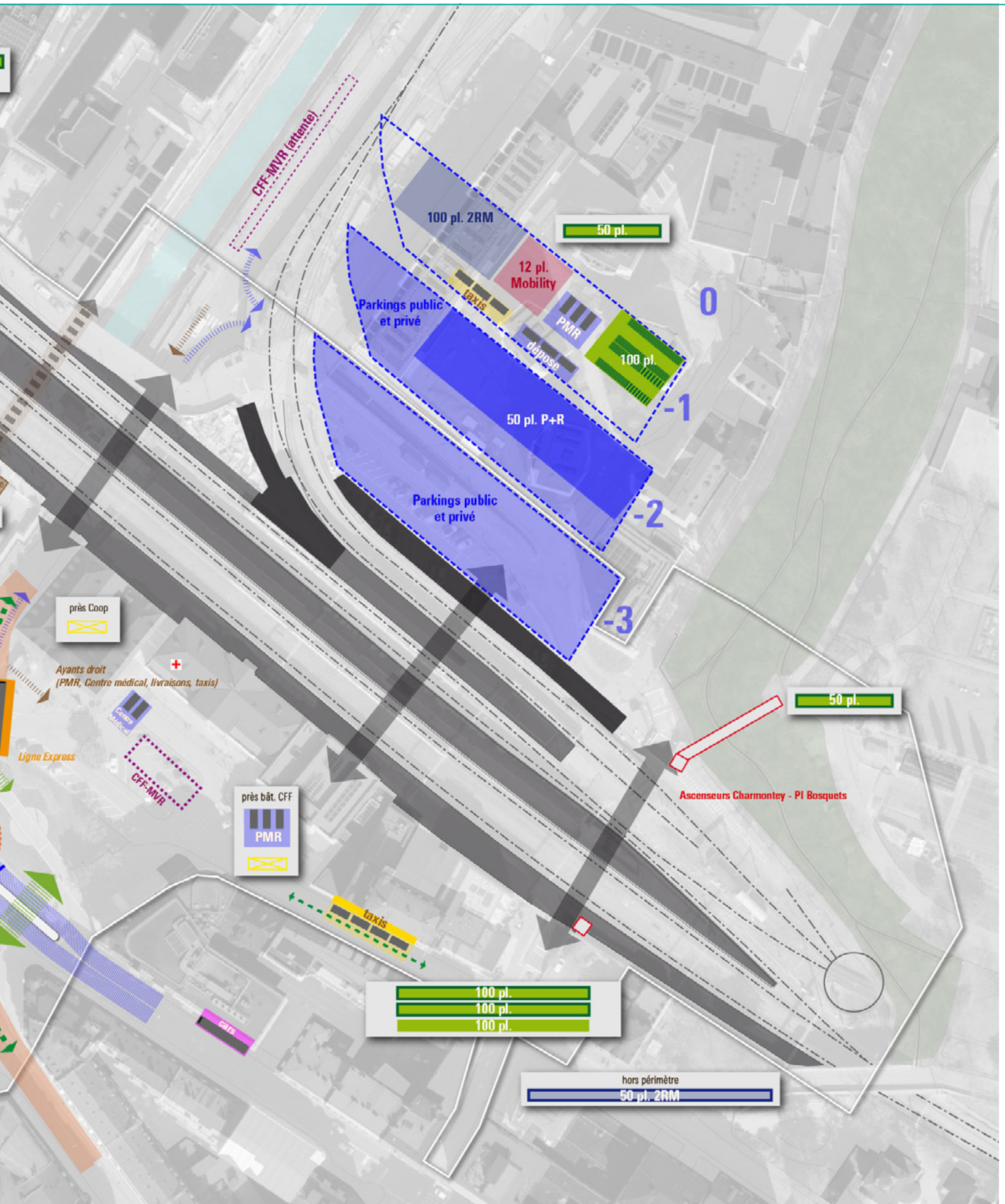


FIGURE 5: IMAGES DIRECTRICES ISSUES DES ÉTUDES PRÉLIMINAIRES.
SOURCE: RR&A ET TEAM+.



Scénario B

-  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 rotation TP (ø 30m)
-  Voie verte nord-sud
-  Autre itinéraire cyclable
-  Traversées piétonnes majeures
-  Vélostation
-  Parking vélos simple/couvert
-  Parking deux-roues motorisés
-  Dépose taxis
-  Dépose et parkings voitures
-  Dépose autocars
-  Bus remplacement CFF-MVR
-  Livraisons
-  Trafic général (RC)
-  Accès publics préservés
-  Accès ayants-droits
-  Voirie en zone de rencontre
-  Feu à la demande (si besoin)
-  Locaux techniques, PI fermés
-  Eléments à localiser

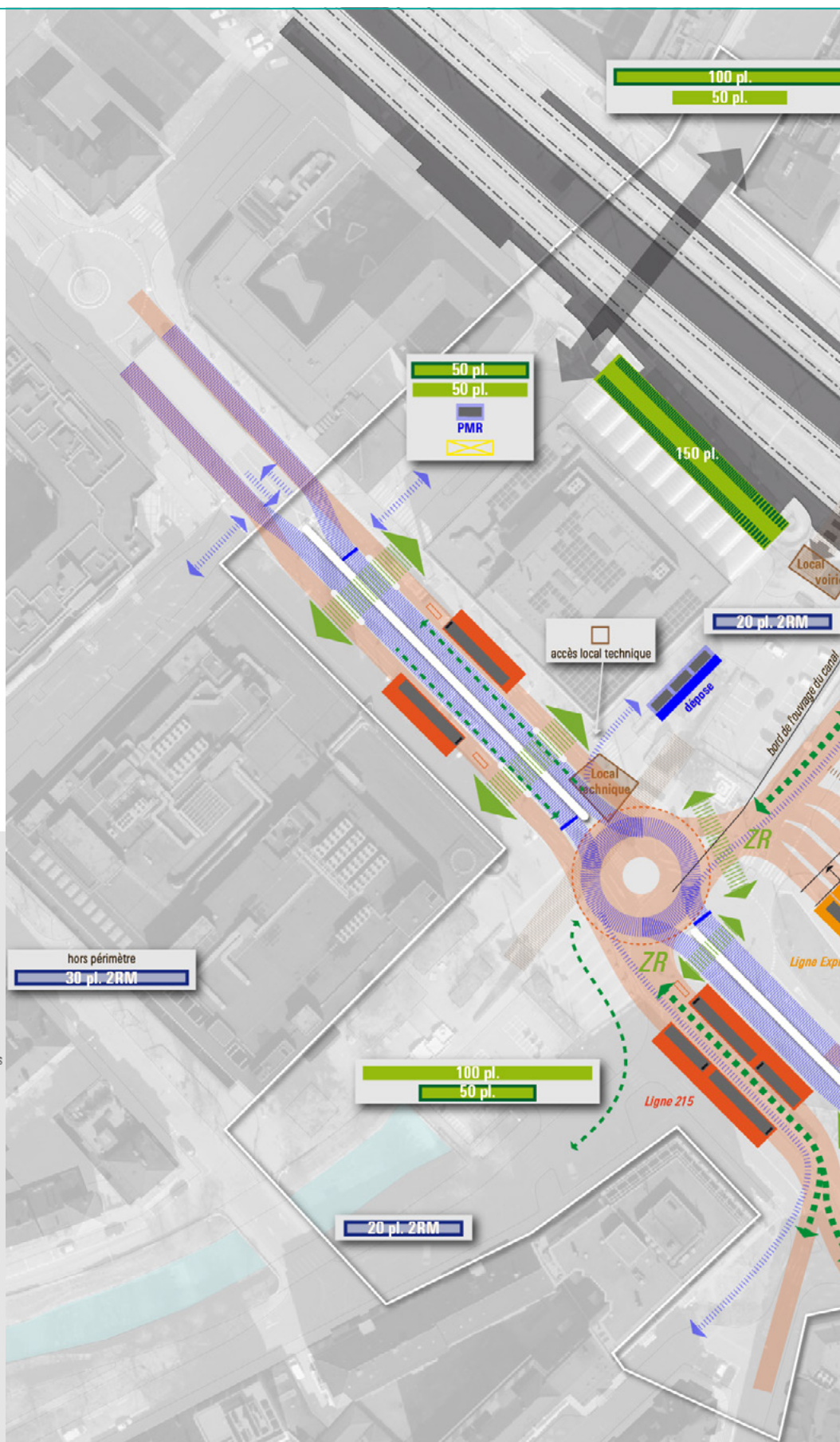
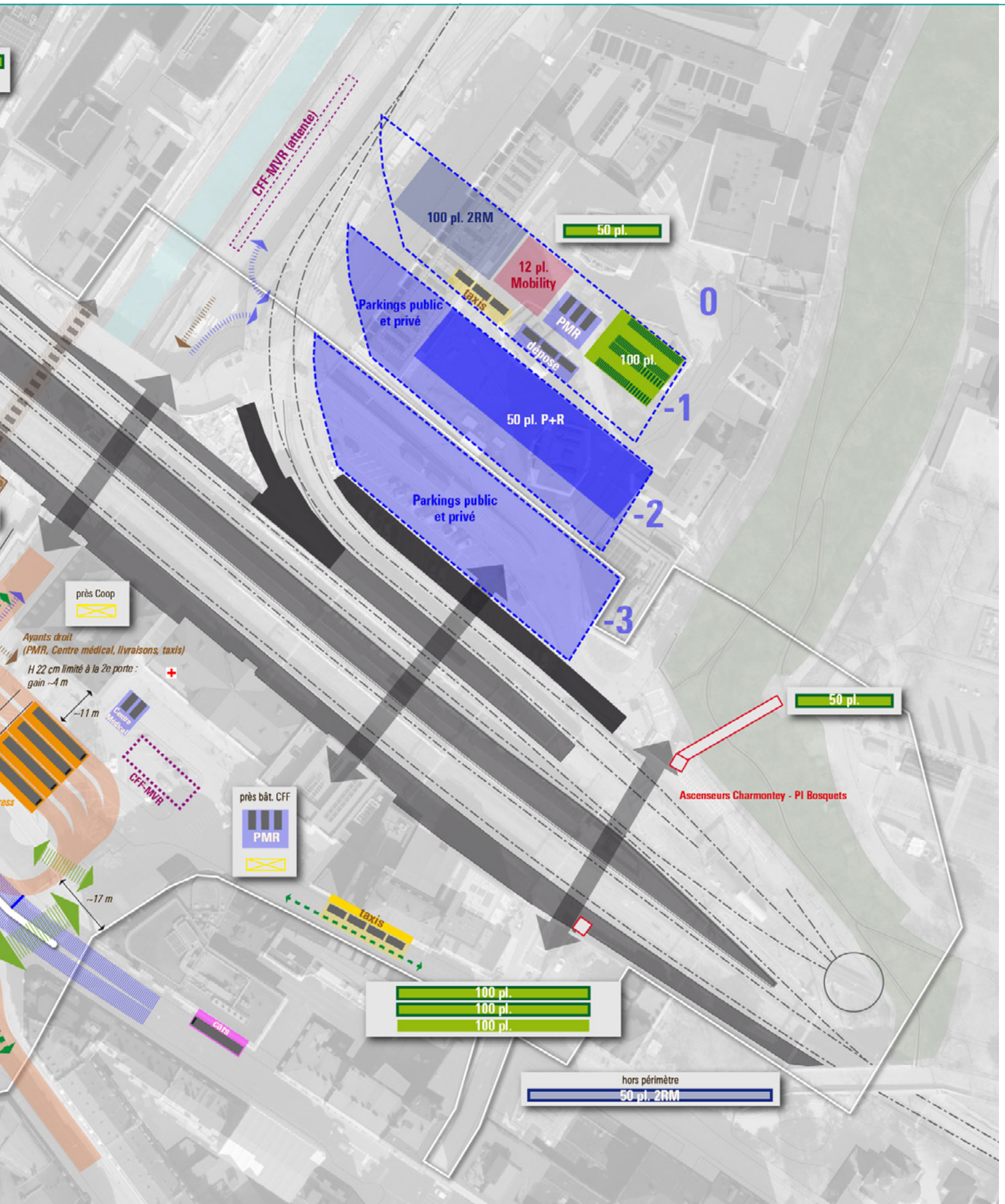


FIGURE 5: IMAGES DIRECTRICES ISSUES DES ÉTUDES PRÉLIMINAIRES.
SOURCE: RR&A ET TEAM+.



3.3

Enjeux et objectifs majeurs du projet

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.

Les enjeux du projet sont détaillés dans les chapitres suivants (voir chapitre 8 et suivants).

4. PLANIFICATIONS SUPÉRIEURES

Plusieurs planifications supérieures fournissent des orientations stratégiques pouvant enrichir la réflexion autour du projet d'interface gare.

4.1

Projet d'agglomération Rivelac de 5^e génération (PA5) En cours

La Commune 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 pourront 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.

4.2

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.

4.3

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.

4.4

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.

4.5

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. SUBVENTIONS ET COFINANCEMENT

5.1

Projet d'agglomération Rivelac 5^e génération

Le projet fait l'objet d'une mesure du PA5 de l'agglomération Rivelac (voir chapitre 4) et sollicite à ce titre une contribution fédérale couvrant entre 30 et 50 % des coûts, conformément aux directives du Programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA) de la Confédération. Ces démarches sont en cours et une décision quant au cofinancement devrait être connue en 2027.

5.2

Stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs

La Ville pourra faire une demande auprès du Canton pour bénéficier de l'octroi de subventions cantonales pour les études et la réalisation des éléments de l'interface de transports qui seront d'importance régionale.

6. PROJETS CONNEXES

Situé au cœur d'un tissu urbain dense et fortement intriqué, le secteur d'étude s'inscrit dans un environnement en constante évolution. Les projets connexes, en cours ou à venir, devront être intégrés dans une approche cohérente de l'ensemble. L'aménagement devra rester suffisamment souple pour accompagner les transformations futures du site, qu'elles concernent la mobilité, les usages ou le développement urbain. Projets à prendre en compte dans le périmètre d'intervention.

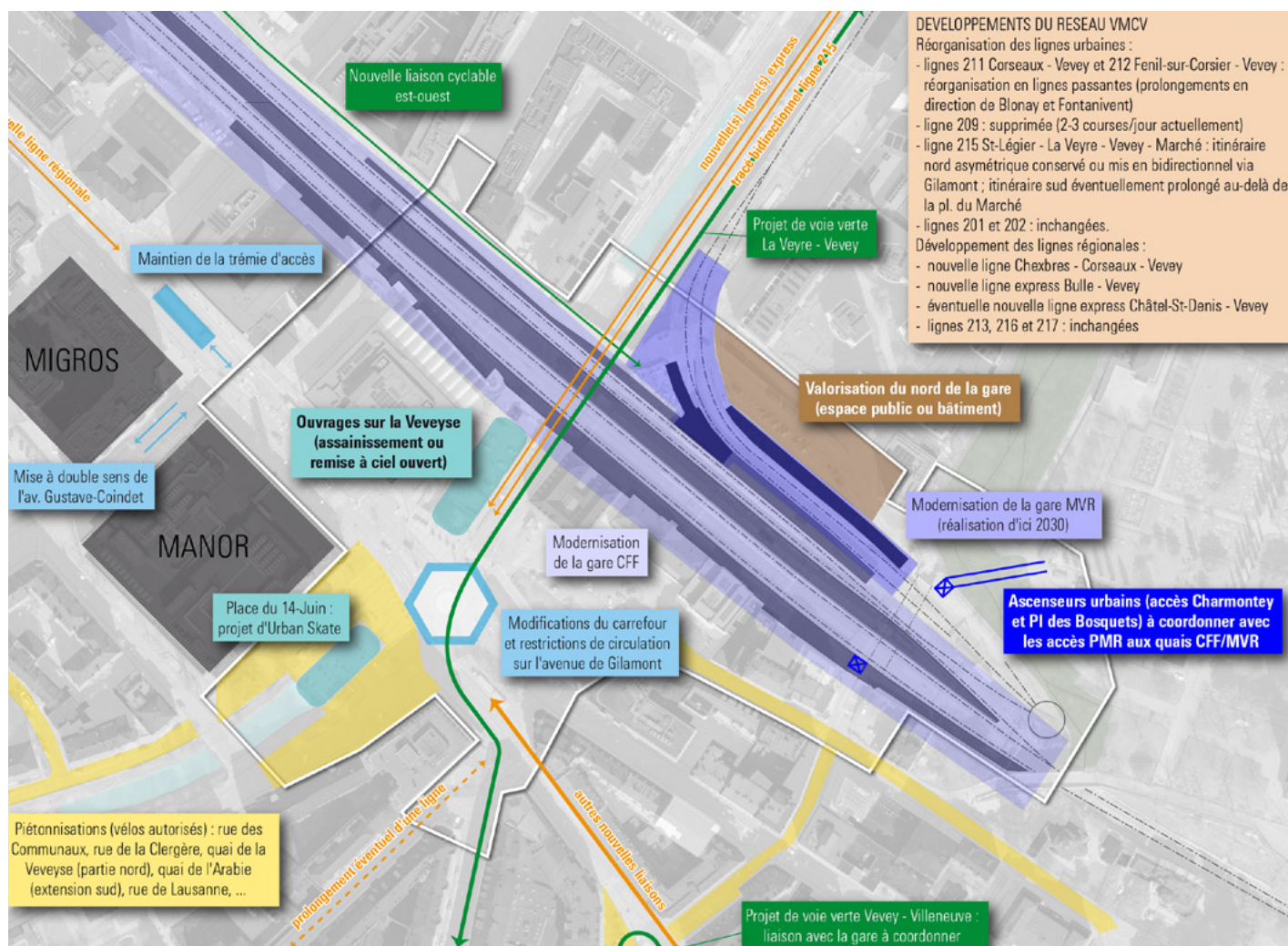
Bien que séparé par les voies CFF, le nord de la gare reste étroitement lié au sud et s'inscrit dans les réflexions programmatiques. Toutefois, en raison de sa complexité et de cette séparation physique, son développement est abordé de manière distincte, mais coordonnée avec le sud.

Sur ce site est prévue la construction d'un parking public multifonction afin de compenser la suppression des places de stationnement en surface au sud. La création d'un ou plusieurs bâtiments au-dessus du parking, accompagné d'espaces publics de qualité, est également à l'étude.

La modernisation de la gare MVR est prévue à court terme (début des travaux dès l'été 2025), tandis que celle de la gare CFF reste à confirmer. Le projet de rénovation de la gare MVR inclut la possibilité d'aménager un passage reliant le parking prévu au nord des voies au passage central du bâtiment historique.

Au nord, il est aussi prévu de construire un ascenseur urbain reliant le plateau de Saint-Martin à la gare. Lors de l'étude du parking, il faudra évaluer si l'ascenseur sera également relié au passage inférieur des Bosquets, garantissant ainsi un accès facilité aux quais CFF pour les PMR.

FIGURE 6: PROJETS CONNEXES, IMAGE NON EXHAUSTIVE. SOURCE: RR&A ET TEAM+.



Projets à prendre en compte dans le périmètre d'intervention

Objectifs :

- Intégrer les projets connexes dans une cohérence d'ensemble
- Assurer une adaptabilité du projet d'aménagement aux évolutions futures

— PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION — INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE — FRANCHISSEMENT DES VOIES — ITINÉRAIRE CYCLABLE — ZONE PIÉTONNE	— NOUVELLE LIGNE DE BUS — CIRCULATION ET ACCÈS TIM — OUVRAGES SUR LA VEVEYSE — EN GRAS : PROJETS À DÉFINIR DANS LE CADRE DE L'ÉTUDE
--	--

6.1

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 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).

6.2

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

Afin de permettre la piétonnisation du haut du quai de la Veveyse (voir chapitre 9.11), 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.

6.3

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 concurren-t-e-s des MEP.

6.4

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.

6.5

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 (voir chapitre 9.15). 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.

6.6

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. Dans le cas de l'interface gare, le projet d'aménagement routier sera certainement plus coûteux que le déplacement des lignes VMCV induit. Ceci impliquera le recours à une procédure LRou cantonale avec des préavis CFF et VMCV selon l'art. 18 m de la LCdF, plutôt qu'à une procédure d'approbation des plans fédérale (PAP). En temps utile, ce point sera à discuter avec l'OFT.

6.7

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.

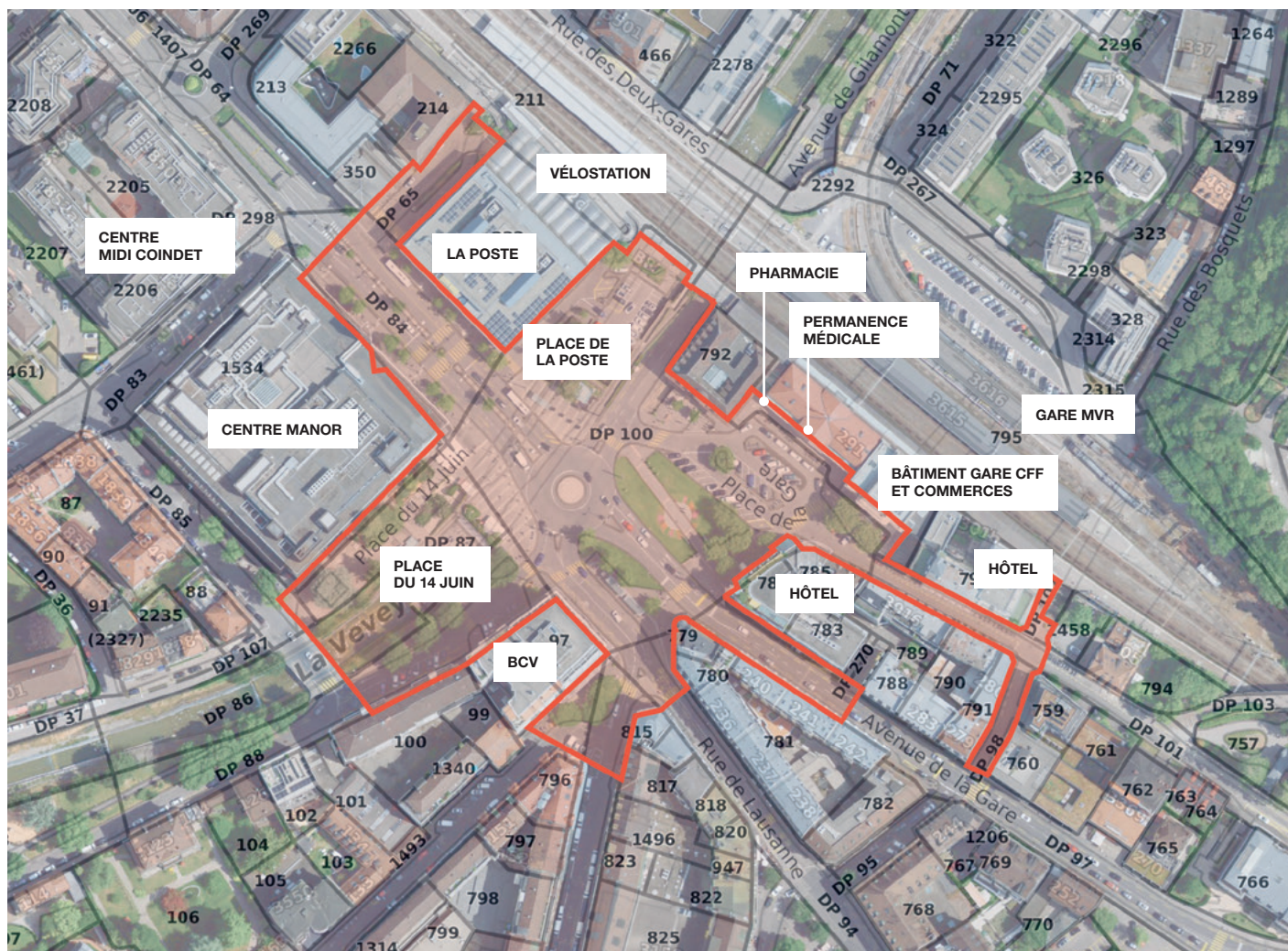
6.8

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.

FIGURE 7 : PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION ET CERTAINS ATTRACTEURS PRÉSENTS SUR LE SITE. SOURCE : CARTORIVIERA ET VILLE DE VEVEY.



7. PROGRAMME

À travers les MEP, il s'agit de formuler un projet dont les bases sont définies par les deux versions de l'image directrice. Une proposition cohérente et qualitative est attendue pour le secteur en mettant en lien les thématiques telles que l'aménagement des espaces publics, la mobilité, l'adaptation aux changements climatiques, la mise en valeur du patrimoine bâti et non bâti.

7.1

Cadrage général des MEP

Pensé dans une logique de simplicité et d'efficacité, le projet de conception devra conjuguer une grande qualité des espaces avec des exigences strictes en matière de fonctionnalité et d'accessibilité afin de répondre aux attentes de l'ensemble des usager·e·s.

En outre, une attention particulière devra être portée aux impératifs d'exploitation et d'entretien, permettant d'assurer une gestion durable et efficiente du site. Le projet devra pouvoir être évolutif, permettant une flexibilité suffisante pour anticiper et répondre aux besoins futurs. Par ailleurs, le projet devra offrir un confort optimal et garantir des espaces accessibles et inclusifs pour tou·te·s. Le projet devra renforcer le sentiment de sécurité, particulièrement affecté par le trafic de stupéfiants. Le projet proposé par les concurrent·e·s des MEP devra obligatoirement tenir compte des éléments indiqués dans les images directrices, et notamment du programme défini pour le secteur sud (nombre de quais bus, places pour les vélos, etc.).

7.2

Diagnostic du site

Un diagnostic du site a été réalisé par les mandataires chargés des études préliminaires ainsi que par la population. Les documents de synthèse de ces diagnostics permettent de comprendre les contraintes et les usages actuels présents sur le site. Ils sont mis à disposition des concurrent·e·s. Ci-après est fait un rappel des éléments principaux dont les concurrent·e·s doivent avoir connaissance.

8. OBJECTIFS ET PRIX ESTIMÉ DU PROJET

8.1

Les objectifs du projet

Espaces publics et urbanisme

Les projets élaborés dans le cadre des MEP doivent faire preuve d'ambition et de cohérence à plusieurs échelles.

- 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 interagir. 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 tous·tes, 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.

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.
- Le 29 juin 2025, la population veveysanne a voté contre un crédit d'investissement de CHF 799'700.- pour l'installation d'un dispositif de vidéosurveillance dans le secteur de la gare. Compte tenu du résultat, les concurrent·e·s n'ont pas besoin de prendre en compte l'installation de ce dispositif dans le secteur.

8.2

Prix estimé 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 (voir chapitre 5) et la cible budgétaire maximale. Cet estimatif devra faire l'objet d'une réflexion économe en ressources financières. Il sera révisé en fonction du projet lauréat.

9. PRÉCISIONS CONCERNANT LES OBJECTIFS

9.1

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.

Au fur et à mesure des interventions successives (voir historique dans le chapitre 1.4), les espaces publics environnant la gare ont perdu leur identité propre. Le parvis est fragmenté en petits espaces sans qualité ni cohérence. Ceci est également valable pour la signalétique qui est disparate et hétérogène, peu évidente à lire.

L'aménagement des places devrait favoriser la mixité sociale, promouvoir l'inclusivité et garantir une accessibilité universelle. Cela impliquerait la création d'espaces multifonctionnels où toutes les personnes, quel que soit leur genre, âge, origine ou handicap, etc., pourraient se rencontrer, échanger et interagir librement. Le projet devrait également renforcer le sentiment de sécurité des usager·e·s en concevant des aménagements qui encourageraient les interactions sociales et l'occupation collective des lieux, des éléments essentiels pour limiter les comportements problématiques, tels que les incivilités et les délits fréquemment signalés dans le périmètre de la gare. L'objectif serait ainsi de créer un environnement propice au vivre-ensemble et à la cohésion sociale.

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 la variante d'image directrice retenue.

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 (voir chapitre 9.6).

FIGURE 8 : LOCAUX EN SOUS-SOL POUR LES INFRASTRUCTURES.
SOURCE : CARTORIVIERA ET VILLE DE VEVEY.

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'utilisateur·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 (voir Figure 8). 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 (voir chapitre 9.15).

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 (voir chapitre 9.15). 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 9: EXTRAIT DE LA CARTE DES DANGERS NATURELS.
SOURCE: CARTORIVIERA. [HTTPS://MAP.CARTORIVIERA.CH/S/NWNINZ](https://map.cartoriviera.ch/s/NWNINZ)

9.2

Écologie 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.

9.3

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 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 :

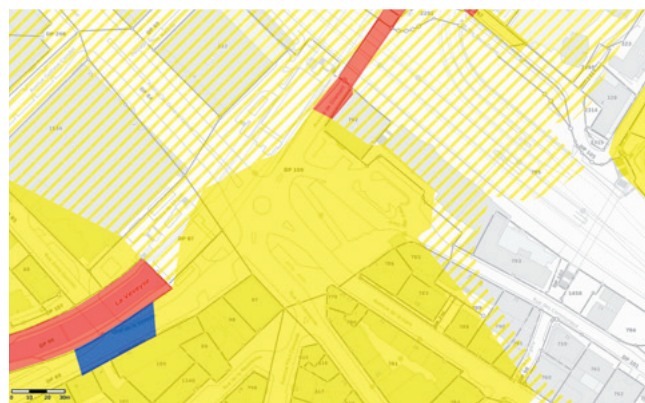
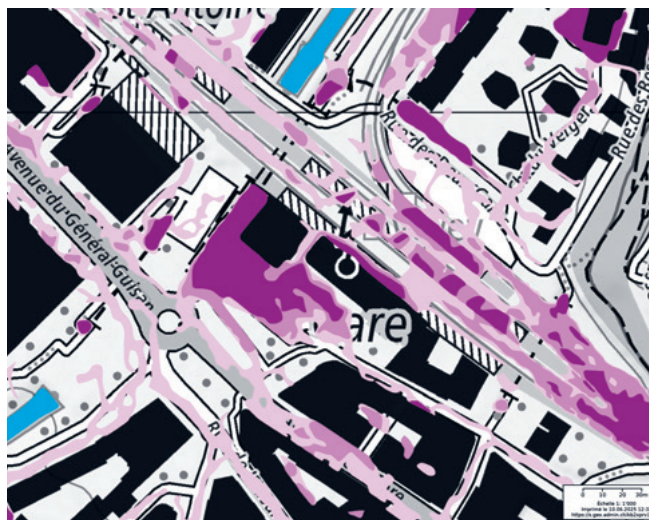


FIGURE 10: CARTE DES ALÉAS DE RUISSELLEMENT:
SOURCE: DONNÉES SWISSTOPO, OFEV. [HTTPS://S.GEO.ADMIN.CH/ZNZNNT26H8M6](https://s.geo.admin.ch/ZNZNNT26H8M6)

La carte des aléas liés au ruissellement (voir Figure 10) fournit également des informations précieuses quant aux eaux de surface en cas de fortes précipitations.

Le projet devra intégrer dans les propositions des mesures concrètes de gestion des eaux de surface (rétention, infiltration, canalisation des écoulements) en lien avec la construction, le choix des matériaux, la présence de l'eau en ville et la gestion des phénomènes météorologiques extrêmes.



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

9.4

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 5m des berges de la Veveyse.

FIGURE 11 : FONTAINES PRÉSENTES DANS LE PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION.
SOURCE : CARTORIVIERA.

9.5

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 12 : LES PINS PARASOLS À PRÉSERVER ET VALORISER.
SOURCE : CARTORIVIERA.

9.6

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

9.7

Patrimoine bâti

Certains des bâtiments entourant le secteur gare sont inscrits comme bien culturel suisse d'importance régionale (voir <https://map.cartoriviera.ch/s/0UkRH> et Figure 13).

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 |

9.8

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.

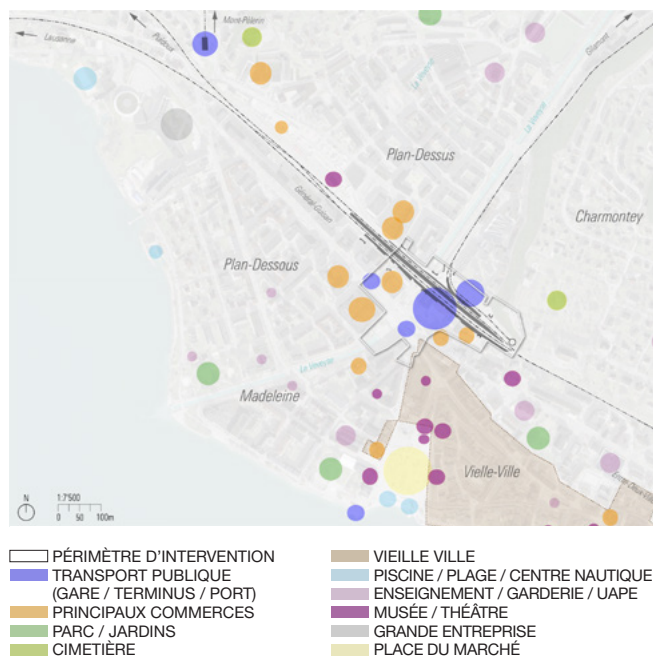
Riches d'une grande diversité d'affectations, les bâtiments entourant la place regroupent des commerces, des restaurants, des cafés, des services et des équipements culturels.

FIGURE 14 : ILLUSTRATION NON EXHAUSTIVE DES SERVICES, ACTIVITÉS ET AUTRES ATTRACTEURS PRÉSENTS AUTOUR DU SITE.
SOURCE : RR&A ET TEAM+. EXTRAIT DU DIAGNOSTIC.

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 » (voir chapitre 9.18). 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.).



9.9

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

9.10

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. Ci-dessous se trouve l'extrait du programme pour le sud des voies CFF (les infos détaillées et la vue d'ensemble se trouvent dans la présentation en annexe) :

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 par sens (aux normes LHand)
TP régionaux Terminus	4 quais de 18m terminus (indépendants, aux normes LHand)
CFF (-MVR) Bus de remplacements dépose	1 emplacement 18m (non aménagé, devant la gare)
Vélo Vélostation Places couvertes Place non couverte	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

FIGURE 16 : 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 (voir figure 16), 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.

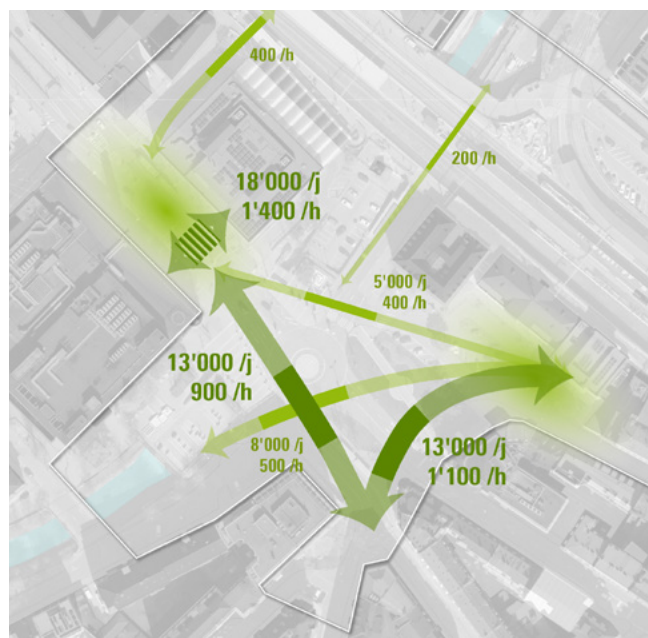


FIGURE 17 : LIGNES DE DÉSIR DES PIÉTON-E-S ACTUELLES ET IDÉALES.
SOURCE: RR&A ET TEAM+, EXTRAIT DU DIAGNOSTIC.

FLUX PIÉTONS CANALISÉS ET CONTRAINTS PAR LES TROTTOIRS



LIGNES DE DÉSIR



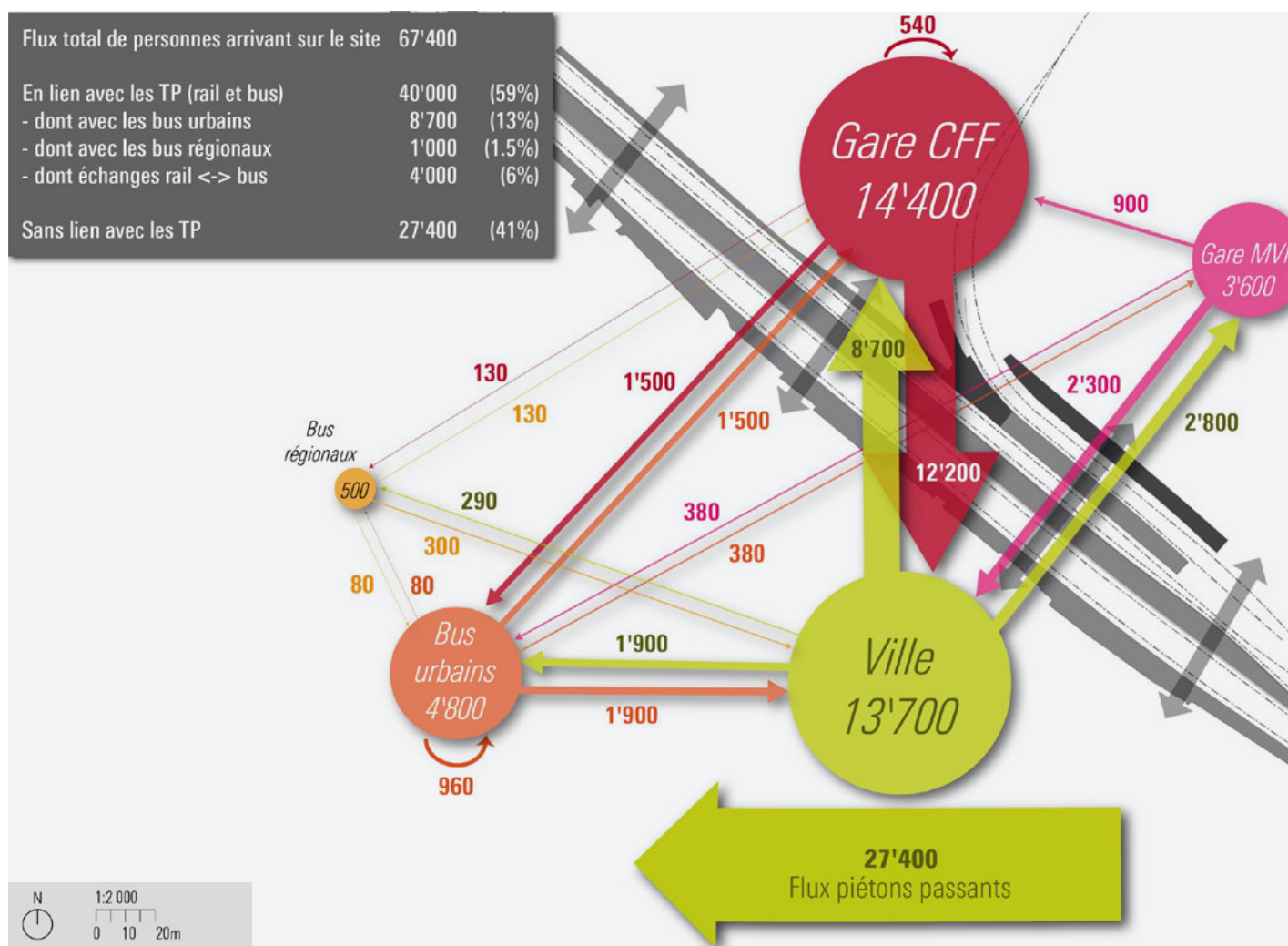


Illustration des principales contraintes
Flux de personnes arrivant sur le site (état futur)

100 FLUX TOTAL À L'ORIGINE SELON LE MODE D'ACCÈS, EN PERSONNES/JOUR (SURFACE PROPORTIONNELLE)

100 FLUX ORIGINE → DESTINATION EN PERSONNES/JOUR (ÉPAISSEUR PROPORTIONNELLE)

FIGURE 18: SYNTHÈSE DU RÉSEAU BUS PLANIFIÉ, SECTEUR GARE.
SOURCE: RR&A

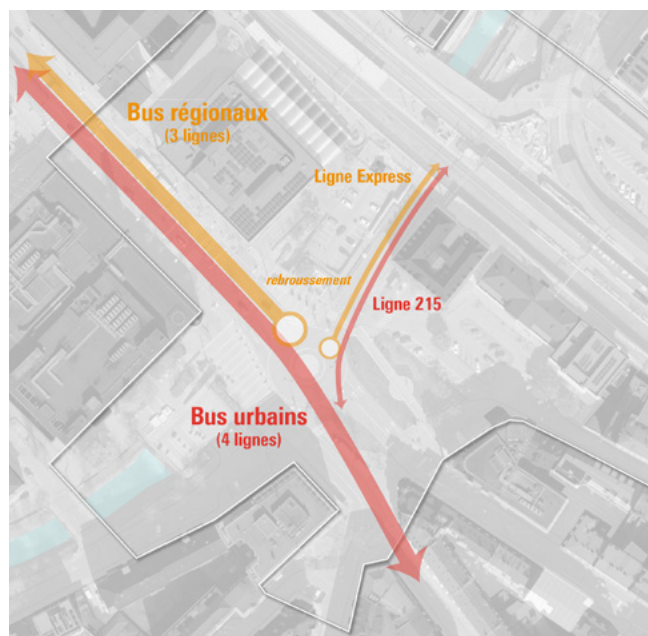
Transports publics et autocars touristiques

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 (annexe, voir rapport étapes 1-2, page 12). 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. 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 (voir figure 18). La disposition des quais doit être réfléchie 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), 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 réfléchie 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 19: SYNTHÈSE DES ITINÉRAIRES VÉLOS. SOURCE : RR&A & TEAM+

Vélos

Le secteur de la gare se trouve à la croisée de différents itinéraires cyclistes (voir Figure 19).

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.

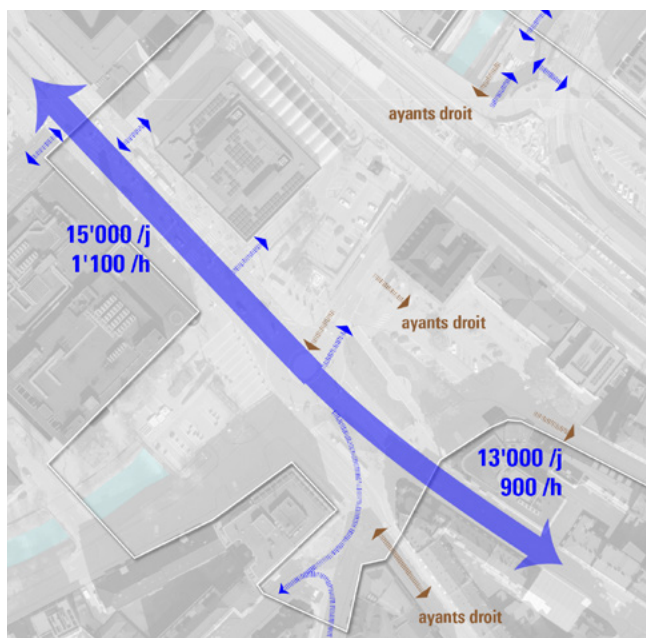
La rue des Communaux restera un itinéraire bidirectionnel majeur d'accès à la gare pour les vélos (circulation automobile à sens unique avec contresens cyclable). Les cyclistes doivent pouvoir accéder facilement à la gare. Pour accompagner leur arrivée, des places de stationnement doivent être prévues 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 20 : 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 (voir Figure 20). 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).



9.11

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.).

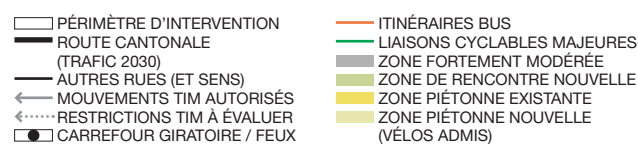
FIGURE 21 : RÉSUMÉ DES MESURES DE CIRCULATION FUTURES.
SOURCE: RR&A ET TEAM+.



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).



9.12

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).

9.13

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 droit facilement identifiables lors de contrôles.

Stationnement pour deux-roues motorisés

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).

9.14

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 (voir chapitre 9.12).

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 autocars est à prévoir, par exemple, le long de l'avenue de la Gare à la place des emplacements de livraison existants.

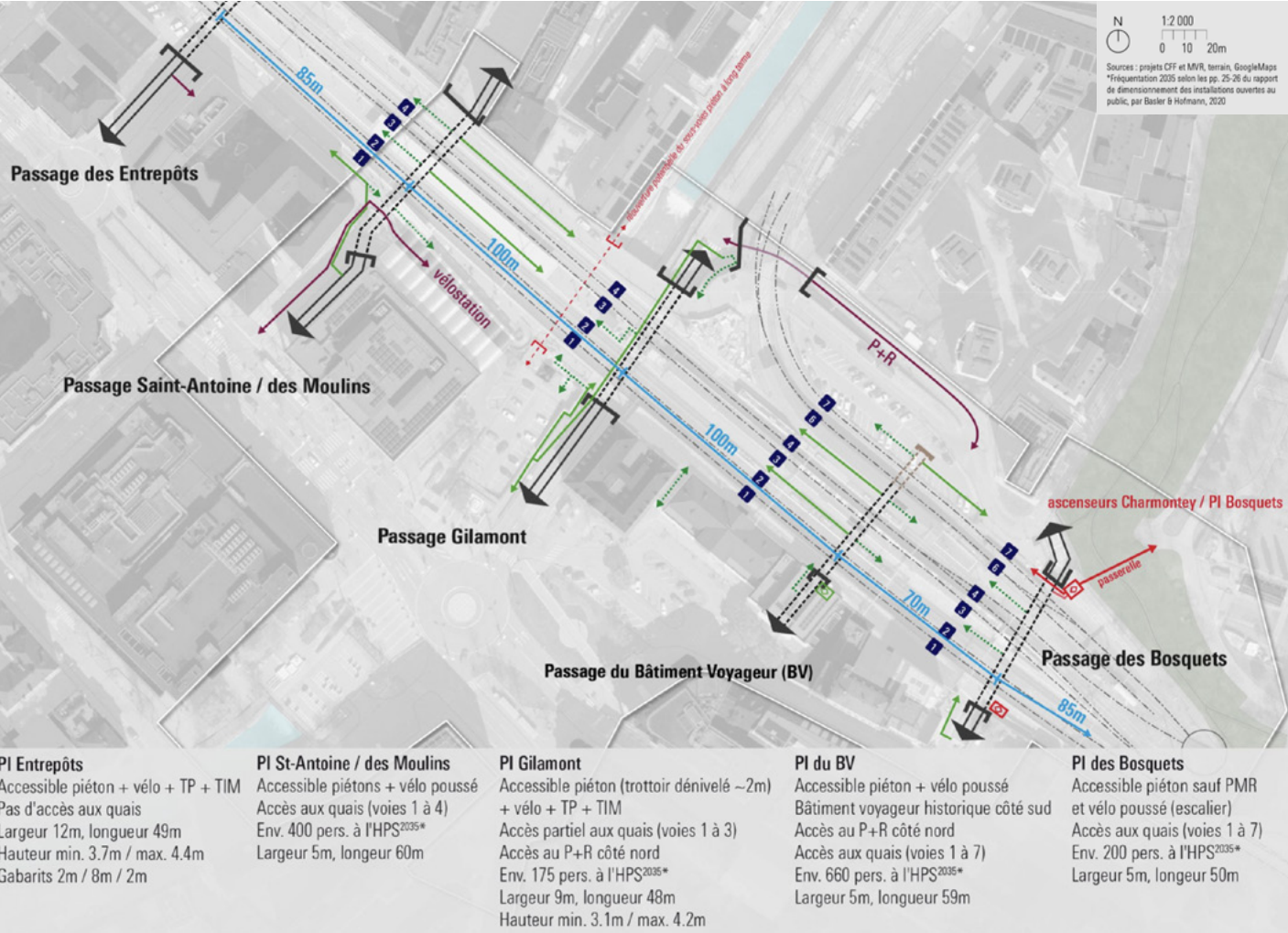
Bus de remplacement des CFF et MVR

Lors d'interruptions du trafic ferroviaire, les CFF et les MVR doivent être en mesure de mettre en place un service de remplacement par bus. Ce service peut être imprévisible (incident) ou planifié (travaux). 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 22: PASSAGES INFÉRIEURS ET ACCÈS AUX QUAIS FERROVIAIRES.
SOURCE: RRA & TEAM +.

9.15

Infrastructures



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

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 (voir Figure 22). Il s'agit d'est en ouest des passages suivants :

- Passage inférieur des Bosquets
- Passage dans le bâtiment historique des voyageur·se·s
- 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 route cantonale RC 780

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 (voir chapitre 9.15). 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.

9.16

Éclairage 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.

9.17

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.

9.18

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. Manifestation phare de la ville depuis 2008, elle s'est imposée comme la plus importante biennale d'arts visuels suisse et comme une référence internationale pour la photographie contemporaine. Images Vevey joue ainsi un rôle essentiel pour la Ville de Vevey en affirmant son identité culturelle et artistique à l'échelle internationale. Tous les deux ans, la biennale de photographie transforme la ville en une galerie à ciel ouvert, attirant des visiteurs du monde entier, plus de 40'000 pendant trois semaines, et stimulant l'économie locale grâce au tourisme culturel.

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. En célébrant la créativité et en soutenant des artistes émergents et établis, Images Vevey renforce également la position de Vevey comme un centre dynamique d'innovation artistique et un lieu incontournable pour les amateurs et amatrices d'art contemporain.

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. Créé en 2021, cet espace d'exposition dédié aux photographes et créateur·rice·s visuel·le·s constitue une vitrine permanente des activités d'Images Vevey.

Il favorise les échanges culturels et soutient la création en offrant un lieu inspirant pour développer des projets innovants tout au long de l'année. Premier espace d'art situé au cœur d'une gare CFF en Suisse, ce lieu propose chaque année une quinzaine d'expositions d'artistes suisses et internationaux. 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. La fréquentation des institutions culturelles voisines pourrait valoriser Vevey comme un carrefour culturel dynamique.

9.19

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.

9.20

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.

9.21

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.

10. PLANNING PRÉVISIONNEL ET DÉROULEMENT DES OPÉRATIONS

Comme évoqué précédemment, 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.

Ce réaménagement s'inscrit dans une réflexion d'ensemble portée par la Ville, qui entend articuler de manière cohérente les interventions au sud et au nord de la gare. En effet, les aménagements prévus au sud ne peuvent être dissociés de ceux du nord, tant les fonctions et les flux dans ce secteur sont étroitement liés. De plus, la suppression quasi totale du stationnement de surface au sud rend nécessaire la mise en place de solutions de compensation, afin de garantir le bon fonctionnement de l'interface multimodale. Les deux projets doivent donc être pensés et mis en œuvre de façon coordonnée, sur la base d'une vision globale du site (voir images directrices).

Dans ce contexte, une étude est en cours pour définir les potentiels d'aménagement du secteur nord. L'objectif est d'y créer une interface multimodale répondant aux besoins actuels et futurs en matière de mobilité.

Le programme à l'étude inclut notamment :

- un dispositif Bike + Ride (B+R) pour favoriser la combinaison vélo-transports publics,
- des zones de dépose-minute et des emplacements pour les taxis,
- des places réservées aux véhicules d'autopartage,
- un stationnement pour deux-roues motorisés,
- un parc+rail (P+R) d'environ 50 places pour les pendulaires,
- un parking souterrain public d'environ 100 places, destiné au stationnement de moyenne et longue durée.

Par ailleurs, un ascenseur est prévu pour relier efficacement le quartier de Charmontey à la gare, en facilitant les déplacements des mobilités actives et en connectant idéalement ce dispositif au futur parking. Le secteur nord pourrait également accueillir un bâtiment en surface, à usage potentiellement mixte (services, mobilité, accueil, etc.), ainsi que de nouveaux espaces publics conçus pour améliorer la qualité du cadre de vie et renforcer l'attractivité du site.

Ce projet est identifié dans le projet d'agglomération en mesure B, avec un calendrier de démarrage des travaux prévu entre 2032 et 2036.

La Ville prévoit de soumettre à l'enquête publique les deux volets du projet de réaménagement nord et sud. Cette approche vise à garantir une compréhension globale des enjeux par la population et les parties prenantes, tout en favorisant une meilleure acceptation du projet dans son ensemble, notamment auprès des milieux économiques et institutionnels.

LEXIQUE

B+R:	BIKE+RIDE
CFF:	CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX
DGMR:	DIRECTION GÉNÉRALE DE LA MOBILITÉ ET DES ROUTES
DP:	DOMAINE PUBLIC
LCDF:	LOI FÉDÉRALE SUR LES CHEMINS DE FER
LHAND:	LOI SUR L'ÉGALITÉ POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES
MD:	MOBILITÉ DOUCE
MEP:	MANDATS D'ETUDE PARALLÈLES
MOB:	MONTREUX OBERLAND BERNOIS (SOCIÉTÉ MÈRE DES MVR)
MVR:	MONTREUX-VEVEY-RIVIERA (TRANSPORTS PUBLICS FERROVIAIRES DE LA RIVIERA)
OFT:	OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
PAP:	PROCÉDURE FÉDÉRALE D'APPROBATION DES PLANS
PA5 (RIVELAC):	PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 5 ^E GÉNÉRATION (RIVELAC)
PDCOM:	PLAN DIRECTEUR COMMUNAL
PI:	PASSAGE INFÉRIEUR
PMR:	PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE
PTA:	PROGRAMME EN FAVEUR DU TRAFIC D'AGGLOMÉRATION
P+R:	PARK+RAIL
RC:	ROUTE CANTONALE
SIA:	SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET ARCHITECTES
SLG:	SCHWEIZER LICHT GESELLSCHAFT (ASSOCIATION SUISSE POUR L'ÉCLAIRAGE)
TIM:	TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS
TP:	TRANSPORTS PUBLICS
VMCV:	VEVEY-MONTREUX-CHILLON-VILLENEUVE (TRANSPORTS PUBLICS ROUTIERS DE LA RIVIERA)
VSS:	VEREINIGUNG SCHWEIZERISCHER STRASSENFACHLEUTE (ASSOCIATION SUISSE DES PROFESSIONNELS DE LA ROUTE ET DES TRANSPORTS)

