MUNICIPALITE

PREAVIS N°26/2023
AU CONSEIL COMMUNAL

Demande de crédit d'étude de CHF 1'233'000.– pour financer les études préliminaires, l'image directrice et l'organisation de mandats d'études parallèles pour le réaménagement de l'interface de la gare

Commissions	**Date - heure**	**Lieu**
Ad hoc	Ma. 10 octobre 2023 - 18h15	Salle 6 HDV
COFI - Finances	**Lu.** 25 septembre 2023 – 18h15	Salle CC
ComEn^2 - Environnement et énergie	Je. 28 septembre 2023 – 18h30	Salle 6 HDV

TABLE DES MATIÈRES

1. OBJET DU PRÉAVIS 4

2. CONTEXTE 4

2.1 Contexte général 4

2.2 Historique de la place et des projets précédents 5

3. ENJEUX ET OBJECTIFS DE MOBILITÉS, D'URBANISME, D'ESPACES PUBLICS ET D'ATTRACTIVITÉ COMMERCIALE 6

3.1 Enjeux 6

3.2 Objectifs 7

4. MANDATAIRES 8

4.1 Mandataire BAMO 8

4.2 Groupement de mandataires chargé des études préliminaires 8

5. ÉTUDE DE L'IMAGE DIRECTRICE 9

5.1 Organisation 9

5.2 Études préliminaires 9

5.3 Consultation des groupes d'intérêts 10

5.4 Démarche participative 10

5.5 Image directrice 10

6. MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE L'INTERFACE DU SECTEUR GARE 11

6.1 Choix de la procédure 11

6.2 Périmètres 11

6.3 Démarche de travail 12

7. ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES 13

7.1 Géomètre 13

7.2 Étude du cadastre souterrain 13

7.3 Sondages, études géotechniques et de qualité de terrain 13

8. COMMUNICATION GÉNÉRALE 13

9. ASPECTS FINANCIERS 14

9.1 Récapitulatif des prestations prévues 14

9.2 Plan des investissements 14

9.3 Financement 15

9.4 Amortissement 15

9.5 Subventions fédérales et cantonales 15

10. CALENDRIER INTENTIONNEL DES ÉTUDES ET DU MEP 16

11. CONCLUSION 17

ABRÉVIATIONS

BAMO	Bureau d’assistance à maîtrise d'ouvrage
CAT	Commission d'aménagement du territoire
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
DP	Domaine public
DGMR	Direction générale de la mobilité et des routes
DGIP	Direction générale des immeubles et du patrimoine
LRou	Loi sur les routes
MEP	Mandats d'étude parallèles
MVR	Transports Vevey Montreux Riviera
PDCom	Plan directeur communal
P+R	Parking-relais
B+R	Parking-relais pour les deux roues
SIA	Société suisse des ingénieurs et architectes
AVACAH	Association Vaudoise pour la Construction Adaptée aux personnes Handicapées
AVIVO	Association de défense et de détente des retraités

Vevey, le 15 septembre 2023

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

1. OBJET DU PRÉAVIS

Le présent préavis a pour objet une demande de crédit de CHF TTC 1'233'000.– destinée à financer les études préliminaires, l'image directrice et l'organisation de mandats d'étude parallèles (MEP) pour le réaménagement de l'interface du secteur de la gare.

L'objectif des études préliminaires est d'établir les éléments fondateurs du projet de l'interface de la gare dans une image directrice. Ce document permettra de préciser les orientations en matière de mobilité, d'aménagement des espaces publics et d'attractivité du site, et servira de base pour l'établissement du cahier des charges du MEP.

L'objectif de la démarche de MEP est de sélectionner un bureau d'architecture ou d'architecte paysagiste afin de le mandater pour la réalisation de l'avant-projet d'aménagement du secteur nord et sud de la place, puis sa réalisation. Ces éléments feront l'objet de demandes de crédits ultérieures.

2. CONTEXTE

2.1 Contexte général

Au sein du paysage remarquable de la Riviera, Vevey est une ville compacte composée de quatre quadrants définis par une structure en croix dessinée par la Veveyse et les voies de chemin de fer. La gare et sa place se trouvent au centre de cette trame et endossent à ce titre le rôle de cœur névralgique qui irrigue l'ensemble de la commune.

À l'heure actuelle, la place de la Gare est essentiellement réduite à sa fonction de gestion des flux de mobilité qui ne répondent plus aux réels besoins fonctionnels et urbanistiques. En effet, les arrêts de bus sont dispersés, les liaisons en mobilité douce ne sont ni optimisées ni sécurisées et le flux des véhicules au niveau du giratoire est congestionné aux heures de pointe.

Malgré cela, la place recèle un potentiel énorme de valorisation des espaces publics à moyen et long terme qui, du fait de sa localisation particulière, aura un impact majeur à l'échelle de la commune et de la région.

Fort de ces constats, le lancement d'un projet de réaménagement de la place de la Gare sud et nord à travers un MEP se révèle être primordial.

Avant de pouvoir lancer ce processus de réaménagement, une série d'études préliminaires de l'interface de la Gare de Vevey doivent être réalisées. Cette étape clé servira à fixer les éléments fondateurs du projet dans une image directrice.

Pour tenir compte de l'avis des différents acteurs concernés et les intégrer à l'image directrice, une démarche participative est organisée.

Afin de mener à bien les études préliminaires et le MEP, la Ville est accompagnée par un bureau d'assistance à maîtrise d'ouvrage (BAMO). Les études préliminaires sont réalisées par un groupement de mandataires spécialisés.

De plus, la commune dispose actuellement de meilleures opportunités de subventions fédérales et cantonales. Pour cette raison, le démarrage du projet de réaménagement de la place de la Gare sud et nord se révèle être prioritaire.

Il est encore important de préciser que les études font suite aux démarches entreprises en 2016 « Réaménagement de la place de la Gare, ateliers mobilité et commerçants ». Ces ateliers ont établi une première approche traitant de la gestion des mobilités sur la place et de son impact sur le réseau élargi.

2.2 Historique de la place et des projets précédents

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 vient tout chambouler, comme partout ailleurs en Suisse occidentale. De régional, le réseau ferroviaire passe brusquement à l'international et doit s'en donner les moyens. La construction d'une nouvelle gare aux voyageurs 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. (…)*
>
> *Dans l'entre-deux-guerres, la démolition de l'hôtel du Pont, sur le flanc est 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 piétons 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 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 Nivèlement de la place en prévision de la Fête des vignerons 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-Chatel-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 Proportion de création d'un parking de 400 places et nouveau passage souterrain pour les piétons (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, le dispositif d'éclairage public est modifié et de nouvelles plantations.

2003 Nouvel aménagement de la place de la Gare avec la création de l'actuel rond-point.

3. ENJEUX ET OBJECTIFS DE MOBILITÉS, D'URBANISME, D'ESPACES PUBLICS ET D'ATTRACTIVITÉ COMMERCIALE

3.1 Enjeux

La gare de Vevey ayant une excellente desserte, une meilleure interface avec les transports publics urbains et régionaux sera un atout indéniable pour améliorer le confort des usagères et usagers des transports publics.

L'interface sud, qui comprend la place de la Gare, est actuellement très peu valorisée et ne présente pas de cohérence d'ensemble. Elle se compose de nombreuses zones qui sont mal connectées entre elles, difficilement lisibles et sans possibilité d'appropriation. La place 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. Les deux parkings de surface qui existent au sud de la gare (Vevey Poste et place de la Gare) devront être considérés dans l'étude. Ce questionnement permettra d'envisager l'opportunité de réaliser un bâtiment au sud des voies CFF entre la poste et le bâtiment de la gare.

L'interface nord se révèle être fondamentale au bon fonctionnement des mobilités. Cette connexion entre le nord et le sud de la ville accueille l'actuelle Gare MVR, les parkings P+R, B+R, les places de dépose-minute et le parking Gare Centre. Cet ancien secteur industriel, sur lequel sera construite la future Gare MVR, ne répond actuellement à aucun critère de qualité en termes d'espace urbain. Comme pour l'interface sud, le potentiel important de valorisation des espaces publics aura un impact majeur, non seulement local, mais également à l'échelle de la commune.

Toujours au nord de la gare, sur le terrain appartenant aux CFF, il sera nécessaire de requestionner l'opportunité de créer un bâtiment sur la parcelle 795 à l'emplacement du P+R CFF actuel. Pour rappel, le permis pour le bâtiment avec un parking souterrain de 63 places, délivré le 9 mars 2018, est maintenant échu. Enfin, la stratégie de stationnement de la ville ayant été remise en question avec l'élaboration du Plan Climat ainsi que du PDCom, la capacité du parking souterrain de 324 places de stationnement sous le bâtiment projeté devra être requestionnée. Pour rappel, le projet de parking souterrain actuel est en cours de procédure et se trouve au stade de traitement des oppositions.

On soulignera encore l'importance des activités commerciales dans tout le secteur. En effet, la place de la Gare se trouve à la rencontre de commerces traditionnels, grands centres et commerces de première nécessité, en constituant ainsi un pôle commercial actif de l'aube jusqu'au soir. L'un des enjeux sera de pérenniser et développer cette variété de l'offre et d'améliorer ainsi son attractivité.

3.2 Objectifs

Les objectifs du réaménagement sont les suivants :

Résilience et durabilité

- Mettre l'humain au centre de la réflexion ;
- Proposer un projet résilient et flexible ;
- Proposer des plantations qui contribuent à la biodiversité ;
- Réduire les ilots de chaleur grâce à des revêtements de sols adéquats, à la présence de la végétation et de l'eau ;
- Favoriser le réemploi de matériaux de construction, à faible énergie grise et tant que possibles locaux ;
- Favoriser un aménagement qui limite les nuisances en bruit ;
- Favoriser la rétention des eaux pluviales et de ruissellement en surface, proposer des solutions pour réduire les risques liés aux inondations et aux crues, dans une logique de « ville éponge » ;
- Trouver le bon équilibre entre fonctionnalité des espaces et perméabilité des sols ;
- Proposer un éclairage économe en énergie et aux intensités variables selon les besoins et les ambiances recherchées ;
- Proposer des aménagements inclusifs pour tous les types de populations et notamment les plus vulnérables.

Espaces publics et urbanisme

- Garantir la réalisation d'espaces publics polyvalents, qui répondent aux multiples besoins des usager-e-s ;
- intégrer les besoins des usager-e-s tant en termes de fonctionnalité que de confort ;
- tenir compte des possibilités de développement des bâtiments aux alentours ;
- Augmenter la végétalisation et la perméabilité des sols.

Attractivité

- Garantir le maintien de l'attractivité du cœur commercial, culturel et social accessible à toutes et tous et évaluer les possibles développements.

Mobilité

- Assurer la sécurité et l'accessibilité pour l'ensemble des usagers en minimisant les conflits entre flux de mobilités et usages divers du site ;
- répondre aux besoins de l'ensemble des modes de transports ;
- favoriser la mobilité douce et les transports publics en considérant les objectifs de report modal du Plan directeur communal ;
- simplifier et réorganiser le schéma de circulation et le stationnement, en créant des conditions favorables au report modal ;
- offrir des conditions d'accueils favorables aux voyageurs ;
- favoriser la proximité spatiale entre arrêts de transports publics afin d'optimiser les temps de correspondances ;
- assurer la fonctionnalité des espaces et des cheminements pour les flux directement liés à l'interface, mais également pour les liaisons en mobilité douce entre le nord de la commune et le sud au niveau de la gare de Vevey.

Infrastructures

- Procéder à la maintenance des ouvrages d'art, en particulier le pont de couverture de la Veveyse ;
- Effectuer l'entretien lourd de l'ensemble des réseaux souterrains.

4. MANDATAIRES

4.1 Mandataire BAMO

Le bureau d'assistance à Maître d'ouvrage (BAMO) a pour mission d'assurer les prestations de pilotage, de coordination et suivi du processus d'aménagement de l'interface de la gare. Il s'agit notamment des études préliminaires, de l'établissement de l'image directrice du site en collaboration avec les autres mandataires, de mener une démarche participative et d'organiser les MEP.
Le choix du mandataire a été effectué à l'aide d'une procédure d'appel d'offres sur invitation. Sur les quatre bureaux d'urbanisme invités, deux ont répondu dans les délais : ABA PARTENAIRES et CONTOUR.
L'évaluation a été réalisée par un comité d'évaluation selon les critères du cahier des charges, la méthodologie et la qualité technique de l'offre, le prix, l'expérience et les références des personnes clés et l'organisation mise en place pour l'exécution du mandat.
Sur la base de l'offre retenue, avec une note de 4.52 sur 5, la Municipalité a adjugé le mandat au bureau ABA PARTENAIRES pour un montant de CHF 167'644.- TTC, sous réserve de l'obtention du crédit d'étude, octroyé par le Conseil communal.
L'offre a été particulièrement appréciée pour la qualité de la méthodologie, un rapport adéquat entre le prix et le nombre d'heures proposées, en fonction des enjeux et de la complexité du projet, ainsi que de la compétence et l'expérience des personnes clés.

4.2 Groupement de mandataires chargé des études préliminaires

Le choix du groupement de mandataires a été effectué à l'aide d'une procédure d'appel d'offres sur invitation. Les invitations ont été envoyées à cinq bureaux spécialisés en mobilité qui avait la charge de se grouper avec des bureaux d'urbanistes, d'architectes-paysagistes et de génie civil. Trois groupements ont répondu à l'appel d'offres.

L'évaluation a été faite, par un comité d'évaluation intégrant une représentante de la DGMR, selon les critères du cahier des charges, la méthodologie et qualité technique, le prix, les références et l'organisation pour l'exécution du mandat.

Sur la base de l'offre retenue, avec une note de 4,38 sur 5, la Municipalité a adjugé le mandat au groupement constitué des bureaux RR&A Ingénieurs Conseils (mobilité-pilote),

Team plus territoire (urbanistes et architectes-paysagistes) et MCR (génie civil) pour le montant de CHF 254'383.- TTC, sous réserve de l'acceptation du crédit d'étude par le Conseil communal. L'offre a été particulièrement appréciée par la note méthodologique qui montrait une très bonne compréhension des enjeux liés à cette étude, notamment avec une bonne sensibilité urbanistique. Les références ainsi que l'organisation montraient également la capacité à mener cette étude dans les délais impartis et avec la qualité requise.

5. ÉTUDE DE L'IMAGE DIRECTRICE

5.1 Organisation

Les études de l'image directrices seront conduites par le Service de l'urbanisme et de la mobilité accompagné par le BAMO ainsi que par le groupement de mandataires chargé des études préliminaires.

Le Canton de Vaud, représenté par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), ainsi que les compagnies de transports publics seront partenaires des études préliminaires.

Les services communaux seront mobilisés selon les thématiques qui concernent leur domaine d'activités.

La Commission d'aménagement du territoire (CAT) sera consultée tout au long de l'avancement des études.

5.2 Études préliminaires

Les études préliminaires visent à étudier les besoins spécifiques de l'interface de la gare, notamment les problématiques de la localisation des arrêts de bus régionaux et urbains, des accès à la gare CFF et aux commerces (dépose-minute, taxis, B+R, P+R, stationnement, livraisons, etc.) et leur intégration dans le réseau d'ensemble de la ville. L'opportunité de nouveaux bâtiments dans ce secteur devra également être étudiée (au nord de la gare et au sud des voies CFF entre la poste et le bâtiment de la gare).

Ces éléments doivent être stabilisés préalablement au lancement du MEP dans une image directrice afin de pouvoir fournir une base de travail et juger ainsi les propositions des participants à l'aune de leurs mérites en termes d'aménagements paysagers et urbains.

Les objectifs des études préliminaires sont de/d' :

- définir une organisation de l'interface, en tenant compte des contraintes et des besoins en termes de mobilité et de ses connexions aux réseaux de mobilités multimodales dans ce secteur de la ville ;
- identifier les périmètres potentiels de développements urbanistiques et d'espaces publics en veillant à leur cohérence et continuité. Les espaces publics seront développés par la suite dans le MEP ;
- établir une image directrice en termes de mobilité, d'espaces publics et d'attractivité ;
- élaborer le plan de l'aménagement de l'interface de transports publics à proprement parler et de ses accroches au réseau routier. Ces éléments de mobilité serviront de base pour le MEP. Il sera vérifié que les espaces proposés dans l'aménagement de l'interface et les espaces libres offrent des potentiels de valorisation intéressants pour la ville.

Il est important de lancer ces études préliminaires maintenant, car celles-ci serviront de base pour inscrire le réaménagement de la Place de la gare comme mesure du projet d'agglomération Rivelac (PA5) qui doit être finalisé en juin 2024. Cela permettra de soumettre une demande de co-financement fédérale.

Le réaménagement de l'interface de la gare de Vevey s'inscrit dans la stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs. Dans ce cadre-là, le canton cofinance les études préliminaires à hauteur de 50% pour un montant maximum de CHF 131'725 TTC.

Il y a également des possibilités de cofinancement cantonal pour la suite des études et la réalisation des arrêts de bus régionaux et des parkings d'échange pour vélos. Les études préliminaires permettront de mettre en évidence les objets éligibles à une subvention cantonale.

5.3 Consultation des groupes d'intérêts

Les groupes d'intérêt en lien avec le projet seront consultés dès le démarrage des réflexions. L'objectif de ces consultations sera d'assurer que leurs avis soient intégrés aux démarches participatives et à l'image directrice.

Les groupes seront les suivants :

- les propriétaires fonciers se situant dans le périmètre d'intervention du concours ;
- les commerçants et tenanciers d'hôtels se situant dans le périmètre de réflexion du MEP ;
- la SIC Vevey et environs ;
- les conducteurs de taxis et compagnies de cars ;
- les musées veveysans, le Festival Images et les associations culturelles ;
- les écoles, éducation et sports ;
- les associations telles que Mobilité piétonne, Pro-vélo, AVACAH, AVIVO, etc.

Durant tout le processus, des réflexions seront également menées sur les questions d'intégration, d'inclusivité, d'insécurité et d'addictions.

5.4 Démarche participative

La participation est une étape fondamentale des projets d'aménagements urbains qui contribue à accompagner la transition vers une ville plus résiliente, collaborative et inclusive. Elle permet notamment d'accompagner le changement, de favoriser leur acceptation, de développer des projets qui répondent mieux aux besoins, tout en favorisant la communication et le dialogue avec tous les acteurs concernés.

Afin de répondre aux besoins des usagères et usagers de la place de la Gare, une consultation par le biais de plusieurs ateliers thématiques est prévue durant l'automne-hiver 2023.

Elle aura pour objectif de récolter les avis des concernés, avec entre autres les propriétaires, habitant.e.s riverain.e.s, commerçants, associations et usagères et usagers de l'interface.

Les démarches participatives serviront à établir un diagnostic qui permettra notamment de poser les bases de l'image directrice que ce soit en termes d'espaces publics, de mobilité ou d'attractivité.

L'organisation de la démarche participative sera assurée par le Service de l'urbanisme et de la mobilité qui sera accompagné par le BAMO. Le groupement de mandataires chargé des études préliminaires prendra également part aux discussions.

5.5 Image directrice

Les résultats des études préliminaires, des consultations ainsi que des démarches participatives seront consignées dans un rapport et intégrés à l'image directrice. Ils seront également restitués à la population. Sur cette base, il sera ensuite possible de nourrir le cahier des charges du MEP.

6. MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE L'INTERFACE DU SECTEUR GARE

6.1 Choix de la procédure

Afin de garantir une démarche concertée et un résultat de qualité, la Municipalité a fait le choix d'une procédure de MEP de projets avec poursuite de mandat, selon la norme SIA 143. L'objectif est d'obtenir un avant-projet d'espace public pour l'interface gare parfaitement intégré dans le réseau des espaces publics majeurs de la ville de Vevey.

Cette démarche a été choisie parce qu'elle offre la possibilité d'un dialogue entre les concepteurs professionnels, les autorités, les services techniques communaux et les habitant.e.s ainsi que les utilisatrices et utilisateurs du centre-ville de Vevey. Ce dialogue tout au long du processus, de l'élaboration du cahier des charges jusqu'aux recommandations aux équipes de conceptrices et concepteurs, permet une co-conception et une appropriation du projet, autour de trois étapes clés :

- préparation concertée du cahier des charges des MEP basée sur les ateliers participatifs, les démarches consultatives et l'image directrice ;
- critique, réorientation ou validation des projets du rendu intermédiaire ;
- présentation des résultats finaux de la démarche.

En outre, cette forme flexible permet de préciser et compléter si nécessaire le cahier des charges en cours de procédure.

L'organisation des MEP avec poursuite de mandat permet également d'identifier relativement tôt le bureau mandataire qui sera par la suite chargé de la réalisation. De cette manière, l'avant-projet pourra être affiné en étroite collaboration avec les différents services communaux concernés et sur la base d'un processus permettant le respect des marchés publics.

Pour rappel, le choix d'une procédure de MEP de projets a été notamment fait pour le projet de la Place du Marché.

6.2 Périmètres

Deux périmètres d'études sont à considérer :

- le périmètre de réflexion qui englobe l'ensemble des quartiers en lien avec la gare de Vevey et à plus large échelle les éléments qui influencent les fonctions de l'interface ;
- le périmètre d'intervention sur lequel porte le projet d'aménagement qui comprend l'interface à proprement parler et ses connexions au réseau routier structurant, soit la place de la Gare, l'avenue Général Guisan ouest, l'avenue de Gilamont sud, la rue des Deux-Gares, la rue des Bosquets sud, la rue des communaux ouest, la rue de la Clairegère, la rue de Lausanne Nord, la rue de la Gare ouest, le plateau de Saint-Martin avec un potentiel ascenseur urbain, ainsi que les amorces alimentant ce secteur.

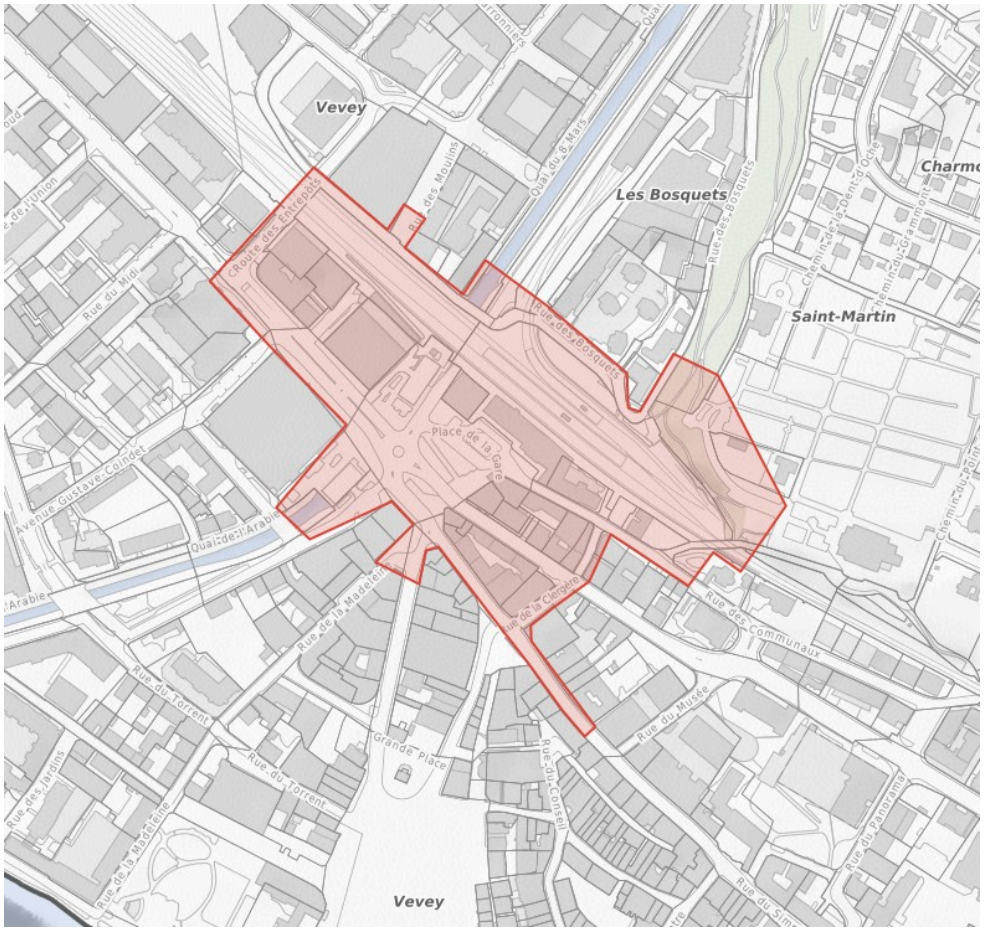

Figure 1 : périmètre d'intervention (surface pleine rouge

6.3 Démarche de travail

Le but de cette démarche est d'élaborer un processus mobilisant l'expertise de bureaux spécialisés dans l'aménagement d'espaces publics. La démarche de travail se compose de deux phases :

Phase 1 : préparation de la procédure

L'objectif de cette phase est de préparer l'organisation générale de la démarche. Elle permet de construire le calendrier et le cahier des charges selon l'image directrice. Elle permet également de constituer le collège d'experts.

Phase 2 : déroulement des MEP

Il s'agit d'obtenir un avant-projet d'espace public de qualité pour l'interface de la gare parfaitement intégré dans le réseau des espaces publics majeurs de la ville.

Phase 3 : exposition du MEP

La fin de la démarche donnera lieu à une exposition publique du projet lauréat. Cette exposition disposera de sa propre scénographie, de vidéos d'animations, de dépliants d'information, d'affiches. La présentation de l'exposition sera assurée par les lauréats du concours.

7. ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES

7.1 Géomètre

Le géomètre devra préparer le plan cadastral de base. Il devra se charger de récolter les données relatives au site, nécessaires à l'établissement du projet d'aménagement.

7.2 Étude du cadastre souterrain

Il s'agira d'effectuer une recherche des plans de repérage des services industriels et de reporter les tracés des conduites et câbles sur le plan avec indication des diamètres et sens d'écoulement des canalisations d'égout. Ce relevé indiquera les contraintes induites par les infrastructures et sera communiqué aux participants du MEP.

7.3 Sondages, études géotechniques et de qualité de terrain

Cette étude constituera à effectuer les démarches suivantes :

- Sondages, carottages et essais en laboratoire des différents matériaux constitutifs des ouvrages existants ;
- recherche et géométrie des éventuelles décharges, des sites contaminés ;
- études géologiques et géotechniques des sols avec limites des couches, épaisseurs, cavités, inhomogénéités, zones à même de recevoir des plantations ;
- mesure des eaux souterraines ;
- évaluation de la faisabilité de l'implantation d'un bâtiment sur le DP 100 à l'emplacement de l'actuel parking de la poste ;
- évaluation de la faisabilité et de l'admissibilité de sondes géothermiques ;
- recherche d'éventuels éléments archéologiques.

8. COMMUNICATION GÉNÉRALE

Au vu de l'ampleur du projet et de la multitude d'acteurs concernés, la communication autour des études réalisées sera primordiale. Il est prévu de faire appel à un bureau spécialisé en communication qui aura la tâche de suivre le mandat jusqu'à la fin de la procédure du MEP.

Il sera en charge d'analyser les besoins en communication ainsi que de produire tous les supports de communication imprimés et numériques.

En collaboration avec les services communaux, il sera sollicité en fonction des avancées du projet.

9. ASPECTS FINANCIERS

9.1 Récapitulatif des prestations prévues

Libellé	Montant CHF TTC
Bureau d'assistance à maîtrise d'ouvrage et organisateur des démarches participatives	
ABA Partenaires SA (ABA)	168'000.–
Groupement de mandataires chargé des études préliminaires	
RR&A ingénieurs Conseils (mobilité-pilote)	
Team plus territoire (urbanistes et architectes-paysagistes)	
MCR (génie civil)	256'000.–
Etudes préliminaires	
Expert, logistique et communication	35'000.–
MEP	
Rémunération des équipes participant au MEP	282'000.–
Collège d'experts	139'000.–
Spécialistes-conseils	20'000.–
Expertise estimation du coût de l'ouvrage	22'000.–
Exposition, publications et communication	71'000.–
Logistique	17'000.–
Études complémentaires	152'000.–
Communication générale	12'000.–
Réserve pour divers et imprévus	59'000.–
Total CHF TTC	**1'233'000.–**

9.2 Plan des investissements

Les études pour le réaménagement de la place de la Gare sud et nord figure au plan des investissements réactualisé au 1er novembre 2022 sous l'objet n° 38 pour un montant total de CHF TTC 1'400'000.–.

9.3 Financement

Le financement du crédit de CHF TTC 1'233’000.– pour financer les études préliminaires, l’image directrice et l’organisation des MEP pour le réaménagement de l’interface du secteur de la gare sera assuré par la trésorerie courante, par prélèvement sur le compte du bilan « Dépenses d'investissements ».

Ce montant comprend également les CHF 150'000.– prévus au moment de l’ouverture du compte d’attente n° 9143.420.35 destinés à couvrir les frais d’étude jusqu’au dépôt du présent préavis (communication C18/2023).

9.4 Amortissement

Nous proposons d’amortir le crédit de CHF TTC 1'233’000.– sur une durée de 10 ans soit par un amortissement annuel estimé à CHF TTC 123'300.–.

9.5 Subventions fédérales et cantonales

Les subventions fédérales pourront être sollicitées dans le cadre du projet d’agglomération Rivelac de 5ème génération. Cela nécessite de respecter les délais donnés par le Bureau d’agglomération, à savoir, la finalisation des mesures en juin 2024 et un envoi du dossier à la Confédération en mars 2025.

Subventions fédérales
Dans le cadre du projet d’agglomération Rivelac PA5

Objet	Taux	Frais imputables
Interface de la gare, valorisation/sécurisation de l’espace routier, infrastructures bus, réseau mobilité douce, stationnement vélos	30 à 50%	Étude de projet, acquisition de terrain(s) et réalisation

Les subventions cantonales peuvent être attribuées par la DGMR dans le cadre d’un décret accordant un crédit-cadre pour la stratégie des interfaces de transport voyageur du canton de Vaud. L’étude préliminaire est un prérequis pour identifier les objets éligibles à des subventions pour les études et la réalisation.

En plus de la subvention cantonale de CHF TTC 131'725.– déjà conventionnée avec le Canton pour les études préliminaires, des subventions cantonales pourront être sollicitées par la suite pour les études et la réalisation de l’interface de la gare.

Subventions cantonales
Pour les interfaces voyageurs

Objet	Taux	Frais imputables
Études préliminaires	50%	Études
Aménagements pour les bus régionaux (arrêt, voirie d’accès et accès à la gare)	50%	Études et réalisation
Parking d’échange vélo	45%	Réalisation

10. CALENDRIER INTENTIONNEL DES ÉTUDES ET DU MEP

Le calendrier suivant est proposé :

Phases crédit d'étude préliminaire, image directrice et MEP

Dépôt du présent préavis au Conseil communal ..... octobre 2023
Décision du Conseil communal ..... novembre 2023
Consultation et ateliers participatifs ..... hiver 2023 – printemps 2024
Image directrice ..... été 2024
Procédure sélective MEP ..... printemps 2024
MEP ..... automne 2024
Exposition publique ..... printemps 2025
Dépôt demande subventionnement PA5 Rivelac..... février 2025

Phases crédit d'étude, enquête publique et appel d'offres

Dépôt du préavis et décision du Conseil communal ..... printemps 2025
Enquête publique ..... printemps 2026

Phases crédit d'ouvrage (réalisation de l'ouvrage)

Dépôt d'un préavis pour le crédit d'ouvrage au Conseil communal..... 2029
Début du chantier 2031

11. CONCLUSION

En conclusion, nous vous prions, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL DE VEVEY

VU le préavis N° 26/2023, du 15 septembre 2023, concernant la « Demande de crédit d'étude de CHF 1'233'000.– pour financer les études préliminaires, l'image directrice et l'organisation de mandats d'études parallèles pour le réaménagement de l'interface de la gare » ;

VU le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet, qui a été porté à l'ordre du jour

d é c i d e

1. d'accorder à cet effet à la Municipalité un crédit de CHF TTC 1'233'000.– pour financer les études préliminaires, l'image directrice et l'organisation de mandats d'études parallèles pour le réaménagement de l'interface de la gare ;
2. de financer cette dépense par la trésorerie courante, par prélèvement sur le compte du bilan «Dépenses d'investissements» ;
3. d'amortir les crédits demandés selon les règles du MCH2.

Au nom de la Municipalité

le Syndic le Secrétaire

Yvan Luccarini Grégoire Halter

Membre de la Municipalité délégué : M. Antoine Dormond