



ABA PARTENAIRES SA
AGITATEURS D'ESPACES
BONIFICATEURS DE TERRITOIRES
ACTIVATEURS DE PROJETS

ADRESSE
AVENUE DE RUMINE 20
CH-1005 LAUSANNE
004121 721 26 26

VEVEY <
DEMAIN
OBJECTIF GARE
ENSEMBLE
CRÉONS L'AVENIR!

2030



ve
vey
ville d'images

Ville de Vevey | **Rapport de synthèse complémentaire de la démarche participative** "OBJECTIF GARE - ENSEMBLE CRÉONS L'AVENIR !"

19 décembre 2024 | Rapport de synthèse complémentaire



TABLE DES MATIÈRES

1 - INTRODUCTION ET CONTEXTE

1.1 - Préambule

2 - CADRE DE LA DÉMARCHÉ PARTICIPATIVE

2.1 - Rappel des acteurs du projet et mise à jour de la chronologie

2.2 - Objectifs du deuxième volet de participation

3 - RÉSULTATS DE L'ATELIER PARTICIPATIF COMPLÉMENTAIRE

3.1 - Atelier consultatif du 8 octobre 2024

3.2 - Résultats - Variante 1

3.3 - Résultats - Variante 2

3.4 - Résultats - Variante 3

3.5 - Résultats - Variante 4

3.6 - Évaluation des quatre variantes

4 - CONCLUSION

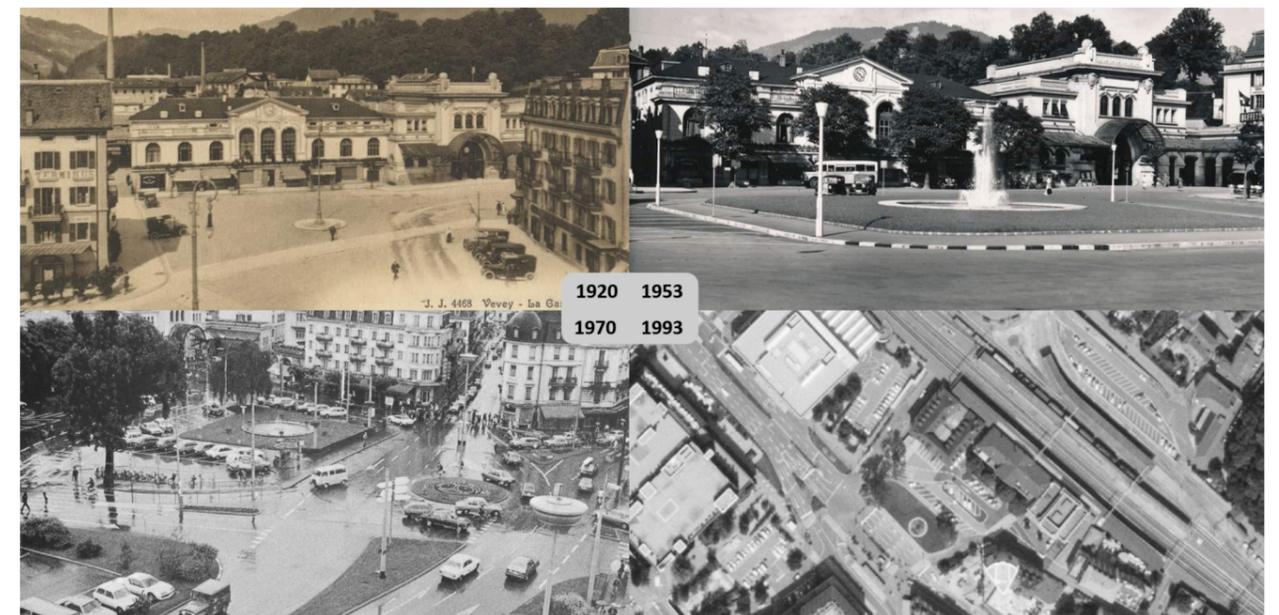
4.1 - Conclusions

ANNEXES

Annexe - Photos des productions de l'atelier participatif complémentaire

ABRÉVIATIONS

BAMO	Bureau d'assistance à maîtrise d'ouvrage
B+R	Bike & Rail / Bike & Ride
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
COFIL	Comité de pilotage
DGMR	Direction générale de la mobilité et des routes
MEP	Mandats d'étude parallèles
MVR	Transports Montreux-Vevey-Riviera
PA5	Programme d'agglomération de 5 ^e génération
PMR	Personne à mobilité réduite
P+R	Park & Rail / Park & Ride
RC	Route cantonale
TIM	Trafic individuel motorisé
VMCV	Transports publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve



1 - INTRODUCTION ET CONTEXTE

1.1 - PRÉAMBULE

Contexte de la démarche participative

La place de la Gare de Vevey est un secteur névralgique situé au centre du territoire communal de Vevey. L'interface de la gare ayant besoin d'un réaménagement cohérent et d'envergure, la Commune a d'une part conduit des études préliminaires, et d'autre part organisé une série d'ateliers participatifs afin d'accompagner le processus de réaménagement.

Les études préliminaires ont pour but de fixer les éléments clés du projet et définir les besoins futurs, notamment en matière de mobilité, d'espaces publics et d'attractivité. Le processus participatif, mené parallèlement, permet de consulter les acteurs et les actrices concerné-e-s, afin de tenir compte de leur expertise d'usage.

Compte tenu des enjeux majeurs du site de l'interface de la gare à l'échelle de la ville comme de l'agglomération, la Commune a souhaité inscrire ce projet dans le programme d'agglomération de 5^e génération (PA5), afin de pouvoir solliciter des subventions fédérales et démarrer les travaux de réaménagement entre 2028 et 2032.

Un processus participatif en deux volets

Lors d'un premier volet de participation, qui a eu lieu en début de l'année 2024, un dispositif consultatif étendu a été déployé pour recueillir l'avis des habitant-e-s, pendulaires commerçant-e-s et institutions via des tables rondes, des marches exploratoires et divers ateliers de réflexions. Comme résultat de ce processus, une image directrice participative avec des principes directeurs a été élaborée. La Commune et le COPIL ont ensuite effectué une pesée des intérêts, afin d'en extraire les principes à intégrer dans l'image directrice finale.

Néanmoins, la variante d'aménagement pour le secteur sud préférée par la majorité des 131 personnes ayant participé à ce premier volet d'ateliers a finalement dû être écartée en raison de potentiels blocages, notamment concernant l'emplacement et la fonctionnalité des nouveaux quais des bus. Des études préliminaires complémentaires réunissant la Ville de Vevey, les VMCV et la DGMR ont été engagées, afin de tester des nouvelles variantes. C'est pourquoi un deuxième volet de participation a été organisé en automne 2024, dans le but de recueillir à nouveau l'avis de la population et des usagers et usagères de l'interface de la gare sur les scénarios complémentaires d'images directrices pour la partie sud de l'interface de la gare. L'image directrice du périmètre nord consistant à un parking multimodal avec un bâtiment par dessus n'a en revanche pas été modifiée. Des études de faisabilité sont menées en parallèle.

Le présent rapport complémentaire expose le cadre et les objectifs de l'atelier participatif supplémentaire du 8 octobre 2024, pour ensuite en résumer les principaux résultats. Les citations et les images reportées dans le corps du présent rapport sont des exemples prélevés de l'ensemble du matériel produit par les participant-e-s.

Nota bene

Pour une synthèse plus approfondie des objectifs du projet de réaménagement de l'interface de la gare, du contexte et des objectifs de ce processus participatif, il est renvoyé au « rapport de synthèse de la démarche participative » daté du 7 mai 2024. Ce document, avec le rapport de « synthèse du sondage en ligne », composent la restitution complète du 1^{er} volet de participation, qui ne sera pas traité davantage ci-après.

Ces rapports, ainsi que d'autres informations utiles sur le projet « interface gare », peuvent être consulté sur le site internet dédié de la Ville :



Les rapports de restitution du premier volet d'ateliers de participation - 1^{er} semestre 2024



VEVEY < DEMAIN > OBJECTIF GARE SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DU SONDAGE EN LIGNE FÉVRIER 2024

La majeure partie des gens estime que la gare est un lieu d'arrivée et de départ, apprécié également pour les achats, mais aussi pour le délassement. En effet, plus de la moitié des personnes qui ont répondu au questionnaire, fréquentent le secteur de la gare pour faire les magasins, profiter des restaurants et des bars. Le secteur de la gare est considéré comme une des portes d'entrée de la ville, une place fonctionnelle mais qui devrait aussi être conviviale, propice aux rencontres et agréable.

À la croisée de tous les chemins, la gare est un nœud de trafic complexe. Les flux de mobilité, tant pour la mobilité douce que pour les véhicules présentent un fort potentiel d'amélioration. La nécessité d'améliorer les liaisons piétonnes a été mentionnée par environ 65% des personnes interrogées. 48% pense que les liaisons vélos sont à améliorer. 44% souhaite des progrès pour les liaisons pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Le constat est le même pour les automobilistes (61%). « Il faudrait que plusieurs bus, arrivent au plus de sécurité pour les vélos ».

Le stationnement pour voitures divise : Au sud, environ 20% des personnes interrogées pense que le stationnement est suffisant, 36% qu'il doit être développé. En revanche, 30% estime que le stationnement est à réduire ou à supprimer. Au nord, environ la moitié des gens aimeraient un parking (P+R). « On devrait mettre les voitures dans un parking souterrain ».

Concernant l'offre commerciale : 58% des gens sont satisfaits de l'offre au sud de la gare avec un fort potentiel de développement au nord (selon 50% des gens interrogés). Au nord, la majeure partie des répondant-e-s souhaitant un renforcement de la présence des restaurants, terrasses, bars, mais aussi de l'artisanat plus local.

Tant au sud qu'au nord, la convivialité des espaces publics est insatisfaisante pour une grande majorité de personnes. Selon 2 personnes sur 3, il manque des espaces végétalisés, du mobilier urbain, des lieux conviviaux pour se rencontrer. Au sud, la présence de l'eau est un souhait émis par 70% des personnes. La signalétique existe mais elle devrait être améliorée. L'art dans l'espace public devrait être développé. Au nord, un nouvel espace public en surface serait souhaité par presque 60% des personnes. De plus, s'il devait y avoir un nouveau bâtiment, les gens y viendraient bien d'y trouver café, restaurant, terrasses, lieu de culture, locaux de loisirs, des commerces artisanaux, etc. « Un peu de verdure et mobilier plus sympa, moins de béton ».

Pour 80% des usagères et usagers, le sentiment d'insécurité près de la gare constitue une préoccupation majeure, impactant négativement la convivialité, particulièrement durant les heures nocturnes. « Le deal de rue n'est pas idéal, non conviviaux il faudrait changer ça ».

La place de la gare nécessite une accessibilité ponctuelle pour la dépose-minute mais aussi pour bénéficier de différents services. Plus de 60% des personnes relèvent l'importance de développer la dépose-minute, tant au sud qu'au nord. Entre 35 et 40% des personnes trouvent que les places pour taxis sont suffisantes mais leur fonctionnement est à améliorer. Les places de stationnement pour personnes à mobilité réduite (PMR) sont à développer. « Besoin de déposer minime max 50 pers. On ne va pas à la gare pour leurs sacs shopping long ».

Les terrasses, mobiliers urbains et végétation comme vecteur de convivialité. L'amélioration ou le développement de l'offre des terrasses est jugé important par environ 60% des personnes. « Des terrasses, et des espaces végétalisés ou un peu de verdure ».

Le stationnement pour vélos ne satisfait pas en l'état tant au sud qu'au nord de la gare. Environ 67% des cyclistes interrogés estiment nécessaire de développer les stationnements pour vélos, surtout des places abritées et sécurisées. Des places pour deux roues motorisées seraient aussi utiles. « Il y a un grand manque de stationnements pour vélos ».

411 PERSONNES ONT RÉPONDU AU SONDAGE

LE SECTEUR DE LA GARE AUJOURD'HUI

LE SECTEUR DE LA GARE DEMAIN

INSÉCURITÉ
MALFAMÉ BANAL ÉCARTANT
BOUCHONS
BRUYANT MÔCHE PASSE
AUTRE GLAUCQUE COMPLEXE
DYSFUNCTIONNEL HORRIBLE
CATASTROPHIQUE
VIDE

FAMILIAL
PARADIS
VÉGÉTAL APAISÉ
CULTUREL DIVERSE
ACCUEILLANT
CONVIVAL
PRATIQUE SÉCURITÉ
MATÉRIEL ACCESSIBLE
COMMERCIAL PIÉTONS LUMINEUX
HARMONIEUX
IDENTITÉ MODERNE DURABLE

demain.vevey.ch

Objectif gare Synthèse du sondage en ligne

vevey ville d'images

2 - CADRE DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE

2.1 - RAPPEL DES ACTEURS ET MISE A JOUR DE LA CHRONOLOGIE

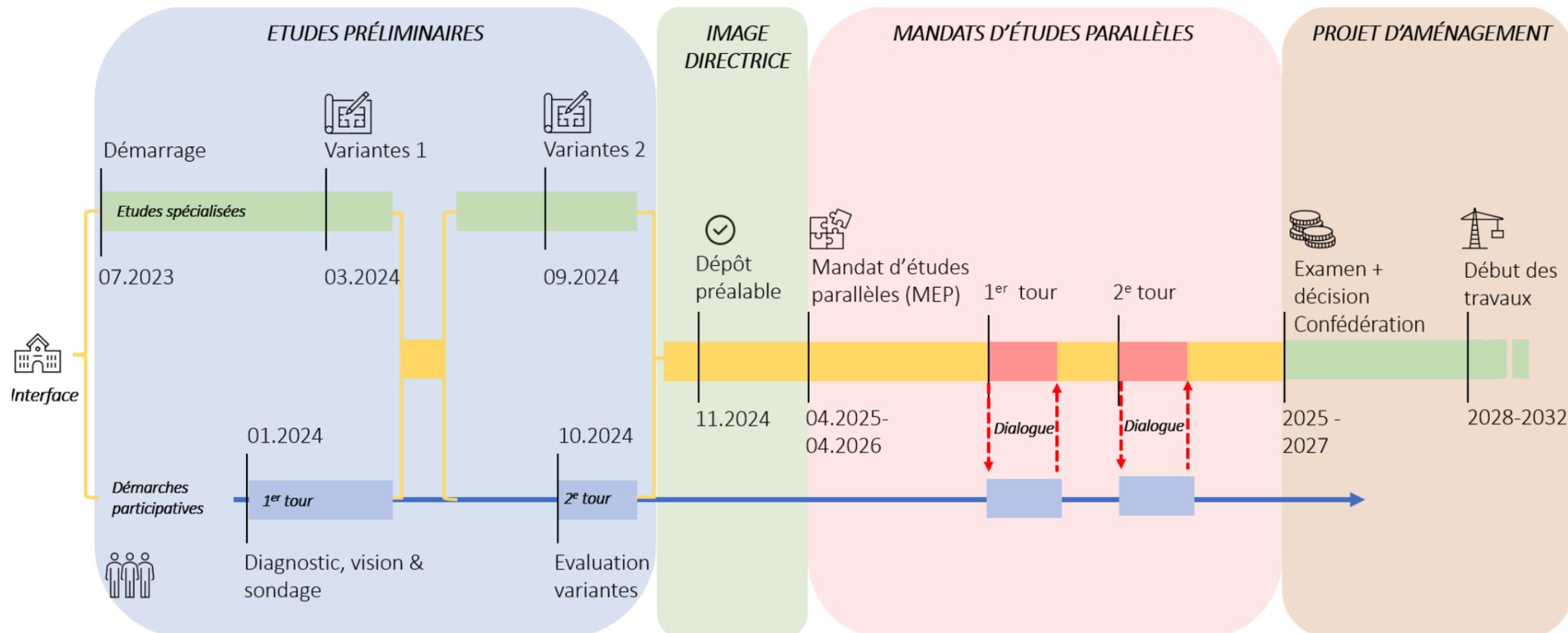
Les études préliminaires d'urbanisme et de mobilité concernant le projet "Interface gare" sont réalisées par un groupement de mandataire constitué de RR&A, team+ et MCR. Le bureau d'assistance à maîtrise d'ouvrage (BAMO) ABA PARTENAIRES SA appuie la Ville de Vevey dans le suivi du projet jusqu'à l'organisation et la gestion du concours voire des MEP. Il se charge également de la démarche participative.

La société civile au sens large (population, commerçant-e-s, représentant-e-s d'associations, etc.) a été conviée en parallèle des études spécialisées pour apporter son expertise sur le fonctionnement et l'usage de l'interface de la gare dans le cadre de démarches participatives. Ce groupe a été consulté à deux reprises, en début d'année et en octobre 2024, afin de tenir en compte de son expertise d'usage et de pour pouvoir enrichir les discussions et accompagner le processus de décision politique.

Les résultats de ces deux moments de consultation font notamment partie des éléments pris en compte pour élaborer l'image directrice finale, soumise pour obtention des subventions fédérales dans le cadre du programme d'agglomération de 5^e génération et pour l'élaboration des bases nécessaires au lancement de mandats d'études parallèles (MEP)..

A la suite de ce deuxième volet de la démarche participative, un groupe de suivi sera constitué, afin de prolonger la participation durant de la phase de mise en concurrence, un mandat d'études parallèles (MEP) qui sera organisée pour l'élaboration d'un projet d'aménagement pour l'interface de la gare.

Mise à jour de la chronologie du projet "Interface gare" de la Ville de Vevey



2.2 - OBJECTIFS DU DEUXIÈME VOLET DE PARTICIPATION

Les objectifs du deuxième volet de la démarche consultative sont les suivants :

- Informer les participant-e-s de l'évolution du projet "Interface gare" et des avancements depuis la dernière rencontre.
- Présenter les nouvelles variantes pour la partie sud de l'interface de la gare (la partie nord de l'image directrice ayant été validée par le COPIL en avril 2024) et demander une analyse critique.
- Discuter des avantages et inconvénients des quatre nouvelles variantes.
- Recueillir l'avis des participant-e-s à transmettre au COPIL sur les quatre variantes complémentaires.

Le présent rapport constitue une synthèse des résultats de l'atelier complémentaire du 8 octobre 2024.

Nota bene

L'ensemble des planches et diverses productions fournies par les participant-e-s aux ateliers mentionnés ci-dessus figurent en annexe du présent rapport.

3 - RÉSULTATS DE ATELIER PARTICIPATIF COMPLÉMENTAIRE

3.1 - ATELIER CONSULTATIF DU 8 OCTOBRE 2024

L'objectif de cette consultation complémentaire était de recueillir l'avis des participant-e-s sur les quatre nouvelles variantes concernant la partie sud de l'interface de la gare de Vevey. Au total, 32 personnes ont participé à l'atelier en salle prévu dans ce deuxième volet de participation. Bon nombre d'entre elles avait déjà participé à un ou plusieurs ateliers du premier volet participatif, assurant ainsi un certain degré de continuité.

Déroulement

Après une présentation des résultats du premier volet participatif, du cadre et des objectifs de ce dernier atelier consultatif ainsi qu'une explication du fonctionnement des nouvelles variantes, deux exercices ont été proposés.

Dans un premier temps, les participant-e-s ont été réparti-e-s en quatre groupes et ont effectué une évaluation des quatre variantes (une variante par groupe) sur un radar avec des notes de 1 à 6, en fonction de six thématiques suivantes : piétons, vélos, transport individuel motorisé (TIM), transports publics (TP), espaces publics et attractivité commerciale (ci-contre, les planches utilisées par le groupe 1). Cette première partie a abouti à une restitution et discussion en plénum, pendant laquelle chaque groupe a présenté et argumenté son analyse et appréciation de la variante qui lui avait été assignée.

Dans un second temps, les participant-e-s ont évalué les quatre nouvelles variantes au moyen d'un vote personnel à bulletin secret. Quelques participant-e-s étant partis avant le vote, 27 bulletins ont été déposés, puis reportés dans une feuille de calcul, afin d'en présenter la synthèse des résultats par variante en plénum.

Les chapitres qui suivent synthétisent les résultats de cet atelier.

3.2 - RÉSULTATS - VARIANTE 1

Piétons

La variante 1 a été évaluée comme assez bonne, du point de vue des piétons, avec une évaluation à 4.5, notamment en raison du désengorgement de la Place de la Gare qu'elle permettrait. La traversée de la route cantonale (RC) serait aussi améliorée, mais resterait toujours problématique.

Vélos

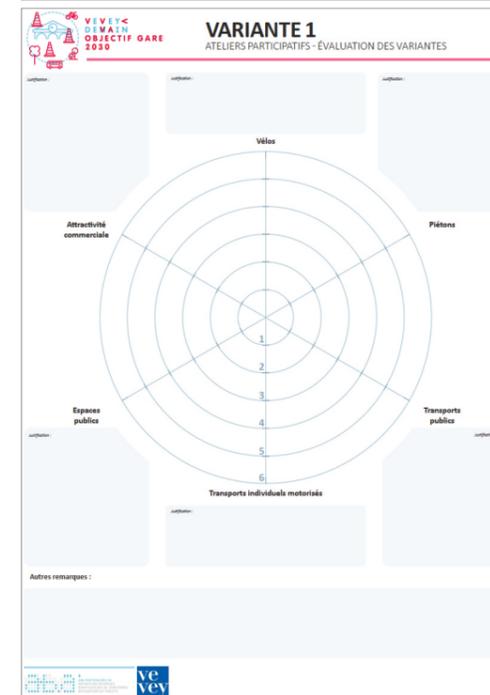
Pour la mobilité cyclable, les participant-e-s du groupe 1 se sont questionné-e-s sur le degré de sécurité des cyclistes dans le giratoire et sur la possibilité de séparer les flux afin d'améliorer l'état actuel. C'est pourquoi ils-elles ont donné la note 3 pour le traitement de cette thématique dans la première variante complémentaire.

Transport individuel motorisé

La fluidité de l'axe Est-Ouest serait améliorée, avec la variante 1. Toutefois, l'axe nord-sud en résulterait complexifié. Une évaluation modérément positive, avec la note 4, a été émise.

Transports publics

Les membres du groupe 1 estiment que cette variante améliorerait que de peu la lisibilité des quais de bus, notamment pour la ligne 215. La proximité des différents quais a néanmoins été relevée, faisant évaluer cette thématique en tant que suffisante (note 4).



Espaces publics

L'élément préféré de la variante 1 a été la générosité de la taille des espaces publics, avec « beaucoup d'espace libéré » pour cet usage, notamment devant la gare, amenant à une note 5 pour cette thématique.

Attractivité commerciale

L'attractivité commerciale de la variante 1 a collecté une note 4, en vertu d'une évaluation partagée. Les terrasses y seraient plus attractives, ayant plus d'espace dégagé à disposition, et étant plus accessibles pour les clients piétons et cyclistes. Les client-e-s automobilistes voulant se parquer au plus proche seraient cependant pénalisés.

3.3 - RÉSULTATS - VARIANTE 2

Piétons

Concernant la mobilité piétonne, la variante 2 a été perçue comme une amélioration par rapport au statu quo, avec des flux plus clairs et directs. Compte tenu d'une traversée de la RC pas encore optimale, elle a eu la note 4. Certaines personnes se sont également demandé s'il est possible de créer une passerelle afin de diminuer les conflits entre piétons et voitures.

Vélos

Le groupe 2 a estimé que cette deuxième nouvelle variante amènerait peu de changement pour les vélos, mettant l'accent sur les problèmes de sécurité dus à la cohabitation avec les bus. Cette thématique n'a donc pas été estimée comme suffisante, recueillant la note 3.

Transport individuel motorisé

Les solutions de la variante 2 pour ce thème ont aussi été notées avec un 3, notamment en raison du parking qui aurait été « oublié » et d'un emplacement des taxis pas assez centré (afin de répondre au besoin de partir au plus vite dans des multiples directions). Néanmoins, le maintien des flux du TIM a été souligné par le groupe 2. Certaines personnes se sont questionnés sur la possibilité d'enterrer le rond-point.

Transports publics

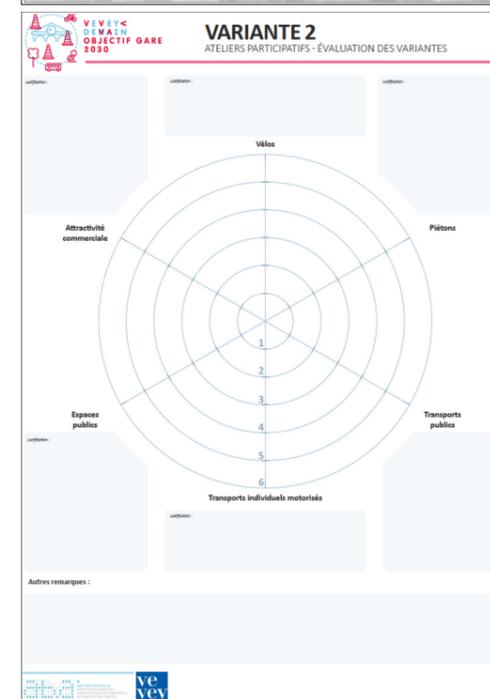
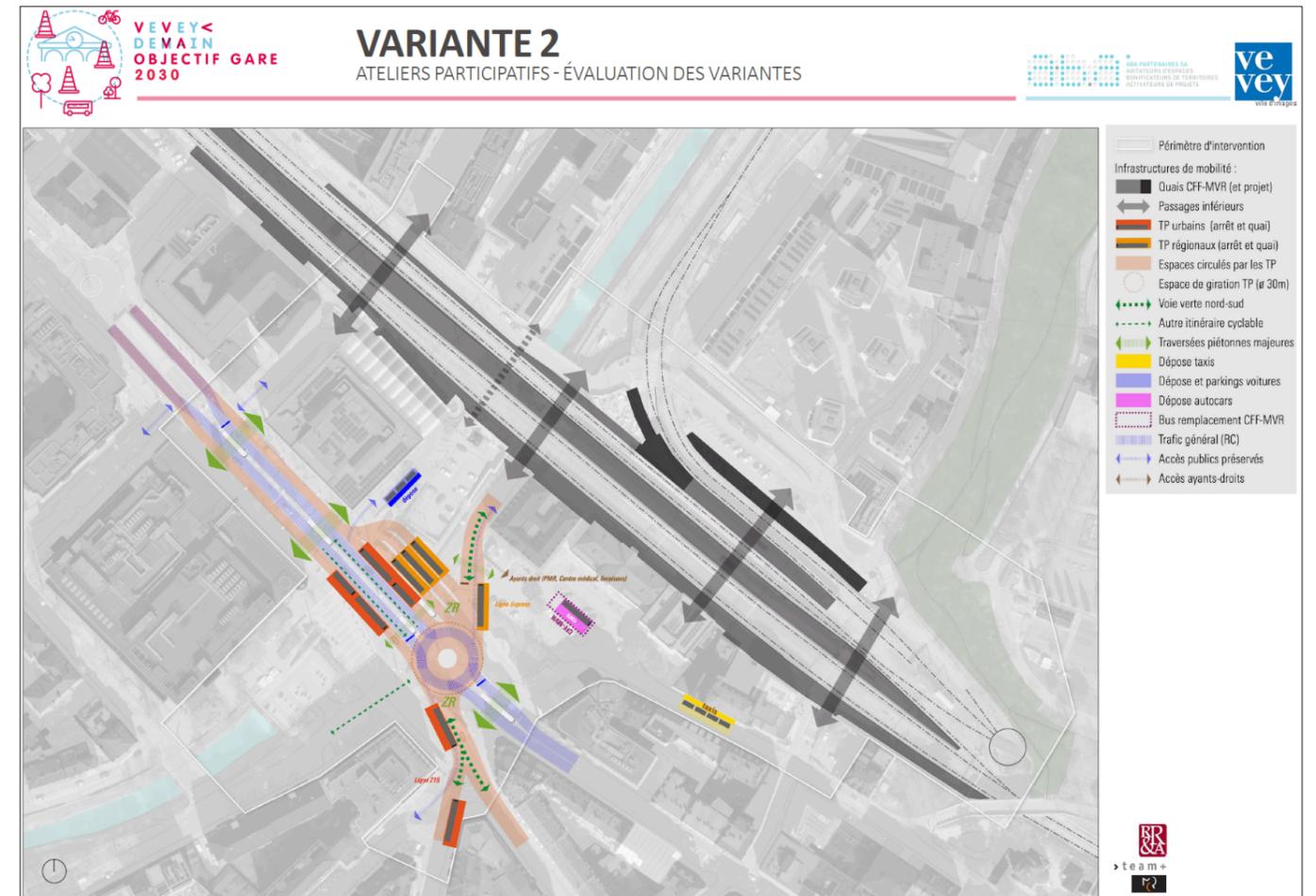
La variante 2 a été très appréciée pour ce qui concerne les TP, particulièrement en vertu de leur regroupement au même emplacement. Ceci et la visibilité des quais ont conduit le groupe à attribuer une note 5 pour cette thématique, la plus haute pour cette variante.

Espaces publics

La thématique des espaces publics n'a pas été analysée et évaluée par le groupe 2.

Attractivité commerciale

La variante 2 n'a pas été appréciée pour cette thématique, qui a cueilli la note 2, notamment à cause du manque d'amélioration visible par rapport à la situation actuelle et du quai de bus positionné devant le bar du Vème (le 5ème).



Autres remarques

Le groupe 2 a fait part d'un grand débat sur l'accessibilité pour le TIM de cette variante, ainsi que sur le manque de végétalisation. La crainte serait qu'on reproduise la place de la Sallaz à Lausanne, qui serait un hub de bus non végétalisé, où la cohabitation entre modes de mobilité serait dangereuse. Aussi, cette variante 2 ne prévoit pas de passerelle ou passage sous-voie pour la mobilité douce. Toutefois, elle proposerait une bonne utilisation de la couverture de la Veveyse.

3.4 - RÉSULTATS - VARIANTE 3

Piétons

Selon les participant-e-s du groupe 3, cette troisième variante serait acceptable pour les piétons et piétonnes, recueillant une note 4. Le groupe a considéré que cette variante présente une traversée piétonne de trop.

Vélos

La mobilité cyclable serait traitée de manière nettement insuffisante dans la variante 3. Cette thématique a été évaluée avec une note 1, à cause du long rectiligne sur l'Avenue du Général-Guisan où les vélos devraient dépasser des bus stationnés en enfilade.

Transport individuel motorisé

Cette variante 3 ne serait aussi pas optimale pour le TIM, avec des espaces de livraison trop étroits sur la Place de la Gare. Cela a résulté en une note de 2.5 pour cette thématique.

Transports publics

Les solutions proposées par la variante 3 pour les TP se sont vues attribuées la note 3 par les participant-e-s, notamment en raison d'une transition modale entre train et bus qui serait complexe, tout comme l'insertion dans le trafic des bus stationnés en enfilade.

Espaces publics

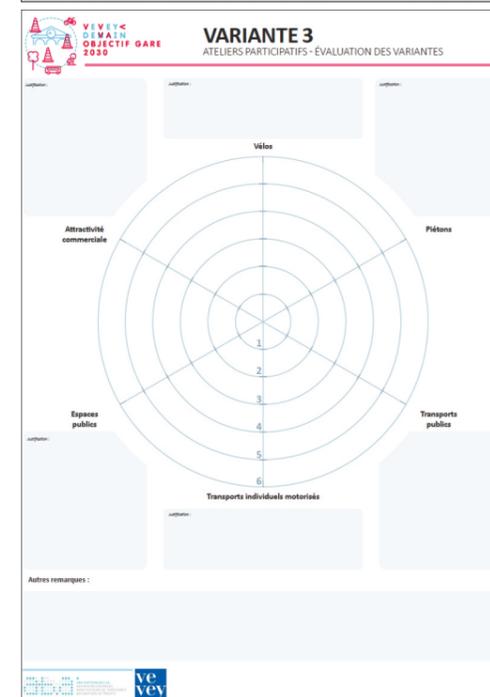
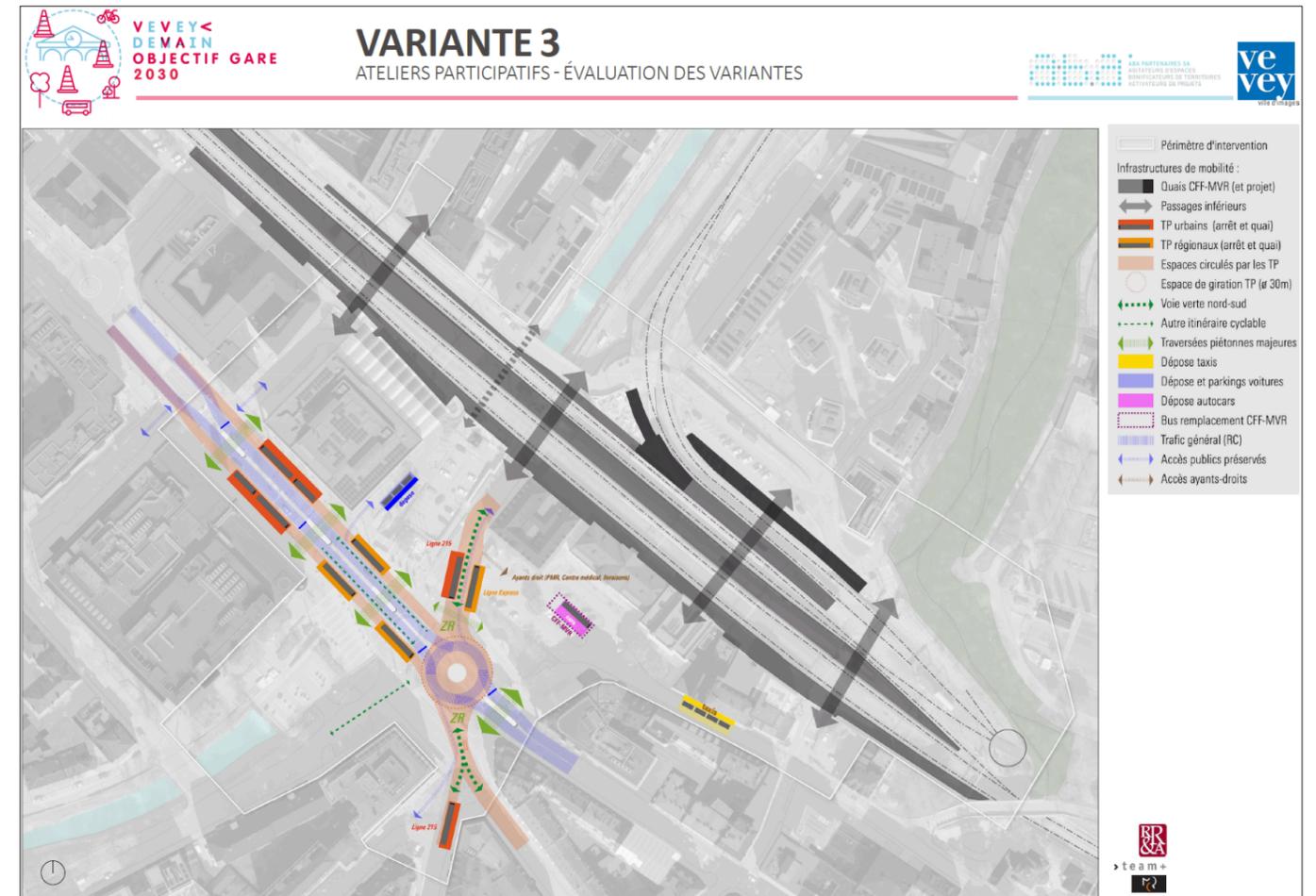
La place donnée aux espaces publics dans cette variante a été bien évaluée, avec une note 5, en vertu des larges possibilités d'aménagement qu'elle permettrait.

Attractivité commerciale

Cette thématique a aussi été bien perçue par le groupe 3, qui a donné une note 5 à l'attractivité commerciale.

Autres remarques

Le groupe 3 a partagé en plénum son évaluation d'un giratoire qui n'aurait pas sa place sur une Place de la gare. Ce type d'infrastructure consommerait énormément d'espace et empêcherait la création d'une place avec une identité forte.



3.5 - RÉSULTATS - VARIANTE 4

Piétons

Selon les participant-e-s du groupe 4, cette dernière variante complémentaire n'est pas optimale pour ce qui concerne la mobilité piétonne (note 3). Seul le passage piéton de la RC principal (entre la Poste et le centre commercial) serait bon. L'autre passage piéton serait mauvais, à cause du conflit avec les autres modes de mobilité.

Vélos

Concernant les vélos, la variante 4 a été mieux évaluée, avec une note à 3.5, notamment en raison d'une amélioration de l'inconfort actuel dans le rond-point. Toutefois, le problème des déviations d'itinéraires, que cette variante engendrerait pour le trafic deux-roues non motorisés, a été relevé.

Transport individuel motorisé

Cette thématique n'a pas été analysée ni évaluée par le groupe 4.

Transports publics

La variante 4 a été moyennement appréciée pour le traitement de cette thématique. L'effet de terminal TP devant la gare a été perçu comme un point positif, avec un emplacement « fonctionnel » des bus régionaux, tout en ayant l'effet de contraindre spatialement les taxis. Cette thématique a reçu la note 4.

Espaces publics

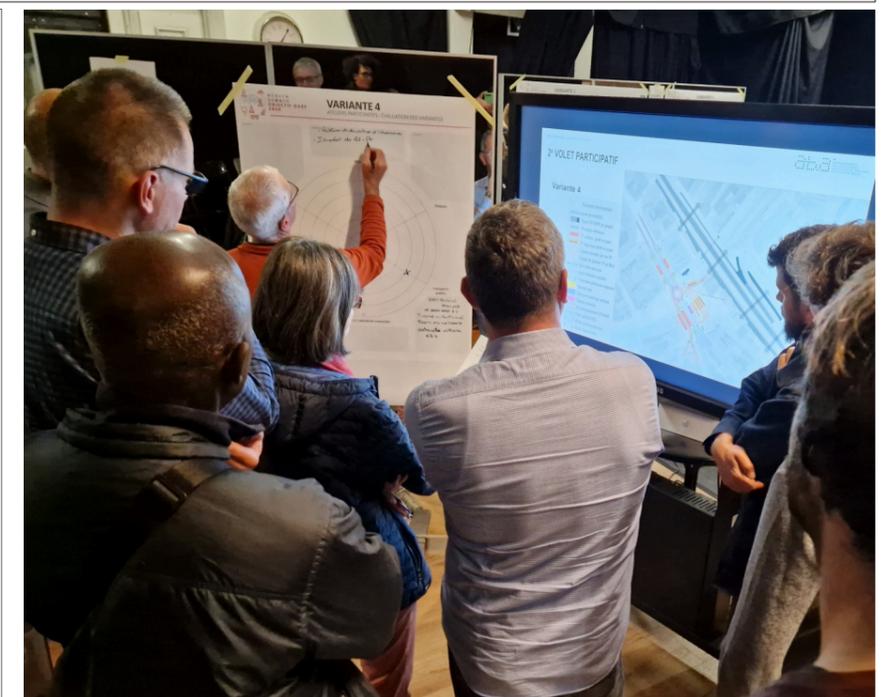
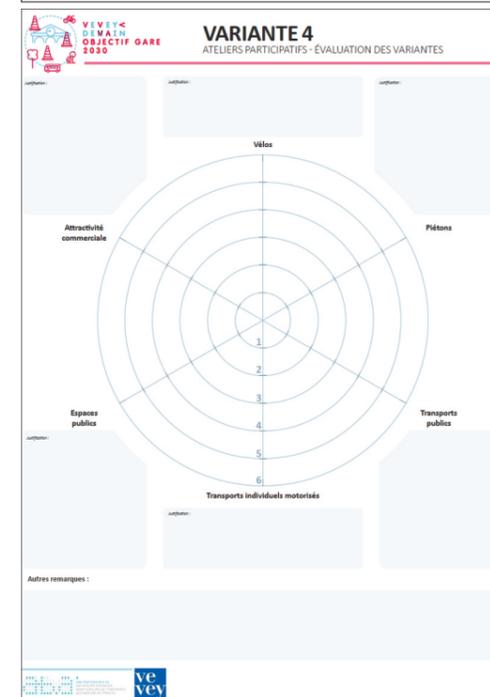
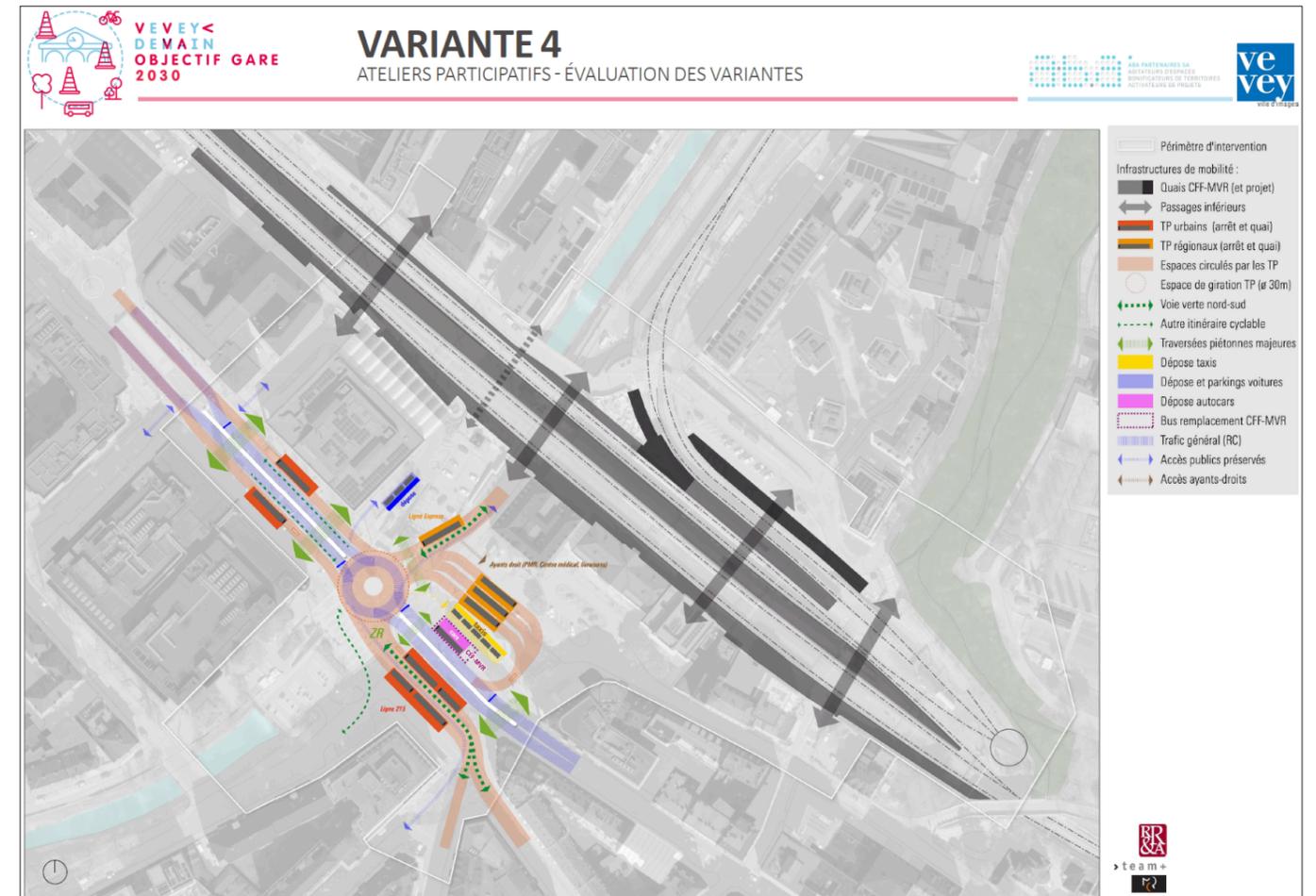
La prise en compte des espaces publics dans la variante 4 et les possibilité laissées libres pour leurs aménagements ont été évaluées comme suffisantes, avec une note 4. Les participant-e-s ont cependant souligné la moins-value engendrée par la « barrière des bus », qui sont presque tous regroupés sur et devant la Place de la Gare.

Attractivité commerciale

Le groupe 4 n'a n'a que rapidement analysé et évalué la thématique de l'attractivité commerciale. Il a constaté qu'avec la variante 4, l'attractivité augmenterait devant la gare, notamment grâce aux quais de bus regroupés à cet endroit, mais il ne lui a pas donné de note.

Autres remarques

Pour conclure, le groupe 4 a estimé que cette variante 4 améliorerait la fluidité pour la mobilité piétonne et cyclable sur la rue des Communaux.



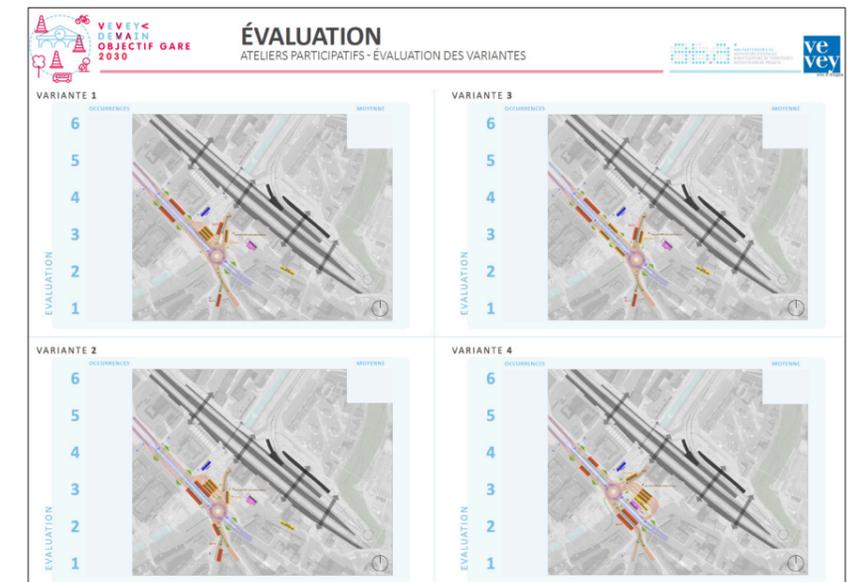
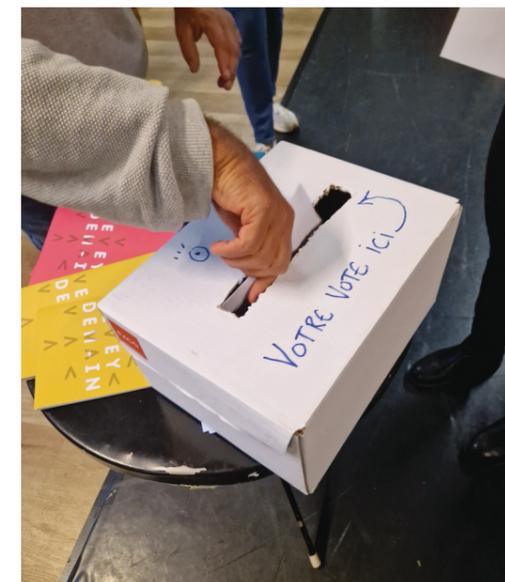
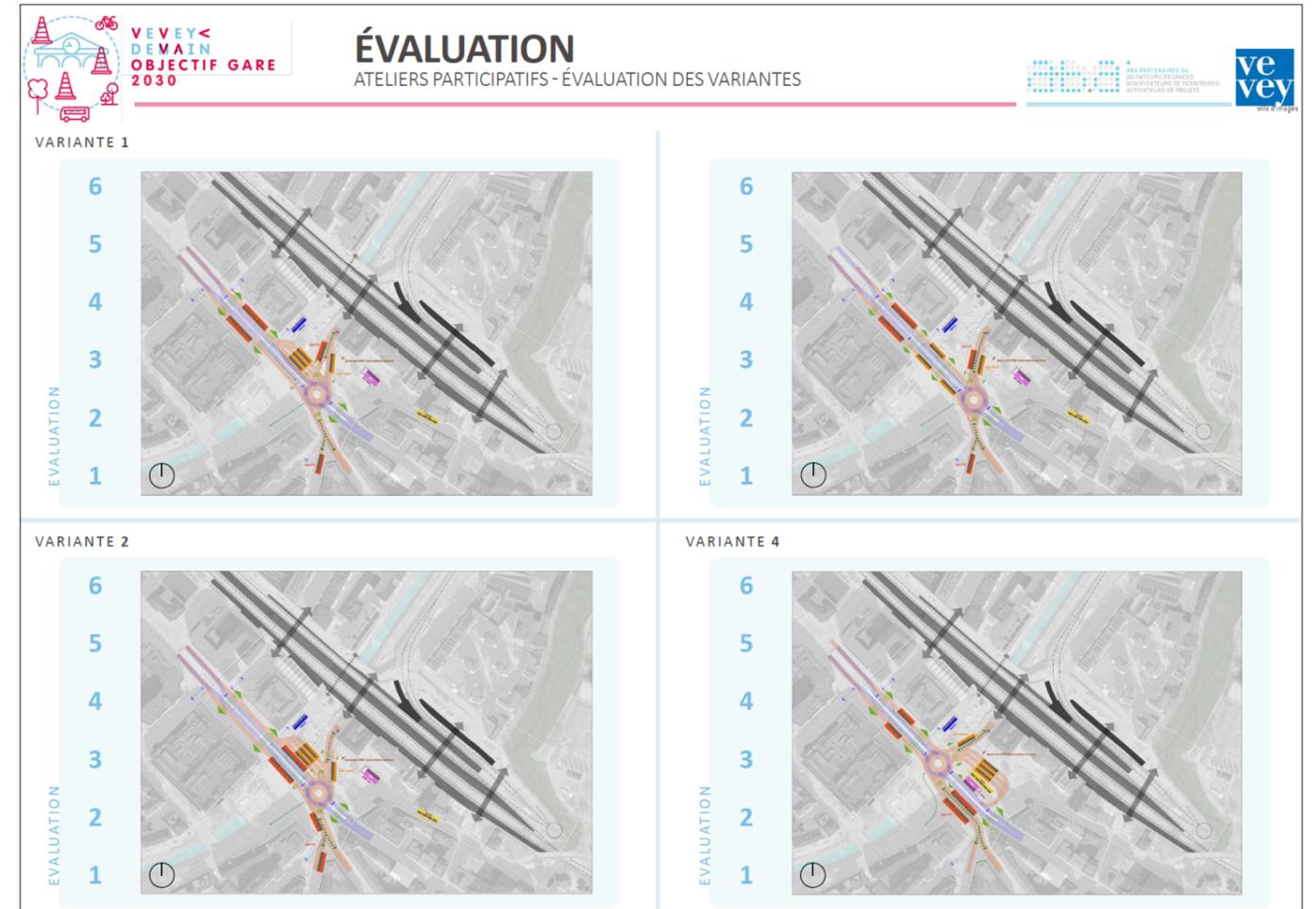
3.5 - ÉVALUATION DES QUATRE VARIANTES

Lors du deuxième exercice, les participant-e-s ont évalué personnellement (par bulletin secret) les quatre variantes complémentaires, en leur attribuant une note qui allait de 1 à 6 (6 étant la meilleure note). 27 des 32 participant-e-s présent-e-s au début de l'atelier ont voté. Ces notes ont ensuite été reportées dans une feuille de calcul, afin de présenter la synthèse des résultats aux participant-e-s. Les résultats ont été discutés et commentés en plénum.

	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Moyenne	3.3	3.7	2.4	2.8
Nbr de notes 6	0	0	0	3
Nbr de notes 5	5	9	3	3
Nbr de notes 4	9	9	2	1
Nbr de notes 3	5	4	4	4
Nbr de notes 2	6	3	12	11
Nbr de notes 1	2	2	6	5

Ce deuxième exercice d'évaluation, ainsi que les échanges qui ont eu lieu en plénum par la suite, ont fait ressortir les constats suivants :

- Aucune variante n'a été plébiscitée franchement par les participant-e-s à cet atelier.
- Le choix des participant-e-s a été peu tranché. Il s'est porté sur les variantes 1 et 2 en priorité, qui ont obtenu respectivement une note moyenne de 3.3 et de 3.7. La variante 3 a eu la note la plus basse, avec une moyenne de 2.4, et la variante 4 a recueilli une note moyenne de 2.8.
- D'un point de vue des occurrences, la variante 4 est la plus controversée : si elle est la seule à avoir reçu des notes 6 (3 votes), elle a aussi obtenu plusieurs notes 2 (11 votes) et 1 (5 votes), la faisant ressortir comme la variante la plus polarisante. Aussi, on peut constater que la variante 2, qui a la meilleure moyenne avec 3.7, a eu la majorité de notes 5 et 4 (9 votes chacune), en recueillant aussi le moins de notes 2 (3 votes) et 1 (2 votes).
- Le statu quo n'est toutefois pas souhaité par la population : selon les participant-e-s, toutes les variantes apportent des améliorations vis-à-vis de la situation actuelle, considérée comme insatisfaisante. Les participant-e-s ont donc confirmé ce qui était ressorti lors du premier volet de participation, c'est à dire que le projet de requalification de l'interface de la gare de Vevey est un souhait, voir un besoin avéré pour la population et les usagers et usagères de ce secteur névralgique de la commune.
- Aucune solution ne paraît idéale : les quatre nouvelles variantes impliquent obligatoirement des concessions à effectuer entre les modes de transports. Cela a été cité en guise d'explication aux votes parfois « opposés » pour une même variante, car si une variante peut être évaluée positivement sous l'axe de la mobilité piétonne, elle peut résulter moins bonne d'un point de vue d'accessibilité et de stationnement pour le trafic individuel motorisé, etc.



4 - CONCLUSION

4.1 - CONCLUSIONS

Ce deuxième volet de la démarche participative organisée avec la population, les usagers-usagères et les différents acteurs actifs dans l'interface de la gare de Vevey a vu une bonne participation, dans la moyenne des ateliers du premier volet. L'atelier du 8 octobre 2024 a, en effet, permis de recueillir l'avis de ces groupes de la société civile sur les quatre nouvelles variantes pour la partie sud de l'interface gare.

Le premier exercice d'analyse et d'appréciation des quatre variantes a fait ressortir les principales remarques suivantes, communes à toutes les variantes :

- Rond-point : questionnements vis-à-vis de la sécurité (vélo notamment) et de l'identité de la place.
- Piétons : la traversée de la RC ainsi que son emplacement reste un point négatif.
- Quais de bus : si le regroupement des quais est généralement apprécié, une attention particulière doit être portée à la visibilité des bus.
- Espaces publics : plus la plateforme des quais de bus prend de la place et plus elle a un impact négatif sur l'espace public (aspect visuel et espace).
- Attractivité commerciale : si elle est globalement améliorée, il faut néanmoins faire attention à la visibilité des activités selon l'emplacement des quais de bus.

Le deuxième exercice d'évaluation par vote personnel à bulletin secret, ainsi que les échanges qui ont eu lieu en plénum par la suite, a fait ressortir une évaluation dans les nuances. Si, d'une part, aucune des quatre nouvelles variantes n'a recueilli la majorité des votes, d'autre part, les participant-e-s ne souhaitent non plus le statu quo. En effet, ils-elles estiment que toutes les quatre variantes sont préférables à la situation actuelle, tout en soulignant qu'aucune solution ne paraît idéale, car chacune d'entre elles comporterait des concessions à effectuer entre les différents modes de transports.

En conclusion, si aucune des variantes n'a pas clairement été préférée par les participant-e-s, leur choix mitigé s'est néanmoins prioritairement porté sur les variantes 1 et 2. C'est donc ces deux variantes qui seraient à proposer au COPIL, pour les tenir en compte dans l'image directrice finale à intégrer dans le cahier des charges du futur processus de mise en concurrence pour le projet de réaménagement « Interface gare ».

L'ensemble de ces retours soulignent également l'importance de prévoir des aménagements qualitatifs permettant de valoriser les espaces publics et de sécuriser les traversées piétonnes ainsi que les vélos. Cela sera l'enjeu des MEP qui seront organisés en 2025.



ANNEXE - PHOTOS DES PRODUCTIONS DE L'ATELIER PARTICIPATIF COMPLÉMENTAIRE

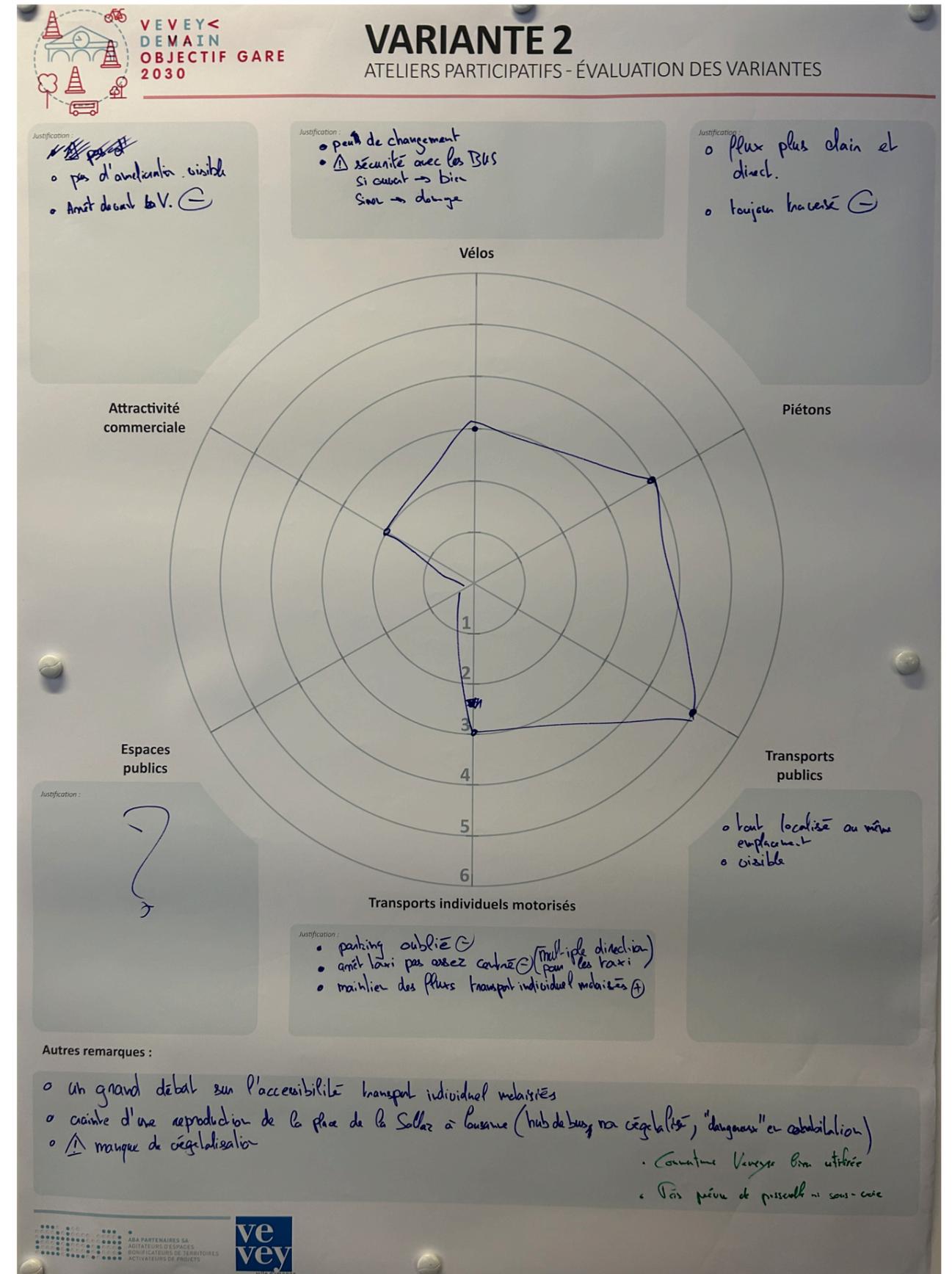
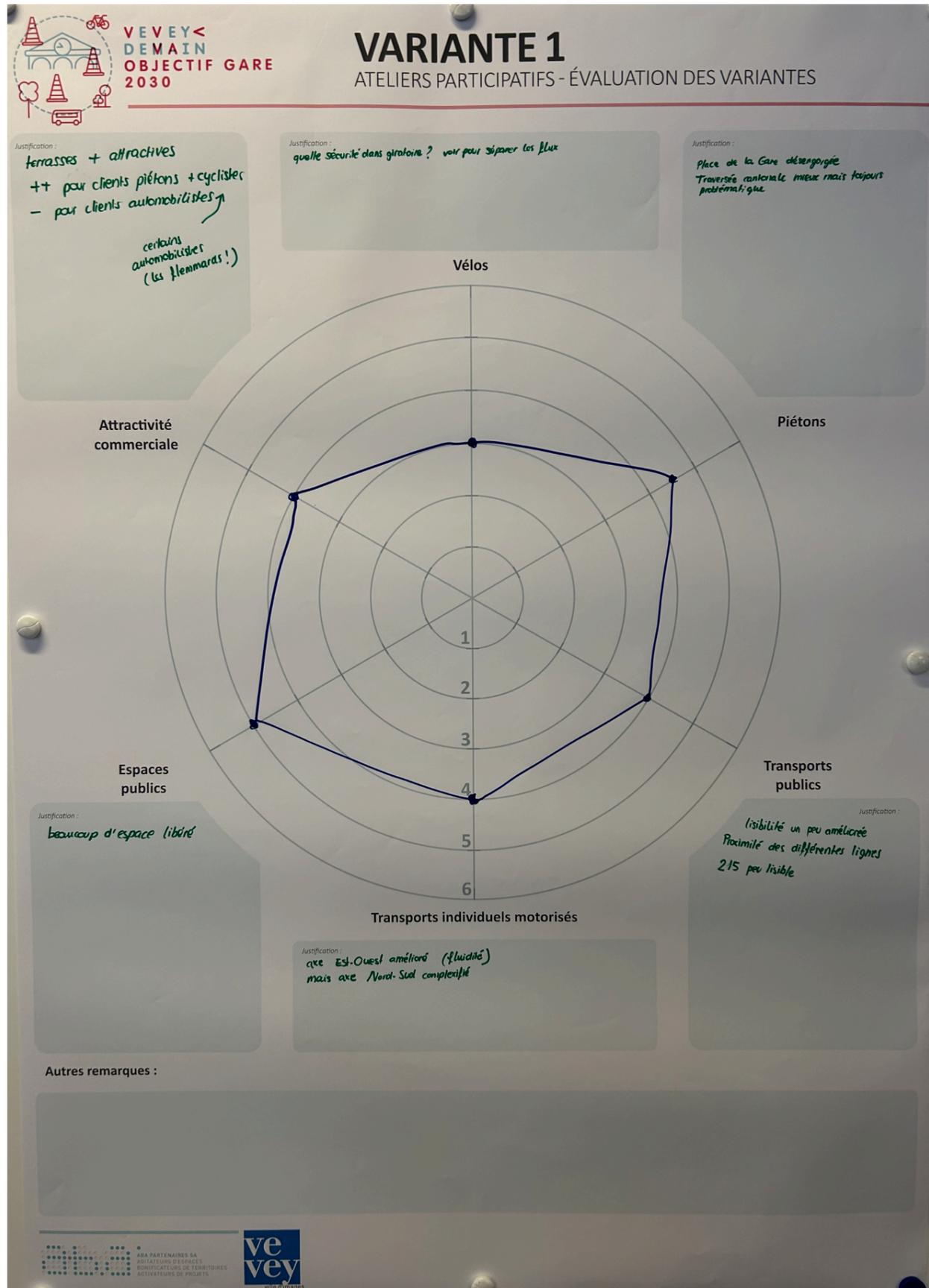


Planche d'évaluation des quatre variantes complémentaires (vote personnel à bulletin secret)



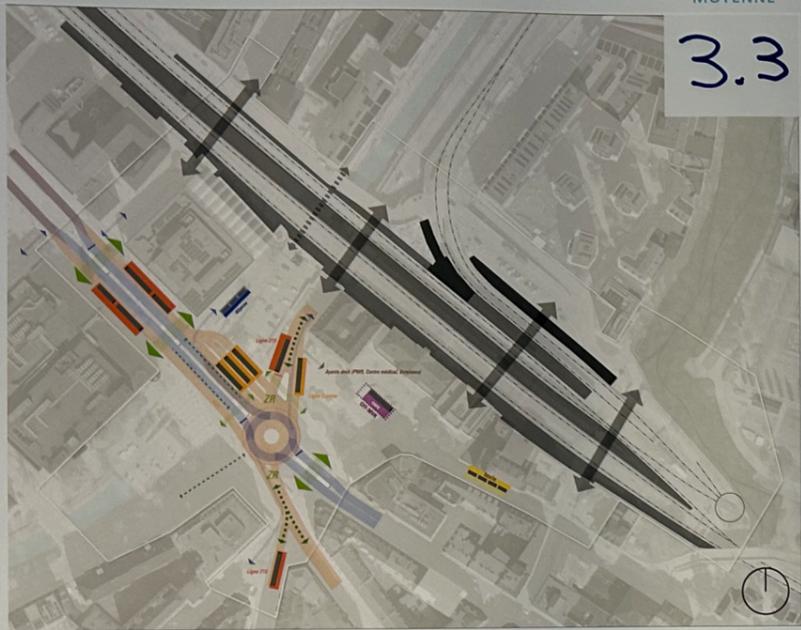
ÉVALUATION

ATELIERS PARTICIPATIFS - ÉVALUATION DES VARIANTES




VARIANTE 1

EVALUATION	OCCURRENCES	MOYENNE
6	∅	3.3
5	5	
4	9	
3	5	
2	6	
1	2	



VARIANTE 3

EVALUATION	OCCURRENCES	MOYENNE
6	∅	2.4
5	3	
4	2	
3	4	
2	12	
1	5	



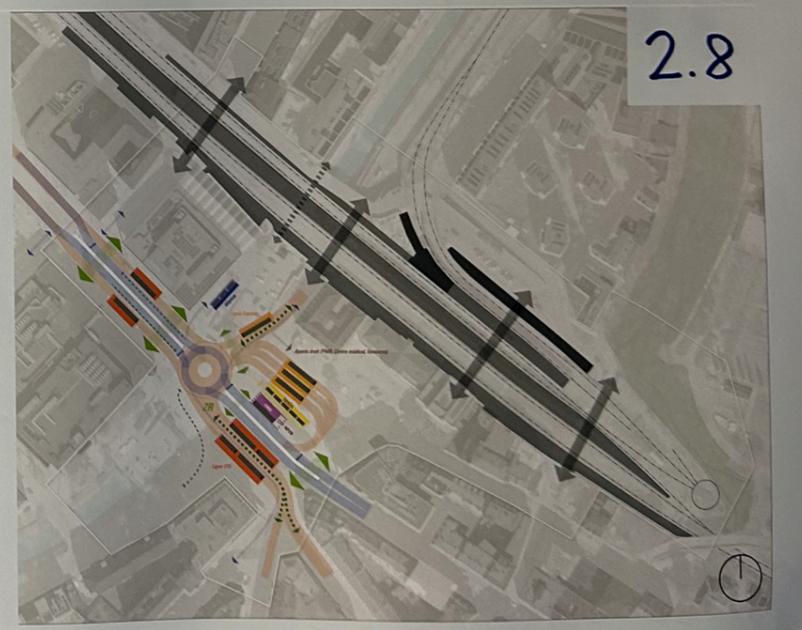
VARIANTE 2

EVALUATION	OCCURRENCES	MOYENNE
6	∅	3.7
5	9	
4	9	
3	4	
2	3	
1	2	



VARIANTE 4

EVALUATION	OCCURRENCES	MOYENNE
6	3	2.8
5	3	
4	1	
3	4	
2	11	
1	5	





La Ville de Vevey et l'équipe de projet remercient chaleureusement toutes les personnes qui ont contribué au processus participatif.



● **ABA PARTENAIRES SA**
AGITATEURS D'ESPACES
BONIFICATEURS DE TERRITOIRES
ACTIVATEURS DE PROJETS

● **ADRESSE**
AVENUE DE RUMINE 20
CH-1005 LAUSANNE
004121 721 26 26

VEVEY <
DEMAIN
OBJECTIF GARE
ENSEMBLE
CRÉONS L'AVENIR!

2030

