

Interface de Villeneuve Gare



Etude préliminaire de concept d'aménagement

RAPPORT TECHNIQUE



Nom du fichier	Version	Date	Objet des modifications	Superviseur	Responsable de projet	Consultant
9401_230-not-lgi-Interface_Villeneuve_Gare-v1.docx	1	20.12.2024	-	F. Meyer	L. Gilliéron	N. Bissardon
9401_230-not-lgi-Interface_Villeneuve_Gare-v2.docx	2	30.01.2025	Prise en compte des remarques de la DGMR	F. Meyer	L. Gilliéron	N. Bissardon
9401_230-not-lgi-Interface_Villeneuve_Gare-v3.docx	3	01.04.2025	Prise en compte des remarques de la commune de Villeneuve	F. Meyer	L. Gilliéron	N. Bissardon

Table des matières

	Page
1. Contexte, buts et périmètre de l'étude.....	9
2. Diagnostic du site	11
2.1 Mobilité – Caractérisation de l'offre.....	11
2.1.1 Offre en transport publics	11
2.1.2 Aménagements dédiés aux mobilités douces.....	13
2.1.3 Hiérarchie du réseau routier et plan de circulation.....	15
Offre en stationnement public.....	15
2.2 Mobilité – Caractérisation de la demande.....	17
2.2.1 Demande en transports publics	17
2.2.2 Comptages et pointages	17
2.2.3 Flux piétons et part modale durant la période de pointe du matin (HPM) – 7h00-8h30.....	18
2.2.4 Flux piétons et part modale durant la période de pointe du soir (HPS) – 16h30-18h00.....	18
2.2.5 Sollicitation des parkings.....	19
2.2.6 Charges de trafic sur le réseau routier	22
2.3 Mobilité – Principaux dysfonctionnements	22
2.4 Passage sous-voies CFF.....	24
2.5 Paysage.....	25
2.6 Urbanisme.....	26
3. Identification des besoins, contraintes et objectifs	27
3.1 Définition des objectifs.....	27
3.2 Identification des besoins	28
3.2.1 Les besoins liés aux bus	28
3.2.2 Les autres besoins liés à l'interface	28
3.2.3 Les besoins complémentaires liés au contexte urbain.....	28

3.3	Contraintes à prendre en considération.....	31
4.	Analyse et mise en perspective des plans de circulation	32
4.1	Scénario n°1 – Maintien de l'état actuel.....	32
4.2	Scénario n°2 – « Portes du Bourg ».....	32
4.3	Scénario n°3 – « Poches »	32
4.4	Schéma de circulation retenu	33
5.	Génération et évaluation d'implantation pour la gare routière.....	37
5.1	A l'ouest des voies CFF.....	37
5.1.1	Place de la Gare « nord » - Quais parallèles – Circulation des bus dans le sens horaire.....	37
5.1.2	Place de la Gare « nord » - Quais parallèles – Circulation des bus dans le sens antihoraire.....	38
5.1.3	Place de la Gare « nord » - Quais en épi – Circulation des bus dans le sens antihoraire.....	38
5.1.4	Rue du Collège – Quai central – Circulation des bus dans le sens horaire.....	39
5.1.5	Rue du Collège – Quais en épi – Circulation des bus dans le sens horaire	39
5.1.6	Place de la Gare « sud » - Quais parallèles – Circulation des bus dans le sens antihoraire	40
5.1.7	Avenue des Comtes de Savoie – Quais longitudinaux – Circulation bidirectionnelle.....	40
5.1.8	Place de la Gare « nord » - Quais en épi – Circulation des bus dans le sens antihoraire – Variante alternative	41
5.2	A l'est des voies CFF	41
6.	Définition du concept d'organisation et d'aménagement de l'interface.....	43
6.1	A l'ouest des voies CFF.....	43
6.1.1	Implantation des quais et principes de circulation.....	44
6.1.2	Aspects urbains et paysagers.....	47
6.1.3	Implantation du stationnement multimodal.....	48
6.1.4	Potentiel à bâtir.....	48
6.2	A l'est des voies CFF	49
6.2.1	Implantation des quais et principes de circulation.....	50
6.2.2	Aspects urbains et paysagers.....	50

6.2.3	Implantation du stationnement multimodal.....	51
6.2.4	Potentiel à bâtir.....	51
7.	Synthèse.....	52
8.	Annexes.....	56

Liste des figures

	Page
Figure 1 – Contexte, buts et périmètres de l'étude	10
Figure 2 – Offre en transports publics – Etat futur avec modification du tracé de la ligne VMCV 201	12
Figure 3 – Plan vélo 2030 – Commune de Villeneuve.....	13
Figure 4 – Aménagements dédiés aux mobilités douces – Etat existant.....	14
Figure 5 – Plan de circulation – Etat existant	16
Figure 6 – Distribution des flux piétons durant la période de pointe du matin (HPM) – 7h00-8h30	20
Figure 7 – Distribution des flux piétons durant la période de pointe du soir (HPS) – 16h30-18h00.....	21
Figure 8 – Principaux dysfonctionnement « mobilité » - Etat existant	23
Figure 9 – Projet de nouveau passage sous-voies – Emplacements potentiels	24
Figure 10 – Caractéristiques spatiales du site.....	25
Figure 11 – Cadre du patrimoine bâti et arborisé.....	26
Figure 12 – Fronts de la place de la Gare	26
Figure 13 – Définition des besoins pour les bus	29
Figure 14 – Définition des besoins pour les autres modes en présence	30
Figure 15 – Illustration schématique des trois plan de circulation.....	34
Figure 16 – Plan de circulation – Estimation des reports de charges attendus.....	35
Figure 17 – Plan de circulation retenu pour le secteur de la gare	36
Figure 18 – Test de giration n°1	37
Figure 19 – Test de giration n°2	38
Figure 20 – Test de giration n°3	38
Figure 21 – Test de giration n°4	39
Figure 22 – Test de giration n°5	39
Figure 23 – Test de giration n°6	40

Figure 24 – Test de giration n°7	40
Figure 25 – Test de giration n°8	41
Figure 26 – Test de giration n°9	41
Figure 27 – Test de giration n°10	42
Figure 28 – Secteur « ouest » - Variante A	43
Figure 29 – Secteur « ouest » - Variante B	43
Figure 30 – Secteur « ouest » - Variante A – Coupe-type	44
Figure 31 – Extrait du cadastre – Avenue des Comtes de Savoie	44
Figure 32 – Secteur « ouest » - Variante A – Affectation des quais et itinéraires des bus	45
Figure 33 – Secteur « ouest » - Variante B – Affectation des quais et itinéraires des bus	46
Figure 34 – Secteur « est » – Variante A	49
Figure 35 – Secteur « est » – Variante B	49

Liste des annexes

- Annexe 1 – Principe d'organisation des circulations – Etat actuel (2023)
- Annexe 2 – Répartition spatiale des charges piétonnes – Demande cumulée durant les périodes de pointe du matin et du soir
- Annexe 3 – Plan du futur passage sous-voies (CFF)
- Annexe 4 – Variante 1 (non retenue) – Plan d'aménagement – Ouest
- Annexe 5 – Variante 1 (non retenue) – Principes de circulation – Ouest
- Annexe 6 – Variante 2 (non retenue) – Plan d'aménagement – Ouest
- Annexe 7 – Variante 2 (non retenue) – Principes de circulation – Ouest
- Annexe 8 – Variante 3 (non retenue) – Plan d'aménagement – Ouest
- Annexe 9 – Variante 3 (non retenue) – Principes de circulation – Ouest
- Annexe 10 – Variante 4 (non retenue) – Plan d'aménagement – Ouest
- Annexe 11 – Variante 4 (non retenue) – Principes de circulation – Ouest
- Annexe 12 – Variante 1 (non retenue) – Plan d'aménagement – Est (avec suppression ancienne remise aux locomotives)
- Annexe 13 – Variante 2 (non retenue) – Plan d'aménagement – Est (avec suppression ancienne remise aux locomotives)
- Annexe 14 – Concept d'aménagement – Secteur «ouest» – Variante A
- Annexe 15 – Concept d'aménagement – Secteur «ouest» – Variante B
- Annexe 16 – Concept d'aménagement – Secteur « est » - Variante A
- Annexe 17 – Concept d'aménagement – Secteur « est » - Variante B

1. Contexte, buts et périmètre de l'étude

Fig. 1 Le pôle de la gare de Villeneuve constitue un secteur avec des enjeux importants en termes de mobilité et de développement urbain. En plus des travaux de mise en conformité des quais et des accès à la gare pilotés par les CFF, plusieurs études récentes ont été réalisées aux abords de cet équipement dont :

- **l'élaboration du schéma directeur des « Portes du Bourg »** qui définit les orientations en matière de développement du secteur (aires de construction, densité, espaces publics...);
- **l'étude de tracé définitif pour la ligne VMCV 201.**

Dans le cadre des réflexions déjà menées, des modifications au plan de circulation actuel du secteur de la gare ont été proposées. Celles-ci concernent notamment la fermeture (partielle ou complète) de certains axes routiers (rue du Collège, avenue des Comtes de Savoie...) au trafic individuel motorisé.

La présente étude vise à définir les principes d'aménagement, par exemple la localisation des arrêts de bus et des aires de stationnement des divers modes, nécessaires au bon fonctionnement de l'interface. Il est notamment question d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers, de faciliter les transbordement, mais aussi de garantir la cohérence des développements en lien avec les quartiers environnants.

Les **but principaux** de cette étude préliminaire sont les suivants :

- **définir un schéma de circulation** pour le secteur de la gare permettant de répondre aux objectifs du réaménagement;
- **élaborer des variantes d'organisation fonctionnelle** de l'interface en apportant une attention particulière à l'implantation de la gare routière;
- **identifier tous les équipements « mobilité » nécessaires au bon fonctionnement de l'interface**, avec entre autres leurs caractéristiques et localisation;

- **analyser les principaux impacts du projet**, notamment urbains, environnementaux, patrimoniaux et fonctionnels;
- **identifier les éventuelles mesures d'accompagnement** à mettre en œuvre hors du périmètre d'intervention ainsi que les porteurs de ces mesures;
- **proposer un schéma de synthèse** définissant les grands principes d'implantation et d'aménagement de l'interface.

Initialement, le périmètre de l'étude était limité au secteur situé à l'ouest des voies ferroviaires en incluant, entre autres, le parvis de la gare et les espaces associés (parkings...), la rue du Collège (y compris les places de stationnement disponibles devant le bâtiment de la « Coop »), l'avenue du Comte de Savoie (tronçon sud) ainsi que les accroches avec la RC 780. Au cours de l'étude, et suite à divers échanges avec la commune de Villeneuve et les exploitants de transports publics, des opportunités de développement ont également été identifiées à l'est des voies ferroviaires, notamment pour implanter des quais dédiés aux bus. De ce fait, **il a été décidé d'étendre le périmètre de l'étude à la parcelle communale n°386 et à la parcelle CFF n°380 adjacente aux rails.** A préciser également que les réflexions devaient, au moins dans un premier temps, considérer le passage inférieur existant ainsi que les deux emplacements alternatifs identifiés (PI « Montreux » et PI « Aigle ») pour un nouveau projet (en lien avec la mise en conformité des quais et des accès).

Contexte, buts et périmètres de l'étude

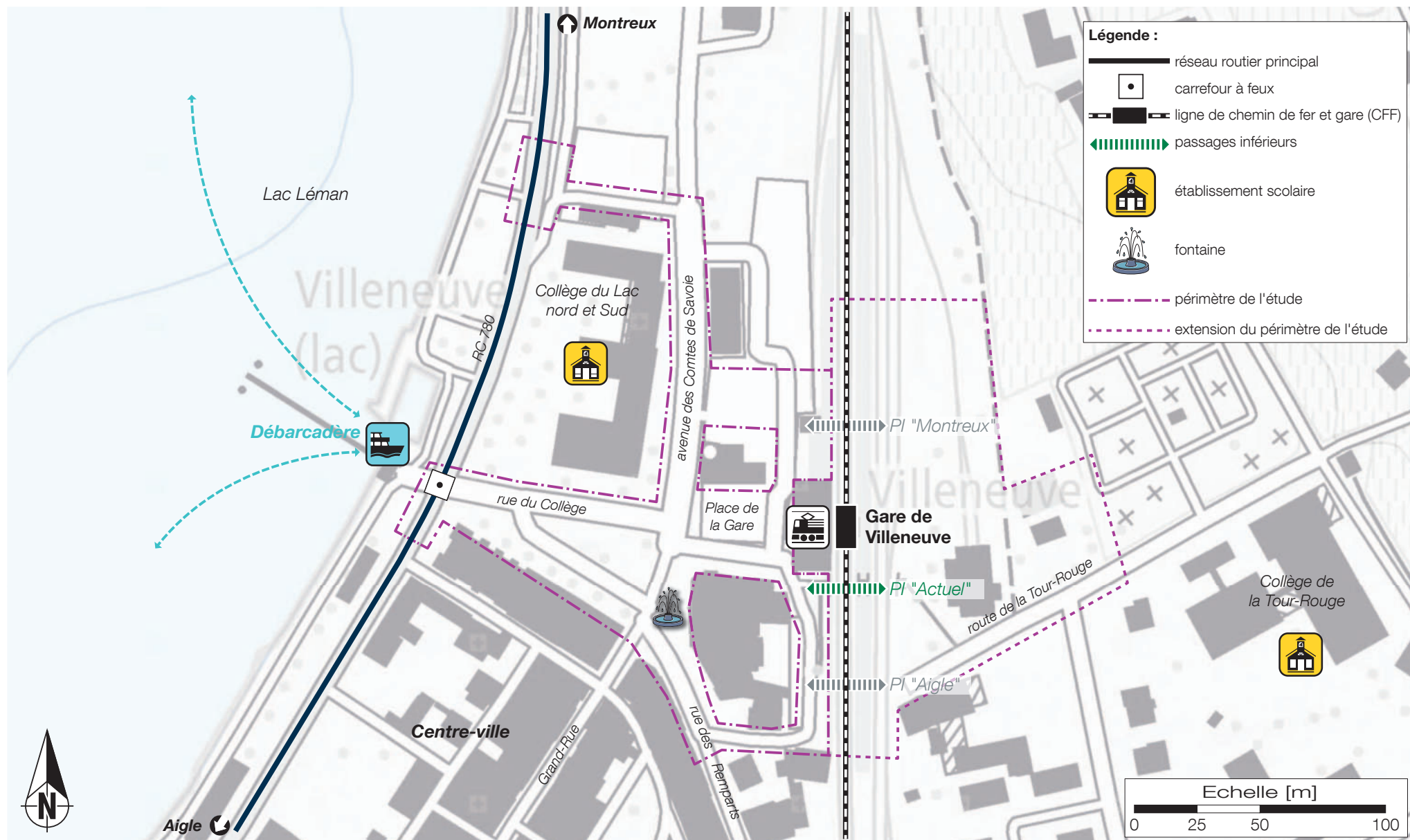


Figure 1
9401_230-f01-fcr - 22.09.23/pbu

2. Diagnostic du site

Cette première phase du mandat vise à dresser un diagnostic du site en matière de « mobilité », de « paysage » et d'urbanisme » en s'appuyant, du moins en partie, sur les réflexions et les analyses menées lors des études antérieures.

2.1 Mobilité – Caractérisation de l'offre

2.1.1 Offre en transport publics

Fig. 2 La gare CFF de Villeneuve est desservie par trois lignes ferroviaires :

- **S3 : Vallorbe <-> Aigle;**
- **S4 : Le Brassus <-> Aigle;**
- **RE : St-Maurice <-> Genève.**

En outre, **cinq lignes de bus** circulent dans le secteur, dont quatre ayant leur terminus à la gare de Villeneuve :

- **ligne VMCV 201** (bus articulés de 18 m / cadence de 10 minutes) : Vevey <-> Rennaz (2 quais de passage indépendants);
- **ligne TPC 111** (bus articulés de 18 m / cadence de 30 minutes) : Villeneuve <-> Aigle (1 quai en terminus);
- **ligne CarPostal 120** (autobus de 15 m / cadence de 60 minutes) : Villeneuve <-> Bex (1 quai en terminus mutualisé avec celui de la ligne CarPostal 121);
- **ligne CarPostal 121** (autobus de 15 m / 8 bus par jour et par sens) : Villeneuve <-> Aigle (1 quai en terminus mutualisé avec celui de la ligne CarPostal 120);
- **ligne VMCV 210** (autobus de 10 m / cadence de 10 minutes) : Villeneuve, gare <-> Centres commerciaux (1 quai en terminus).

A l'exception de la ligne VMCV 210 qui emprunte l'avenue des Remparts, toutes les autres lignes circulent sur la RC 780 au sud de la gare. Alors que les lignes CarPostal et TPC effectuent une boucle au sein du périmètre d'intervention, la ligne VMCV 201 n'est que de passage. Actuellement, cette dernière emprunte uniquement la route cantonale (RC 780) en direction de Rennaz et, dans le sens inverse, soit en direction de Vevey, elle circule sur la RC 780 puis bifurque sur la rue du Collège pour rejoindre ensuite l'avenue des Comtes de Savoie.

A terme, il a été décidé de faire circuler la ligne VMCV 201 à double sens sur l'avenue des Comtes de Savoie afin, notamment, de mieux desservir le secteur de la gare et de faciliter les transbordements. En effet, la disposition actuelle, avec cinq quais « éclatés » autour de la gare, n'est pas favorable à l'intermodalité.

En outre, les développements futurs suivants sont envisagés :

- **nouvelle ligne directe St-Gingolph – Villeneuve** (horizon de mise en service à définir);
- **nouvelle ligne régionalo-urbaine** (itinéraire et horizon de mise en service à définir);
- **ligne VMCV 210** : doublement de la cadence (horizon de mise en service en 2027) et opportunité de déplacer le terminus de l'autre côté des voies dans la mesure où cette ligne dessert principalement la zone commerciale et industrielle.

En complément, le débarcadère, qui se trouve à environ 150 m de la gare, assure les connexions avec les bateaux de la compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN) à hauteur d'environ 4 courses par jour et par sens en haute saison.

Offre en transports publics – Etat futur avec modification du tracé de la ligne VMCV 201

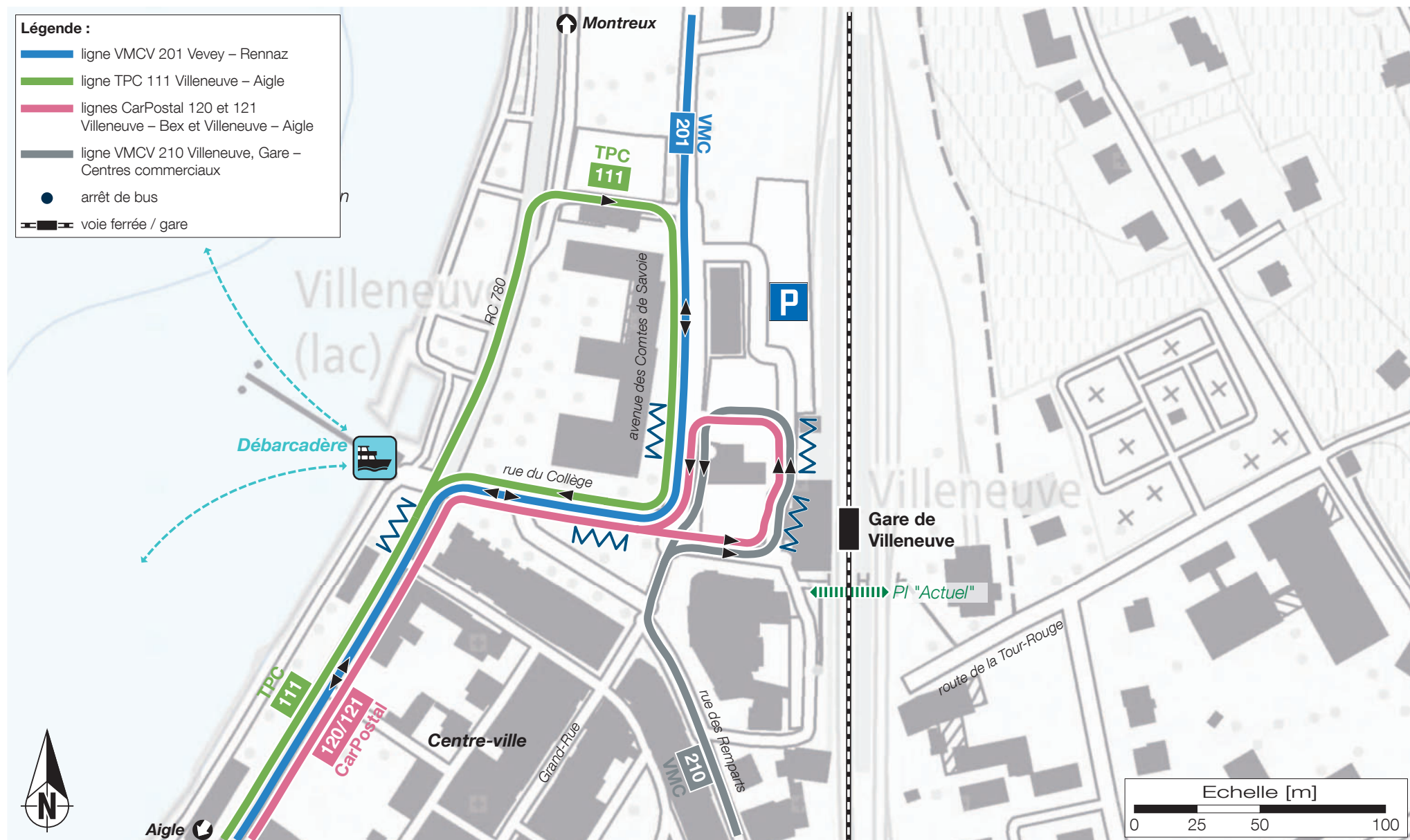


Figure 2

2.1.2 Aménagements dédiés aux mobilités douces

Fig. 3-4 La configuration du site, avec la présence des voies ferroviaires, à l'est, et de la route cantonale RC 780, à l'ouest, n'est pas favorable aux modes doux. En effet, ces axes structurants constituent des barrières qui offrent peu de perméabilité aux déplacements à pied et à vélo. Dans ce contexte, le passage sous-voies joue une double fonction à savoir :

- **assurer l'accès aux quais;**
- **relier les quartiers situés de part et d'autre des voies CFF.**

Comme souligné précédemment, l'implantation du quai de la ligne VMCV 201 (direction Rennaz) de l'autre côté de la RC 780 n'est pas pratique pour les transbordements, d'autant plus que les piétons sont régulièrement amenés à attendre aux feux avant de pouvoir franchir le carrefour du « Débarcadère ». Sa relocalisation proche de la gare va très clairement contribuer à faciliter et sécuriser les échanges entre les trains et les bus.

La place de la gare est actuellement très routière avec un espace principalement dédié aux flux motorisés (places de stationnement pour les voitures, circulation des bus...). A l'exception de quelques arceaux pour les vélos, elle n'est pas suffisamment valorisée pour les mobilités douces.

De manière plus générale, la plupart des axes routiers sont équipés de trottoirs, bien que quelques discontinuités puissent encore être signalées. En l'état, **les aménagements cyclables sont restreints au site propre le long du lac Léman**. A relever que « Vélospot » propose quelques vélos en libre-service. Par ailleurs, sa valeur d'usage en tant que lieu d'accueil et de séjour, ainsi que ses qualités paysagères, sont extrêmement pauvres alors que le site recèle un grand potentiel en termes d'image.

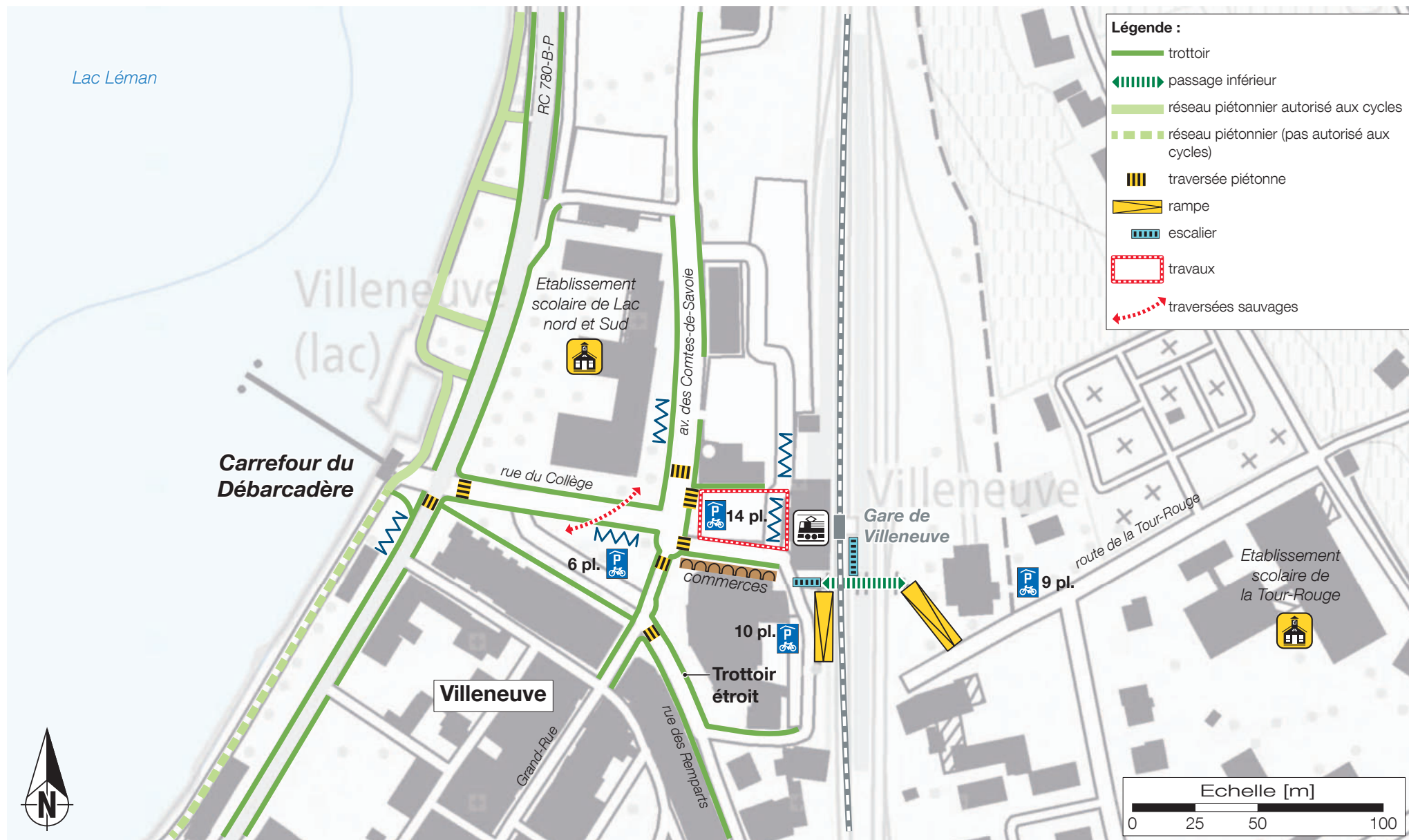
A l'horizon 2030, conformément au plan vélo, **le réseau cyclable cantonal structurant suivra le tracé de la RC 780 le long du lac Léman. Un axe cyclable régional est prévu sur l'avenue des Comtes de Savoie puis en traversée du bourg historique via la rue des Remparts.**

Un réseau local de desserte complètera le maillage de manière à mieux relier les quartiers et connecter, dans le même temps, la zone commerciale /industrielle (via le passage inférieur CFF et le pont de la Poterlaz) .



Figure 3 – Plan vélo 2030 – Commune de Villeneuve

Aménagements dédiés aux mobilités douces – Etat existant



2.1.3 Hiérarchie du réseau routier et plan de circulation

Fig. 5 En traversée de Villeneuve, **le réseau routier repose principalement sur la RC 780**. Au sein du périmètre d'étude, il est complété par trois axes qui jouent un rôle structurant pour l'accessibilité motorisée de la gare de Villeneuve, du bourg historique et de la zone d'activités située à l'est des voies ferrées, à savoir :

- **la rue des Remparts;**
- **la rue du Collège;**
- **l'avenue des Comtes de Savoie.**

Quant à l'accessibilité locale fine, elle est assurée par un réseau routier de desserte. A l'heure actuelle, le réseau routier est calibré de manière à permettre un trafic bidirectionnel sur la grande majorité des axes routiers (excepté en traversée du parking devant le « Coop » et sur la Grand Rue en direction du centre bourg). A noter que les bus ne disposent pas de site propre et qu'ils évoluent donc avec le trafic motorisé.

Concernant les intersections, elles sont principalement gérées par des pertes de priorité, sauf le carrefour du « Débarcadère » qui est régulé par des feux.

Offre en stationnement public

Au sein du périmètre de l'étude, l'offre en stationnement se monte à environ **250 places pour les voitures** selon la répartition suivante :

- 35 places sur l'avenue des Comtes de Savoie;
- 21 places sur la rue du Collège (parking situé devant la « Coop »), dont deux places de très courte durée (maximum 15 minutes);
- 25 places sur la place de la Gare;
- 18 places sur la rue du Quai;
- 139 places sur les trois principaux parkings (Collège, Gare et Quai);
- 11 places sur la route de la Tour-Rouge.

A noter que les durées de stationnement autorisées sont très hétérogènes (maximum 30 minutes, zones bleues, maximum 4h00...) et nécessiteraient d'être mieux harmonisées selon les secteurs et en fonction des objectifs recherchés.

En outre, **86 places complémentaires sont proposées dans les P+R** (71 places au nord de la gare et 15 places au sud de la gare), ainsi que 2 places « Mobility Carsharing ».

A l'heure actuelle, le secteur compte également **21 places pour les deux-roues motorisés et 33 places pour les vélos**, principalement concentrées aux abords de la gare.

Plan de circulation – Etat existant

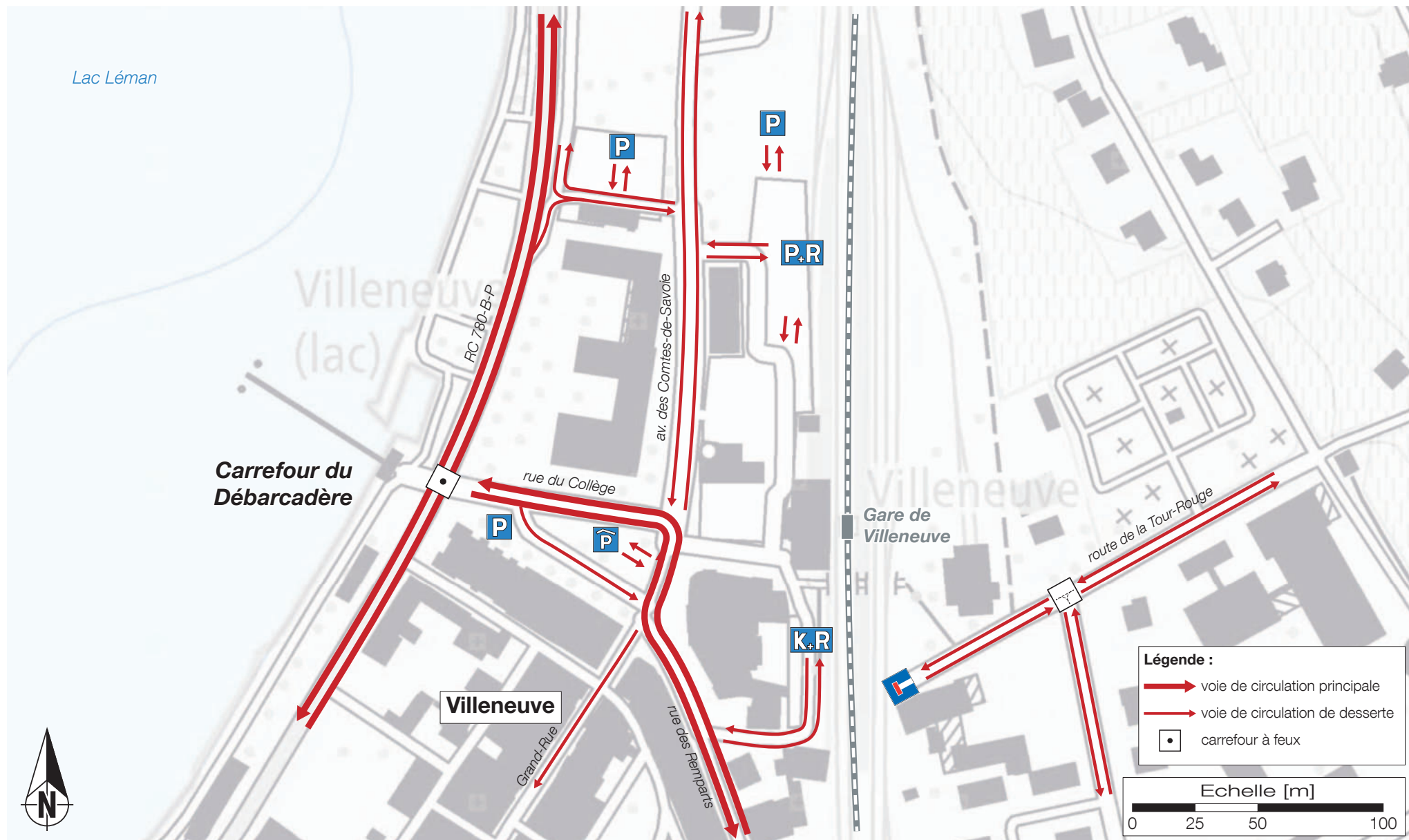


Figure 5
9401_230-f05-fcr - 22.09.23/pbu

2.2 Mobilité – Caractérisation de la demande

2.2.1 Demande en transports publics

La demande en transports publics a été déterminée sur la base des données fournies par les transporteurs pour l'année 2023. La fréquentation moyenne des différentes lignes de bus, durant les jours ouvrables (lundi au vendredi), est la suivante :

- **ligne VMCV 201** (quai direction Rennaz) : 300 montées et 500 descentes, soit une fréquentation moyenne de 800 pers/j;
- **ligne VMCV 201** (quai direction Vevey) : 510 montées et 360 descentes, soit une fréquentation moyenne de 870 pers/j;
- **ligne VMCV 210** (terminus) : 170 montées et 160 descentes, soit une fréquentation moyenne de 330 pers/j;
- **ligne TPC 111** (terminus) : 260 montées et 340 descentes, soit une fréquentation moyenne de 600 pers/j;
- **ligne CarPostal 120** (terminus) : 140 montées et 160 descentes, soit une fréquentation moyenne de 300 pers/j;
- **ligne CarPostal 121** (terminus) : 100 montées et 50 descentes, soit une fréquentation moyenne de 150 pers/j.

Au niveau de l'ensemble de l'interface, cela représente, en moyenne, environ 1'480 montées et 1'570 descentes par jour. Les VMCV drainent ainsi environ 65% de la demande (dont 55% rien qu'avec la ligne 201) contre 20% pour les TPC et 15% pour CarPostal.

A titre comparatif, le nombre de montées et de descentes générées par les trois lignes de train (S3, S4 et RE) se monte à 3'000 par jour, dont 1'800 durant les périodes de pointe du matin (7h00-8h30) et du soir (16h30-18h00). Ces données moyennes ont été fournies par les CFF pour l'année 2022.

2.2.2 Comptages et pointages

Dans le cadre de cette étude, des comptages piétons ont été réalisées, sur la base d'observations de terrain, **le mardi 12 septembre**, durant les périodes de pointe du matin (7h00-8h30) et du soir (16h30-18h00).

Par ailleurs, quelques pointages complémentaires ont également été effectués lors de ces périodes pour les autres modes de déplacement (occupation des parkings, nombre de dépose-minute, nombre d'usagers arrivant et quittant la gare à vélo ou à deux-roues motorisés...).

A noter encore que les montées et descentes des bus ont été fournies par les transporteurs pour ces mêmes périodes, sauf les TPC qui ne disposaient malheureusement pas de données (valeurs estimées).

Durant ces relevés, il convient de préciser que la place de la Gare était partiellement condamnée pour l'installation du chauffage à distance avec les incidences suivantes :

- déplacement temporaire de l'arrêt CarPostal au droit du bâtiment historique;
- parkings voitures / taxis et zone de dépose-minute inaccessibles;
- lignes de désir des piétons modifiées.

La compilation de l'ensemble de ces données a permis **d'estimer les flux piétons au sein du secteur de la gare ainsi que des parts modales durant les périodes de pointe.**

2.2.3 Flux piétons et part modale durant la période de pointe du matin (HPM) – 7h00-8h30

Fig. 6 Durant la période de pointe du matin, soit entre 7h00 et 8h30, les constats suivants peuvent être dressés :

- **~440 usagers accèdent à la gare** avec pratiquement autant de personnes en provenance de l'ouest que de l'est du territoire :
 - les usagers en provenance de Villeneuve « est » sont quasi exclusivement des piétons;
 - les usagers en provenance de Villeneuve « ouest » se répartissent comme suit :
 - ~35% de piétons en provenance des quartiers alentours (principalement du bourg historique) et des bus;
 - ~10% d'automobilistes (via le P+R);
 - ~5% issus de la dépose-minute;
 - <5% se déplaçant à deux-roues (vélos, motos, scooters...);
- **~330 usagers quittent la gare** durant cette même période, dont ~70% en direction de l'ouest et ~30% en direction de l'est du territoire :
 - les usagers allant vers Villeneuve « est » sont quasi exclusivement des piétons;
 - les usagers allant vers Villeneuve « ouest » se répartissent de la manière suivante :
 - ~65% se dirigent vers les bus ou les quartiers alentours, notamment le bourg historique;
 - 5% quittent la gare via les différents modes de transport (deux-roues, vélos, voitures, reprise par un autre automobiliste...).

A noter que dans le même temps, environ 400 personnes transitent par le passage sous-voie sans lien direct avec la gare.

2.2.4 Flux piétons et part modale durant la période de pointe du soir (HPS) – 16h30-18h00

Fig. 7 Durant la période de pointe du soir, soit entre 16h30 et 18h00, les constats suivants peuvent être établis :

- **~320 usagers accèdent à la gare** avec pratiquement autant de personnes en provenance de l'ouest que de l'est du territoire :
 - les usagers en provenance de Villeneuve « est » sont quasi exclusivement des piétons;
 - les usagers en provenance de Villeneuve « ouest » se répartissent comme suit :
 - ~40% de piétons en provenance des quartiers alentours (principalement du bourg historique) et des bus;
 - ~5% d'automobilistes (via le P+R);
 - ~5% issus de la dépose-minute;
 - <5% se déplaçant à deux-roues (vélos, motos, scooters...);
- **~700 usagers quittent la gare** durant cette même période, dont ~75% en direction de l'ouest et ~25% de l'est du territoire :
 - les usagers allant vers Villeneuve « est » sont quasi exclusivement des piétons;
 - les usagers allant vers Villeneuve « ouest » se répartissent de la manière suivante :
 - ~70% se dirigent vers les bus ou les quartiers alentours, notamment le bourg historique;

- <10% quittent la gare via les autres modes de transport (deux-roues, vélos, voitures, reprise par un autre automobiliste...).

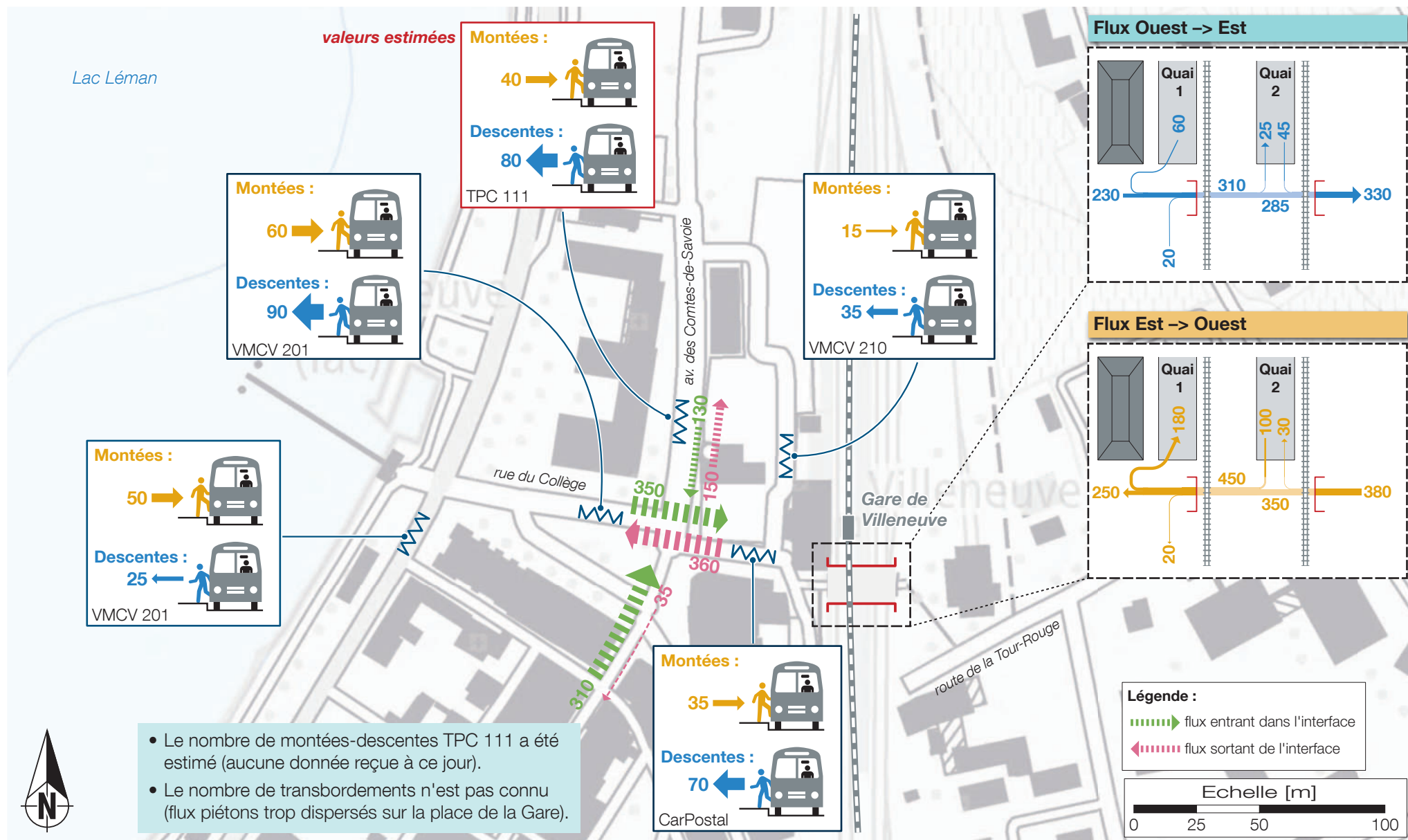
A noter que dans le même temps, environ 200 personnes transitent par le passage sous-voie sans lien direct avec la gare

2.2.5 Sollicitation des parkings

Dans le cadre de cette étude, aucune enquête d'occupation n'a été réalisée. Toutefois, quelques pointages ont été effectués et les tendances observées sont les suivantes :

- le P+R a un taux de remplissage d'environ 70% en cours de journée, ce qui concorde avec l'étude menée par le bureau mrs indiquant un taux d'occupation maximum de 77%;
- le parking vélo situé au plus proche de la gare est complètement saturé (taux d'occupation > 200%) avec des vélos accrochés aux barrières environnantes;
- des conflits d'usages entre les vélos et les deux-roues motorisés sont à signaler dans les parkings dédiés.

Distribution des flux piétons durant la période de pointe du matin (HPM) – 7h00-8h30



- Le nombre de montées-descentes TPC 111 a été estimé (aucune donnée reçue à ce jour).
- Le nombre de transbordements n'est pas connu (flux piétons trop dispersés sur la place de la Gare).

Figure 6
9401_230-f06-fcr - 22.09.23/pbu

Distribution des flux piétons durant la période de pointe du soir (HPS) – 16h30-18h00

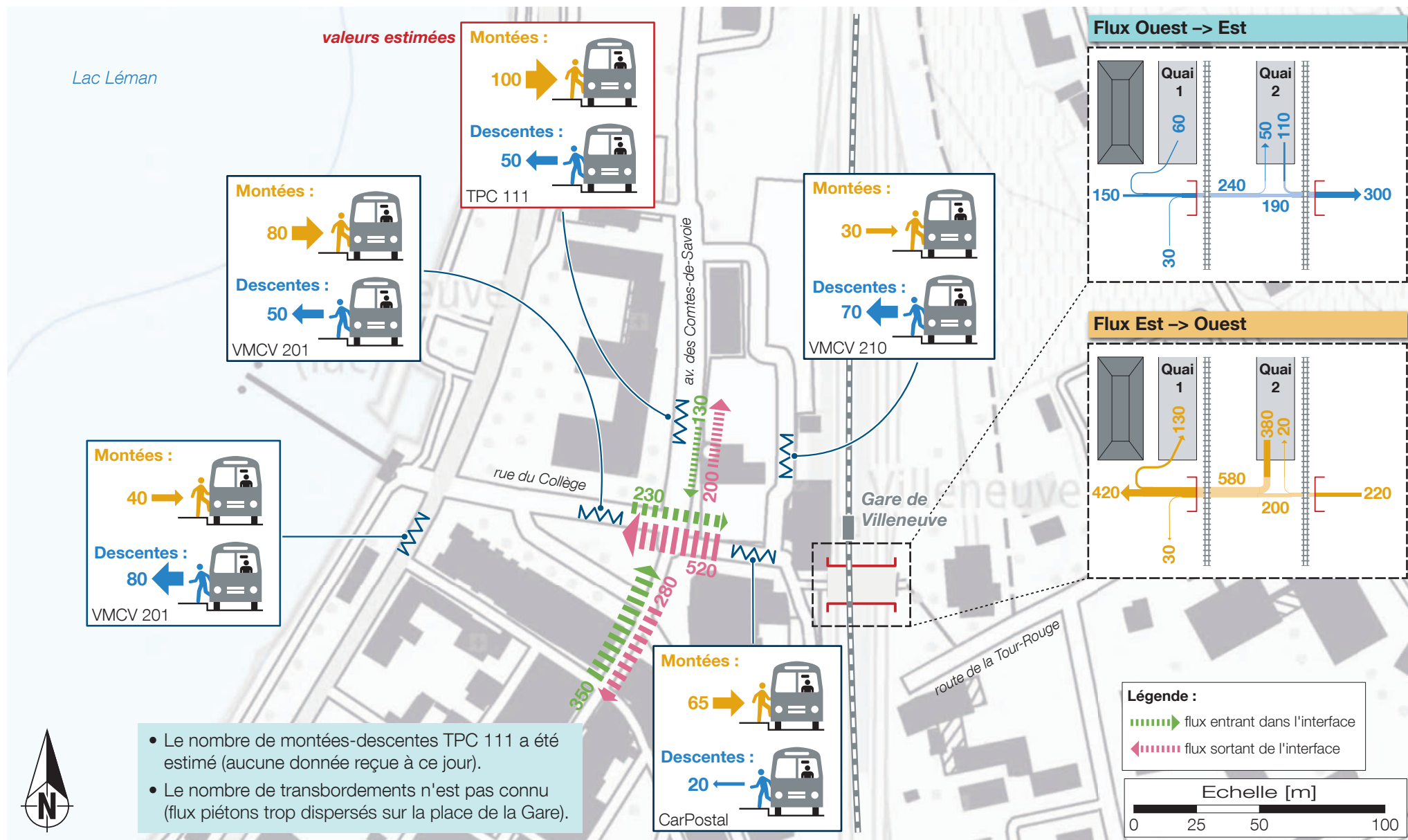


Figure 7

2.2.6 Charges de trafic sur le réseau routier

En traversée de Villeneuve, sur la base de comptages réalisés en 2018, **la RC 780 est sollicitée par environ 12'500 véh/j.**

Dans le même temps, la demande motorisée sur les principaux autres axes routiers est la suivante :

- **~4'500 véh/j sur la rue des Remparts;**
- **~3'800 véh/j sur la rue du Collège;**
- **~2'350 véh/j sur l'avenue des Comtes de Savoie.**

A l'heure de pointe du matin, conformément à des comptages directionnels réalisés en 2020 (juste avant la crise sanitaire et les restrictions découlant du COVID-19), les charges de trafic sont comprises entre **750 et 850 uv/h sur la RC 780**. La rue des Remparts et l'avenue des Comtes de Savoie sont sollicitées par quelque 275 uv/h et la rue du Collège par approximativement 230 uv/h. Concernant le carrefour à feux du « Débarcadère », sa capacité est inférieure à 75%.

A l'heure de pointe du soir, le trafic sur le réseau routier est un peu plus soutenu. En effet, **la RC 780 est fréquentée par environ 1'000 uv/h**. Sur la rue des Remparts, la demande se monte à environ 450 uv/h. A noter que les charges de trafic sont plus ou moins similaires sur la rue du Collège et l'avenue des Comtes de Savoie (~350 uv/h). Durant la période de pointe du soir, le carrefour à feux du « Débarcadère » ne présente également pas de problème de capacité (CU <75%).

2.3 Mobilité – Principaux dysfonctionnements

Fig. 8

Dans l'ensemble, le secteur de la gare de Villeneuve est actuellement peu attractif pour les mobilités douces avec des espaces principalement alloués aux véhicules motorisés (présence de zones de stationnement à la fois au sud, à l'ouest et au nord du bâtiment de la gare).

L'arrêt provisoire de la ligne VMCV 201, situé sur la route cantonale, complique les transbordements dans la mesure où il implique le franchissement de plusieurs axes routiers (rue des Remparts / avenue des Comtes de Savoie et RC 780). Plus généralement, **l'éclatement des arrêts de bus péjore la lisibilité de l'interface.**

Comme déjà évoqué précédemment, l'offre en stationnement pour les deux-roues est sous-dimensionnée.

A noter également le manque de perméabilité entre l'est et l'ouest de la gare (liaison reposant uniquement sur le passage sous-voie existant).

Principaux dysfonctionnement "mobilité" - Etat existant

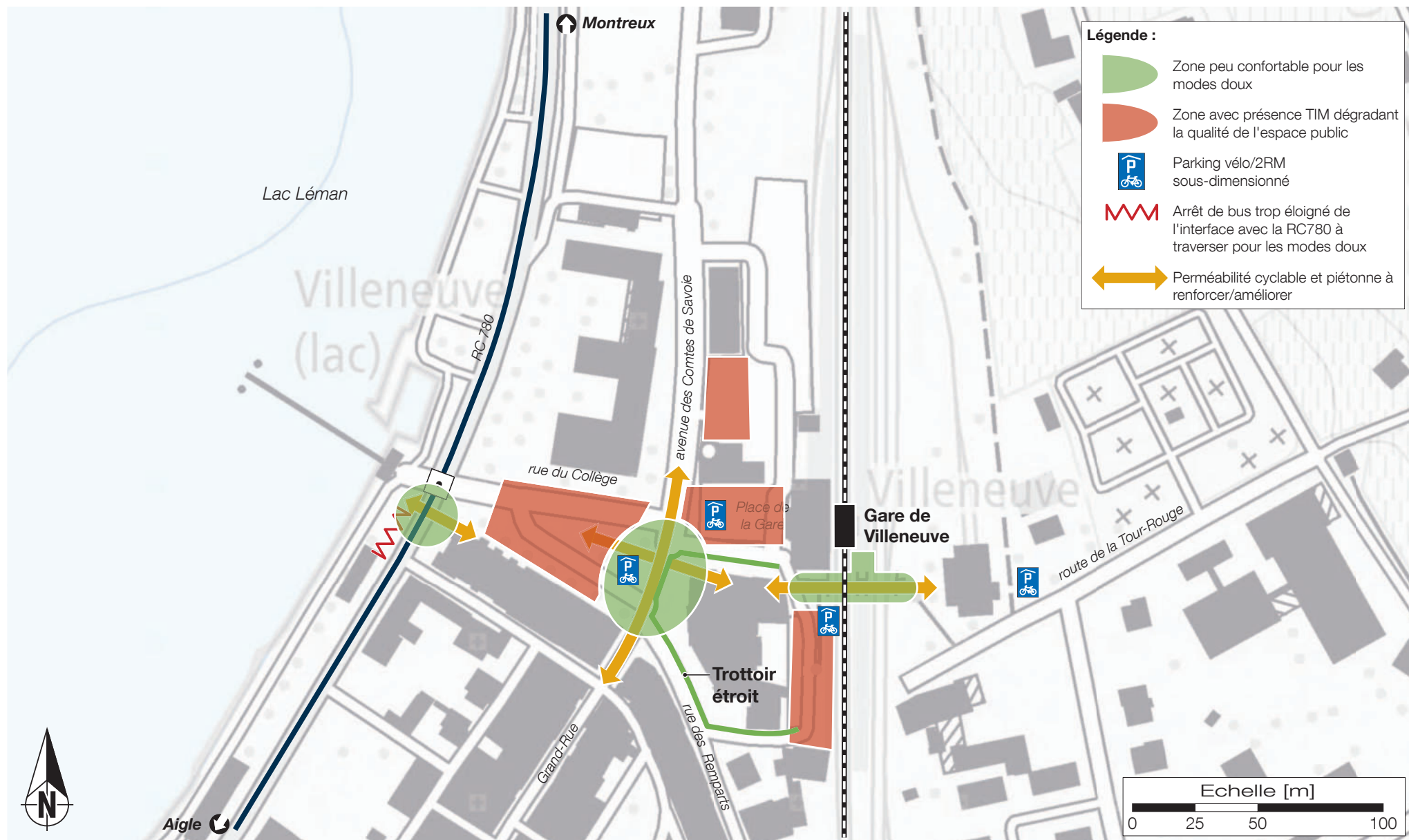


Figure 8

2.4 Passage sous-voies CFF

En lien avec le réaménagement et la mise aux normes des quais, les CFF doivent également mettre en conformité le passage sous-voies.

Fig. 9 A ce jour, trois variantes ont été étudiées :

- transformation et maintien du passage sous-voies existant;
- création d'un nouveau passage sous-voies « PI Montreux » au nord;
- création d'un nouveau passage sous-voies « PI Aigle » au sud.

Ann. 3 Après analyse, **les CFF ont élaboré un projet puis déposé une procédure PAP pour un nouveau passage sous-voies au nord** (PI « Montreux ») de manière à ce que les futurs accès se trouvent au centre des nouveaux quais.

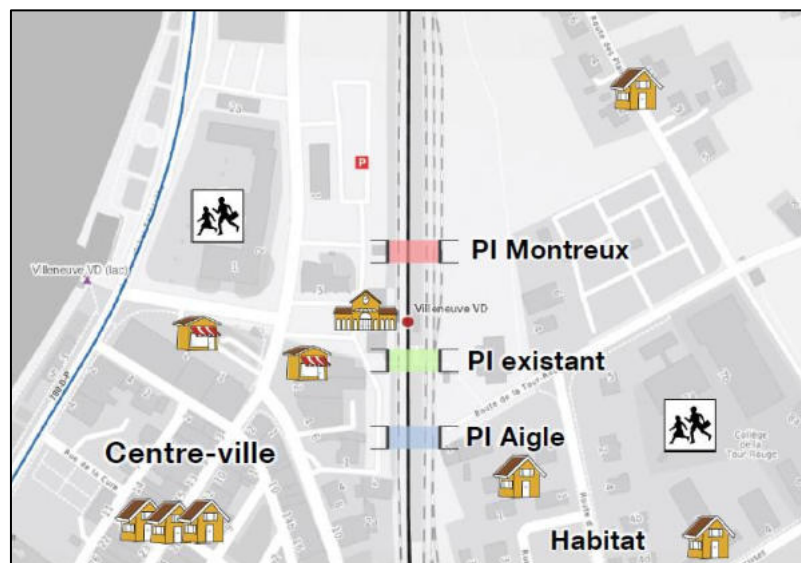


Figure 9 – Projet de nouveau passage sous-voies – Emplacements potentiels

Initialement, ils envisageaient, en parallèle, la condamnation complète du « PI existant ».

Concernant la commune de Villeneuve, elle souhaite maintenir le passage inférieur existant de manière à ne pas péjorer les déplacements et les liaisons interquartiers. En tant que second choix, elle défend plutôt l'idée d'un nouveau passage inférieur vers le sud (PI Aigle) davantage en lien avec le bourg historique, les quartiers existants et donc les lignes de désir des usagers. Elle rappelle également, outre l'accès aux quais CFF, que **ce passage sous-voies revêt une importance capitale pour les déplacements quotidiens de nombreux Villeneuvois et Villeneuvoises.**

Au terme de la présente étude, la procédure d'approbation des plans (PAP) par l'OFT était toujours pendante et des discussions étaient encore en cours entre les CFF et la commune de Villeneuve concernant ce point spécifique. Suite à divers échanges, **les CFF ont indiqué qu'ils étaient ouverts à ce que le passage inférieur existant soit maintenu, sous réserve qu'il soit repris en main par la commune de Villeneuve et que les accès aux quais soient condamnés.**

Dans le cadre de cette étude, et au vu des incertitudes quant au futur passage inférieur, **il a été demandé aux mandataires de concevoir la future interface sur la base du nouveau « PI Montreux ».**

2.5 Paysage

Fig. 10 Articulant la gare, le bord du lac et le bourg historique, **le site de la place de la Gare est d'une grande importance stratégique pour la mise en valeur de Villeneuve.** Bénéficiant de part et d'autre d'échappées majestueuses vers le lac et son écran alpin, ainsi que vers les montagnes des Préalpes, il offre un potentiel de valorisation exceptionnel, tant pour la population que pour le rayonnement économique de la région, ainsi que pour l'attractivité touristique de la Riviera vaudoise.

Or, les aménagements actuels souffrent d'un caractère très austère, routier et fonctionnel, n'offrant pas de valeur d'usage pour le séjour. Les visions transversales sont encombrées par le stationnement et les aménagements techniques. L'arborisation n'est pas structurante et les parcours peu attractifs ni confortables.

Le réaménagement de l'interface de transports, au-delà de sa nécessaire performance fonctionnelle, doit permettre de qualifier le site à la hauteur de ses potentialités, en mettant l'identité paysagère du lieu ainsi que les qualités d'appropriation au cœur de sa conception.



Figure 10 – Caractéristiques spatiales du site

2.6 Urbanisme

Fig. 11-12 Les abords de la gare, côté nord-ouest et côté est, constituent actuellement des délaissés, occupés par du stationnement pléthorique, des manifestations occasionnelles et des friches ferroviaires. L'étude du schéma directeur des « Portes du Bourg » a mis en évidence l'importante réserve d'urbanisation qu'il recèle. Son réaménagement en profondeur offrirait une capacité d'accueil significative d'emplois, d'habitants, de commerces, de services et d'équipements dans un site stratégique, attenant à une gare régionale, au centre de la localité et à proximité de lieux touristiques attractifs.

Dès lors, la conception de l'interface de transports doit s'inscrire dans cette vision de développement qualitatif et d'urbanisation de cette polarité urbaine.



Figure 11 – Cadre du patrimoine bâti et arborisé

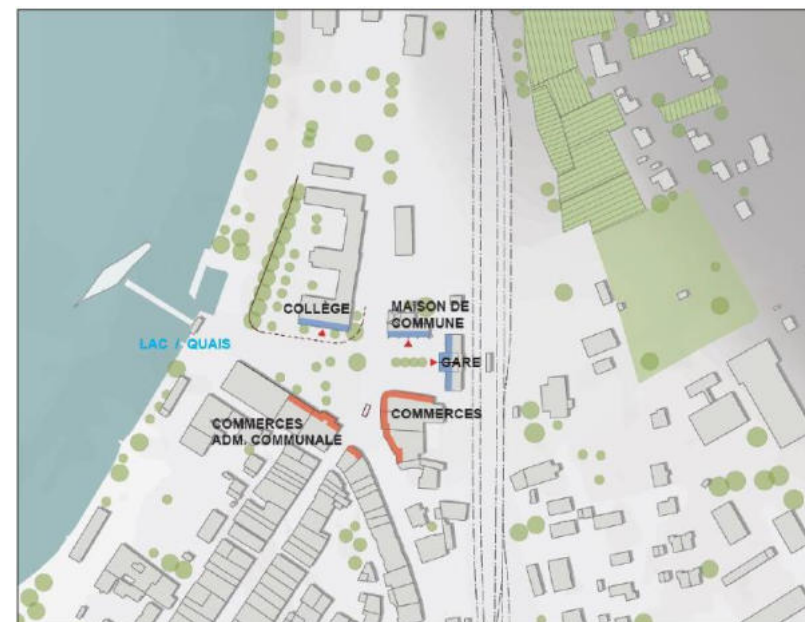


Figure 12 – Fronts de la place de la Gare

3. Identification des besoins, contraintes et objectifs

Cette deuxième phase du travail vise à :

- définir les objectifs à atteindre au travers du projet de réaménagement de l'interface de Villeneuve Gare;
- identifier les besoins liés à l'interface;
- mettre en évidence les éléments fixes et variables (contraintes et marges de manœuvre).

3.1 Définition des objectifs

En accord avec les différentes parties prenantes, les objectifs suivants ont été retenus pour le réaménagement de l'interface proprement dite :

- assurer un transbordement plus sécurisé et plus confortable entre la gare et les bus;
- aménager suffisamment de quais bus, conformes LHand, pour répondre aux besoins de l'interface et tenir compte de son évolutivité (lignes supplémentaires...);
- intégrer l'interface dans le paysage en offrant un espace public agréable moins axé sur les transports individuels motorisés (TIM) et mettant le piéton au cœur du projet;
- assurer des cheminements continus et sécuritaires pour la mobilité douce depuis/vers l'ensemble des éléments de l'interface;
- rendre prioritaire les modes doux et les bus en accès à l'interface par rapport aux transports individuels motorisés afin de garantir un bon niveau de service;

- renforcer l'offre en stationnement pour les vélos (voire également pour les deux-roues motorisés) en lien avec l'interface et améliorer la qualité des équipements;
- repenser / développer les espaces dédiés à la dépose-reprise en lien avec l'interface;
- redimensionner le P+R conformément aux orientations stratégiques.

En outre, les objectifs complémentaires suivants ont également été mis en évidence en lien avec le contexte urbain :

- offrir des espaces publics agréables et appropriables, avec de bonnes qualités d'ambiance et de climat;
- mettre en valeur les grandes qualités paysagères du site, ainsi que les perceptions spatiales entre les différentes polarités alentours;
- permettre le développement de projets urbains exploitant le potentiel du site, adaptés à sa bonne accessibilité multimodale et renforçant l'attractivité du bourg;
- assurer des cheminements continus et sécurisés pour la mobilité douce depuis / vers les différents pôles générateurs jouxtant l'interface (écoles, administration, centre historique, bords du lac...) ainsi qu'entre les quartiers situés de part et d'autre des voies ferrées;
- développer l'offre en stationnement pour les vélos (voire également pour les deux-roues motorisés) permettant de répondre aux besoins des usagers sollicitant les commerces et autres services situés à proximité directe de l'interface;
- ajuster l'offre des parkings longue et courte durées, notamment en lien avec les commerces.

3.2 Identification des besoins

Dans le cadre de cette étude, trois types de besoins ont été identifiés :

- **les besoins liés aux bus** (qui doivent tenir compte de la vision communale et des perspectives de développement des transporteurs);
- **les autres besoins liés à l'interface**, notamment pour les autres modes de transports (voitures, vélos, deux-roues motorisés, taxis...);
- **les besoins urbains connexes** (offre en stationnement pour les commerces, places de livraisons...).

3.2.1 Les besoins liés aux bus

Fig. 13 D'entente avec les parties prenantes, il a été décidé de dimensionner l'interface selon les principes explicités ci-dessous.

A l'ouest des voies CFF

- 2 quais de passage pour la ligne VMCV 201 (1 quai par sens) adaptés pour des bus articulés de 18 m;
- 1 quai en terminus pour la ligne TPC 111 adapté pour des bus articulés de 18 m;
- 1 quai en terminus pour les lignes CarPostal 120 et 121 (mutualisation), si possible adapté pour des bus articulés de 18 m;
- 1 quai de réserve pour des développements futurs adapté pour des bus articulés de 18 m.

A l'est des voies CFF

- 1 quai en terminus pour la future ligne St-Gingolph – Villeneuve dimensionné pour accueillir des bus articulés de 18 m.
- 1 quai en terminus pour la ligne VMCV 210 dimensionné pour des bus de 10 m.

3.2.2 Les autres besoins liés à l'interface

Fig. 14 Les autres besoins liés à l'interface ont principalement été dimensionnés dans le cadre de l'étude de planification régionale. Ils sont détaillés ci-dessous pour l'ensemble de l'interface:

- 120 places pour les vélos;
- 25 places pour les deux-roues motorisés;
- 90 places voitures (P+R);
- 4-8 places de dépose-minute (maintien d'une offre plus ou moins identique à la situation actuelle);
- 2-4 places pour des véhicules dédiés à de l'autopartage, type « Mobility » (maintien de l'offre existante et possibilités d'évolution);
- 2 places taxis (maintien de l'offre existante, mais possibilités d'évolution).

A noter que les places vélos, deux-roues motorisés et dépose-minute seront réparties des deux côtés des voies CFF afin de répondre au mieux à la demande des usagers. L'offre restante (P+R, places taxis et véhicules dédiés à de l'autopartage) sera concentrée à l'ouest, en lien direct avec le bâtiment de la gare.

3.2.3 Les besoins complémentaires liés au contexte urbain

Dans la mesure où l'interface de la gare se trouve au cœur d'un espace dynamique, avec la présence de commerces et de services de proximité, les besoins complémentaires suivants ont été identifiés :

- des places de stationnement supplémentaires pour les vélos et les deux-roues motorisés;
- parking « longue durée » : potentiel de relocalisation de 50 places;
- parking « courte durée » : potentiel de relocalisation de 4 places;
- des places de livraison.

Lignes régionales			
Descriptif de la ligne	Nombre de quais	Type de véhicule	Emplacement des quais
Lignes CarPostal 120 / 121 -> en service	1 quai (terminus)	Si possible 18 m (actuel 12 m)	A l'ouest des voies CFF
Ligne TPC 111 -> en service	1 quai (terminus)	18 m	A l'ouest des voies CFF
Sous-Total	2 quais		
Lignes régionalo-urbaines			
Descriptif de la ligne	Nombre de quais	Type de véhicule	Emplacement des quais
Ligne VMCV 201 -> en service	2 quais de passage (1 quai/sens dont 1 quai pour le remperchage)	18 m	A l'ouest des voies CFF
Future ligne St-Gingolph – Villeneuve -> offre future	1 quai (terminus)	18 m	A l'est des voies CFF
Sous-Total	3 quais		
Ligne urbaine			
Descriptif de la ligne	Nombre de quais	Type de véhicule	Emplacement des quais
Ligne VMCV 210 -> en service	1 quai (terminus)	10 m	A l'est des voies CFF
Sous-Total	1 quai		
Besoins complémentaires			
Descriptif du besoin	Nombre de quais	Commentaires	
Substitution CFF	-	Pas de quai dédié prévu (synergie à envisager avec le quai de réserve)	
Réserve	1 quai	Pour des développements futurs (18 m) à l'ouest des voies CFF	
Recharge électrique	-	Besoin à considérer dans le cadre des réflexions	

Figure 13 – Définition des besoins pour les bus







Synthèse des besoins	
Besoins liés à l'interface	Besoins urbains connexes (et incidences)
 <ul style="list-style-type: none"> ■ Vélos → 120 places selon étude de planification régionale (mai 2023). 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vélos → à définir pour commerces, administration communale...
 <ul style="list-style-type: none"> ■ 2RM → 25 places selon étude de planification régionale. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2RM → à définir.
 <ul style="list-style-type: none"> ■ P+R → 90 places selon étude de planification régionale. ■ Dépose-minute → 4-8 places (maintien de l'offre existante). 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parking «longue durée» → potentiel de relocalisation de 50 places. ■ Parking «courte durée» → potentiel de relocalisation de 4 places (offre existante) durée max. 5 min.
 <ul style="list-style-type: none"> ■ Carsharing – Mobility → 2 à 4 places (maintien de l'offre existante avec évolution possible). 	
 <ul style="list-style-type: none"> ■ Taxi → 2 places (maintien de l'offre existante avec évolution possible). 	
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Véhicules de livraison → pas de contrainte fixe.

Figure 14 – Définition des besoins pour les autres modes en présence

3.3 Contraintes à prendre en considération

Lors de la première génération de variantes d'organisation de l'interface, notamment pour définir l'implantation des quais bus, peu de contraintes avaient été fixées aux mandataires. Suite aux premières propositions, et après réflexions, les parties prenantes se sont entendues sur la considération des éléments fixes suivants :

- maintien des places de stationnement en surface liées au supermarché « Coop »;
- maintien de la trémie d'accès permettant de rejoindre le parking souterrain privé;
- conception et organisation de l'interface régionale en lien avec les accès aux quais CFF depuis le nouveau passage inférieur « Montreux »;
- possibilité de conserver le passage existant, sans accès aux quais CFF, pour assurer des liaisons interquartiers est <-> ouest (ouvrage repris par la commune);
- nécessité de pouvoir assurer des départs et des arrivées indépendants pour chacun des quais, ceci en tout temps.

4. Analyse et mise en perspective des plans de circulation

Parallèlement au réaménagement de l'interface de la gare, il a été demandé aux mandataires de mettre en évidence les principes de circulation envisageables dans ce secteur et de définir, pour chacune des variantes, ses impacts (accessibilité, reports de charges attendus, progression des bus, circulation des modes doux, conception de l'espace public...).

Fig. 15-16 En s'appuyant sur les réflexions initiées dans le cadre des précédentes études menées au sein de ce secteur stratégique, **3 plans de circulation ont été retenus et analysés**. Ils sont détaillés ci-après.

4.1 Scénario n°1 – Maintien de l'état actuel

Le premier scénario consiste à maintenir les principes de fonctionnement existants (hiérarchie du réseau routier, sens de circulation, typologie des carrefours...).

S'il n'engendre pas de reports de charges, **il reste peu volontariste dans la mesure où il maintient un trafic motorisé devant la gare** (rue du Collège, avenue des Comtes de Savoie...) **et donc limite les possibilités de réaménagement de ce secteur pour les autres modes de déplacement, et notamment les mobilités douces.**

4.2 Scénario n°2 – « Portes du Bourg »

Le deuxième scénario est tiré des réflexions menées lors de l'élaboration du schéma directeur des « Portes du Bourg ». Cette variante propose de **couper le trafic individuel motorisé sur la rue du Collège** (excepté bus, véhicules d'urgence...) et de créer un

nouveau carrefour régulé sur la route cantonale, au nord du Collège, pour assurer l'accessibilité locale et la desserte du P+R.

Bien que cette variante permette d'améliorer les perméabilités piétonnes entre le bord du lac et la gare sur l'axe est <-> ouest, **le maintien du trafic motorisé sur l'axe Remparts / Comtes de Savoie reste contraignant pour les circulations piétonnes et le réaménagement des espaces publics attenants**. En revanche, la préservation de ce barreau routier permet d'éviter tout risque de report de charges dans les quartiers environnants.

4.3 Scénario n°3 – « Poches »

Ce troisième scénario est issu des réflexions menées par le bureau Transitec dans le cadre de l'étude portant sur le tracé de la ligne VMCV 201.

Plus volontariste, il propose une coupure complète du trafic motorisé devant la gare (excepté bus, véhicules d'urgence...), à savoir sur la rue du Collège, ainsi qu'au niveau du tronçon sud de l'avenue des Comtes de Savoie. Tout comme le scénario « Portes du Bourg », il recommande la création d'un nouveau carrefour, au nord du Collège, sur la RC 780.

Si ce scénario offre de réelles possibilités pour aménager une interface de gare davantage conviviale et orientée sur les déplacements alternatifs à la voiture, il contraint l'accessibilité motorisée locale (détours en raison de la création de deux poches distinctes) **et risque d'engendrer des reports de charges dans les quartiers environnants** (de l'ordre de 700 véh/j sur la rue des Remparts et de 900 véh/j en traversée des quartiers résidentiels situés au nord-est de la gare, ceci sans mesures d'accompagnement).

4.4 Schéma de circulation retenu

Du fait que la population locale est particulièrement sensible aux aspects portant sur l'accessibilité motorisée locale, et malgré l'intérêt des mandataires pour le scénario « Poches » (potentiel de réaménagement plus important de l'interface de la gare et amélioration des perméabilités piétonnes), **la Municipalité de Villeneuve a fait le choix d'écarter ce scénario n°3.**

Fig. 17 Après discussion avec l'ensemble des parties prenantes, **il a été décidé d'arrêter, à ce stade, un schéma de circulation mixte entre les scénarios n°1 (état actuel) et n°2 (« Portes du Bourg »)**. Les principes retenus sont les suivants :

- **maintien du schéma de circulation existant** (tous les axes routiers attenants à la gare autorisés au trafic motorisé);
- **création d'un nouveau carrefour, au nord du Collège, sur la route cantonale, pour desservir le P+R et réduire le trafic devant la gare;**
- **modération du tronçon sud de l'avenue des Comtes de Savoie** (zone modérée...) **de manière à limiter le trafic au droit de la gare** (transit...);
- **modération éventuelle ultérieure de la rue du Collège.**

Figure 15 – Illustration schématique des trois plan de circulation

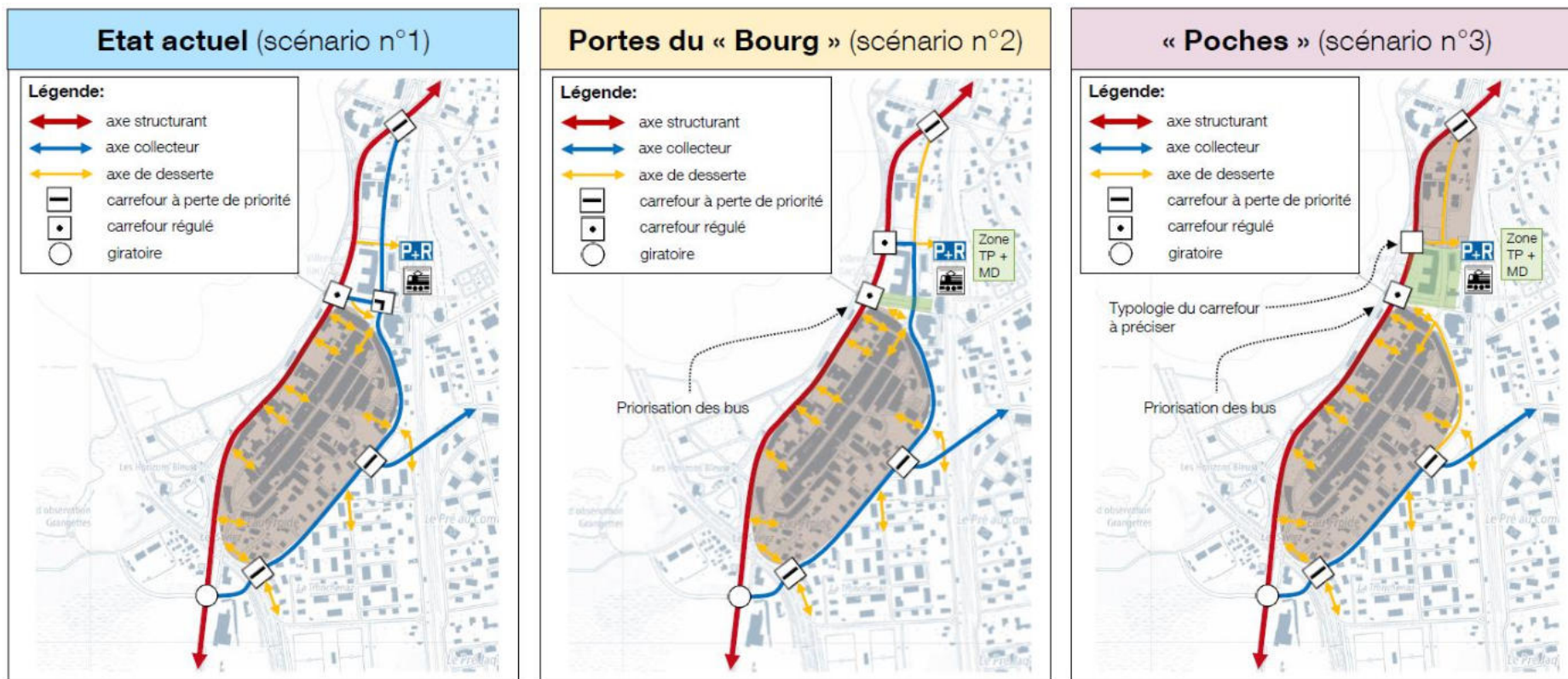


Figure 16 – Plan de circulation – Estimation des reports de charges attendus

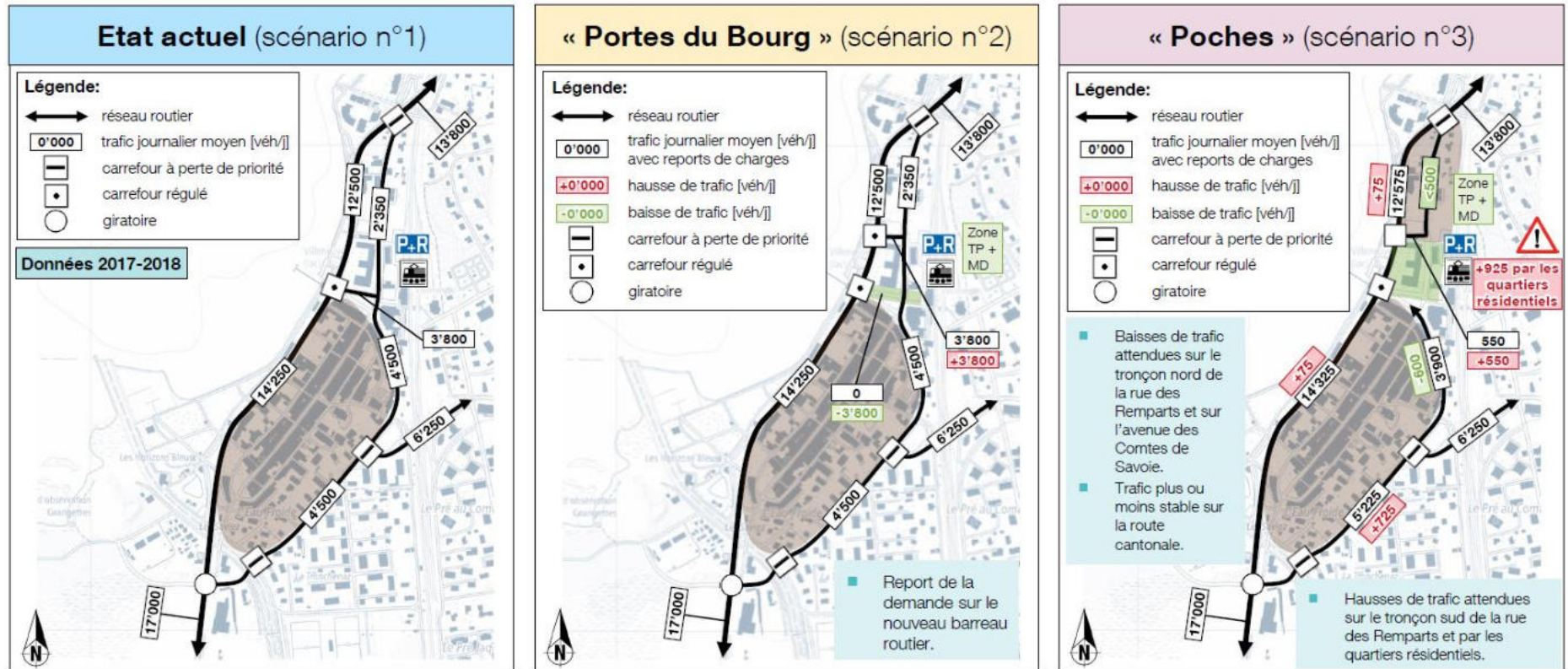
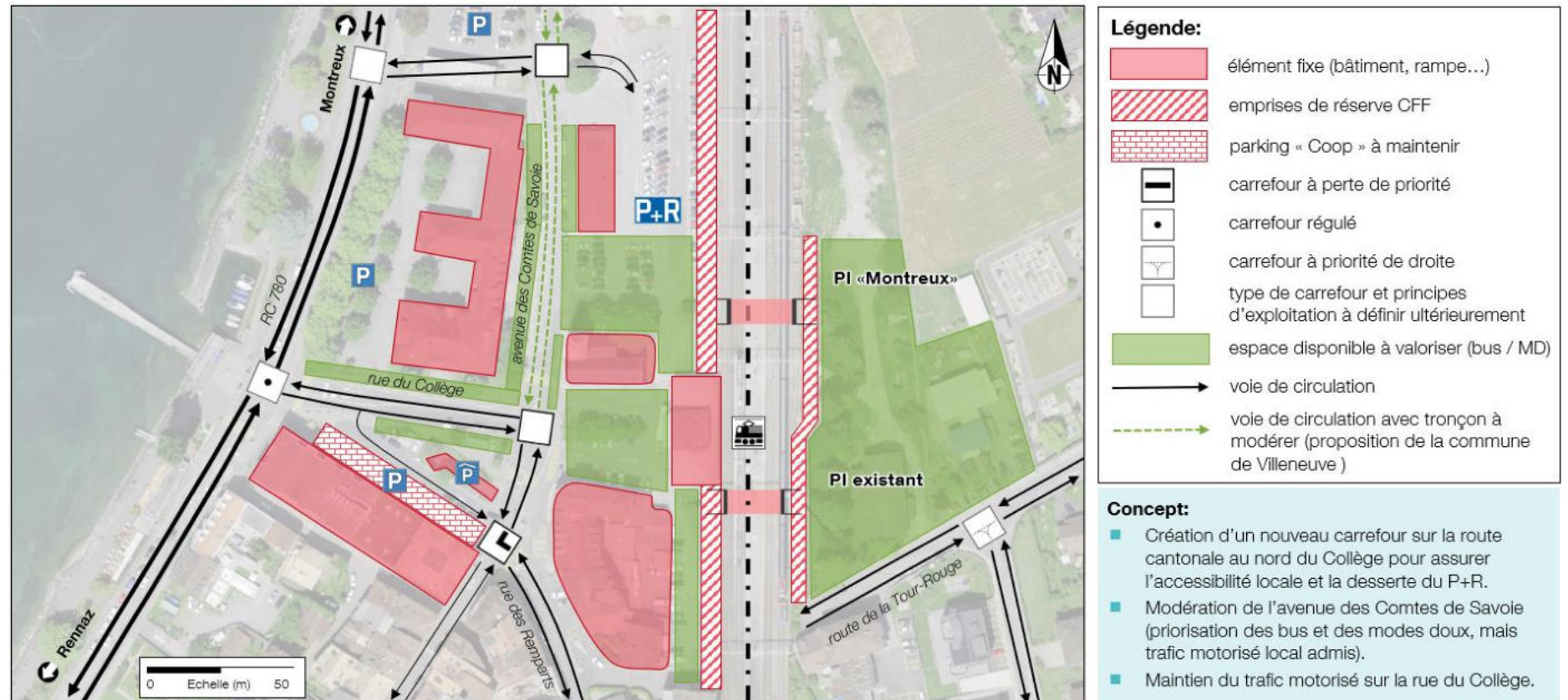


Figure 17 – Plan de circulation retenu pour le secteur de la gare



5. Génération et évaluation d'implantation pour la gare routière

Avant de détailler l'ensemble des analyses effectuées, il est essentiel de rappeler l'approche méthodologique poursuivie pour définir l'emplacement des quais bus de part et d'autre des voies CFF.

Dans un premier temps, une analyse exploratoire a été réalisée, sous la forme de tests de giration, pour évaluer les potentiels des différents espaces à même d'accueillir les quais bus (rue du Collège, avenue des Comtes de Savoie, places de la Gare « nord » et « sud »...).

Ensuite, sur cette base, des variantes fonctionnelles ont été esquissées puis affinées à la suite des échanges avec les différentes parties prenantes (évolution de certaines contraintes...).

Ann.4-13 A noter que les principales variantes intermédiaires développées en cours d'étude, bien qu'écartées par la suite, sont consultables en annexe (plan sommaire d'aménagement et itinéraires des bus).

5.1 A l'ouest des voies CFF

Pour rappel, côté « ouest », le besoin se monte à **5 quais**, dont deux quais de passage pour la ligne VMCV 201. Au total, lors de l'analyse exploratoire, **8 variantes ont été modélisées et testées**.

5.1.1 Place de la Gare « nord » - Quais parallèles – Circulation des bus dans le sens horaire

Fig. 18 Dans cette configuration, il est possible d'aménager 3 quais d'une longueur de 20 mètres sur la place de la Gare « nord » avec les contraintes et inconvénients suivants :

- obligation pour les bus de se déporter sur la voie de gauche au niveau de l'avenue des Comtes de Savoie afin de s'aligner aux quais (situation conflictuelle en cas de maintien du trafic individuel motorisé sur cet axe);
- proximité avec le quai CFF / la voie ferrée lors des manœuvres de sortie (espace restant de l'ordre de 3.5 m, ce qui est insuffisant);
- girations de sortie incompatibles avec les emprises du projet de nouveau passage sous-voies;
- nécessité d'aménager deux quais complémentaires ailleurs (par exemple sur l'avenue des Comtes de Savoie et/ou sur la rue du Collège);
- circulation des bus sur la place de la Gare « sud » et passage par le goulet d'étranglement entre les bâtiments.

Cette variante a été écartée en raison des contraintes explicitées ci-dessus.

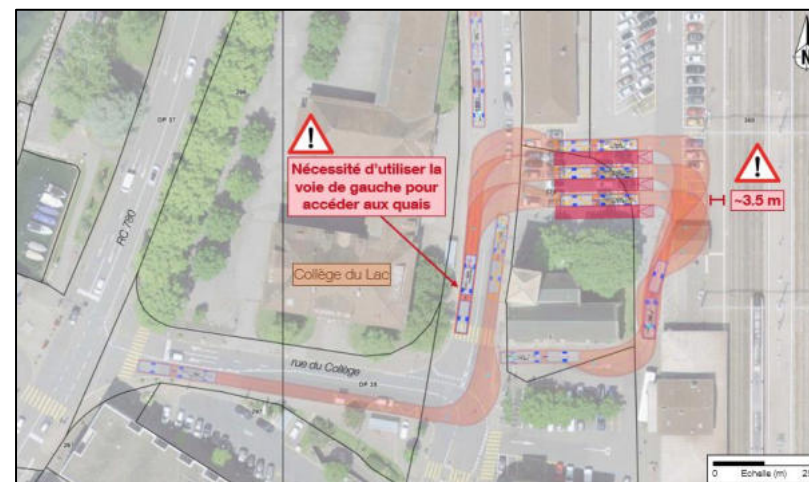


Figure 18 – Test de giration n°1

5.1.2 Place de la Gare « nord » - Quais parallèles – Circulation des bus dans le sens antihoraire

Fig. 19 Dans cette configuration, il est possible d'aménager 4 quais d'une longueur de 20 mètres sur la place de la Gare « nord » avec les contraintes et inconvénients suivants :

- obligation pour les bus de se rapprocher du quai CFF / de la voie ferrée afin de s'aligner aux quais (espace restant de l'ordre de 3.5 m, ce qui est insuffisant);
- girations incompatibles avec les emprises du projet de nouveau passage sous-voies;
- nécessité d'aménager deux quais complémentaires ailleurs (sur l'avenue des Comtes de Savoie, sur la rue du Collège...).
- circulation des bus sur la place de la Gare « sud » et passage par le goulet d'étranglement entre les bâtiments.

Cette variante a été écartée en raison des problématiques explicitées ci-dessus.



Figure 19 – Test de giration n°2

5.1.3 Place de la Gare « nord » - Quais en épi – Circulation des bus dans le sens antihoraire

Fig. 20 Dans cette configuration, il est possible d'aménager 3 quais en épi d'une longueur de 20 mètres sur la place de la Gare « nord ».

Contrairement aux deux variantes précédentes, les girations sont moins contraintes avec des quais un épi. Sur la base des modélisations effectuées, il resterait une distance d'environ 9.5 m par rapport à la voie CFF. Sachant que le quai CFF mesure environ 5.0 m de large, **cette variante pourrait être envisagée uniquement dans le cas où le nouveau passage sous-voies serait relocalisé** (environ 7.5 m d'emprises complémentaires nécessaires à sa réalisation, soit 12.5 m d'espace libre minimum au total).

Outre les problèmes liés aux emprises, cette variante oblige également les bus à circuler sur la place de la Gare « sud » et à passer par le goulet d'étranglement entre les deux bâtiments.

Cette variante avait été initialement retenue, puis a été écartée en raison des problèmes soulevés ci-dessus.



Figure 20 – Test de giration n°3

5.1.4 Rue du Collège – Quai central – Circulation des bus dans le sens horaire

Fig. 21 Comme le démontre la modélisation ci-dessous, la réalisation d'un quai central sur la rue du Collège, avec possibilité de dépassement et départs indépendants, est envisageable uniquement sous réserve de réaliser des emprises sur le parking « Coop » voire également sur le parvis du Collège du Lac.

Dans cette configuration, l'offre en stationnement de surface serait réduite à environ 15 places (contre 21 places existantes à l'heure actuelle). De plus, les manœuvres de rebroussement (demi-tour) seraient en conflit avec le trafic motorisé sur l'avenue des Comtes de Savoie (coupure du trafic nécessaire ou gestion via des feux par exemple).

A noter aussi le caractère très routier de l'aménagement au cœur d'un espace qui devrait faciliter les déplacements des piétons.

Cette variante a donc été écartée pour les différentes raisons exposées ci-dessus.

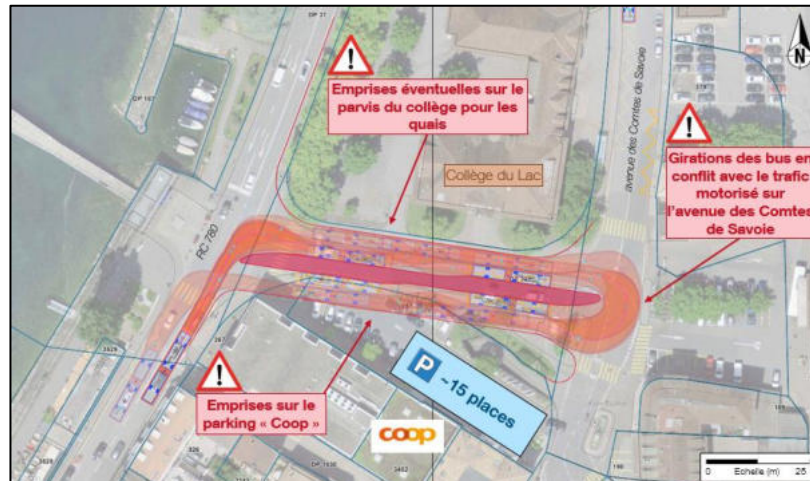


Figure 21 – Test de giration n°4

5.1.5 Rue du Collège – Quais en épi – Circulation des bus dans le sens horaire

Fig. 22 La réalisation de 3 quais en épi permet de préserver le parking de la « Coop » ainsi que la rampe d'accès au parking souterrain.

Par contre, cette variante présente pratiquement les mêmes inconvénients que le quai central à savoir :

- conflits avec le trafic motorisé circulant sur la rue des Remparts / l'avenue des Comtes de Savoie lors des manœuvres de retournement;
- organisation de l'espace peu propice aux circulations des mobilités douces, d'autant plus si le parking « Coop » est conservé;
- aménagement très routier nécessitant beaucoup d'espace pour les manœuvres et les circulations des bus.

Cette variante a également été écartée pour les raisons décrites ci-dessus.

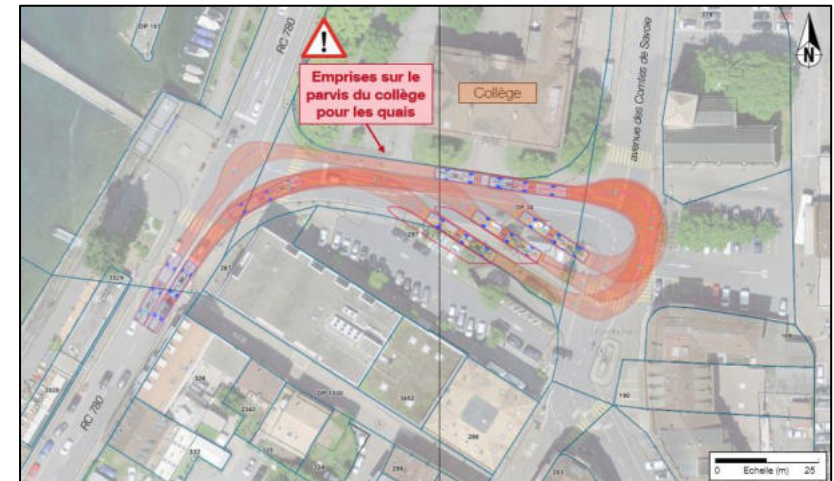


Figure 22 – Test de giration n°5

5.1.6 Place de la Gare « sud » - Quais parallèles – Circulation des bus dans le sens antihoraire

Fig. 23 Comme le démontre les modélisations ci-dessous, il est envisageable d'aménager 3 à 4 quais parallèles sur la place de la Gare « sud ». A noter que la manœuvre de sortie du premier quai situé au nord est trop proche du bâtiment (optimisations a priori possibles en décalant l'ensemble de l'aménagement en direction du bourg). Concernant la distance par rapport à la voie ferroviaire, elle est suffisante, même avec le nouveau passage sous-voies. En revanche, **cette variante a été jugée peu opportune par la commune de Villeneuve qui souhaite réaliser un espace public de qualité sur la place de la Gare « sud »**. Elle nécessite également d'allouer d'importants espaces pour la circulation des bus (boucle de retournement), de gérer des flux motorisés antagonistes au niveau de la croisée Comtes de Savoie / Remparts / Collège, sans oublier le passage des bus par le goulet d'étranglement situé entre les deux bâtiments.

Cette variante a donc été écartée pour les différentes raisons développées ci-dessus.

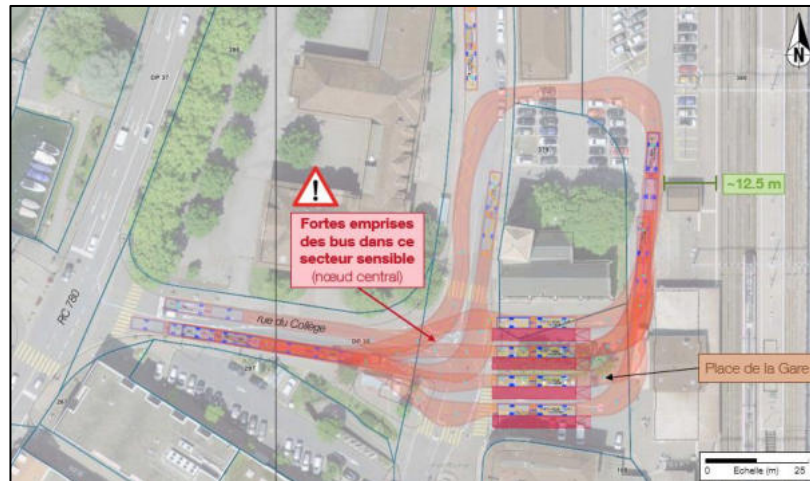


Figure 23 – Test de giration n°6

5.1.7 Avenue des Comtes de Savoie – Quais longitudinaux – Circulation bidirectionnelle

Fig. 24 Cette variante vise l'aménagement de 4 quais longitudinaux sur l'avenue des Comtes de Savoie et d'un quai complémentaire ailleurs, par exemple sur la rue du Collège.

En termes de giration, cette variante est fonctionnelle. Toutefois, en fonction de l'espace entre les quais, les contraintes ne sont pas tout à fait les mêmes.

Avec un espacement d'environ 15 m, des départs sont garantis dans les tous cas. Des arrivées indépendantes sont également possibles en tout temps, mais de manière dégradée si un bus souhaite rejoindre le quai situé à l'avant alors que le quai arrière est déjà occupé (seules les deux premières portes resteraient accessibles, car le véhicule ne serait pas parfaitement aligné). Pour supprimer cette contrainte, il faut obligatoirement espacer les quais de 35 à 40 m

C'est précisément cette dernière variante qui a été préretenue (avec un espacement des quais de 35 à 40 m).

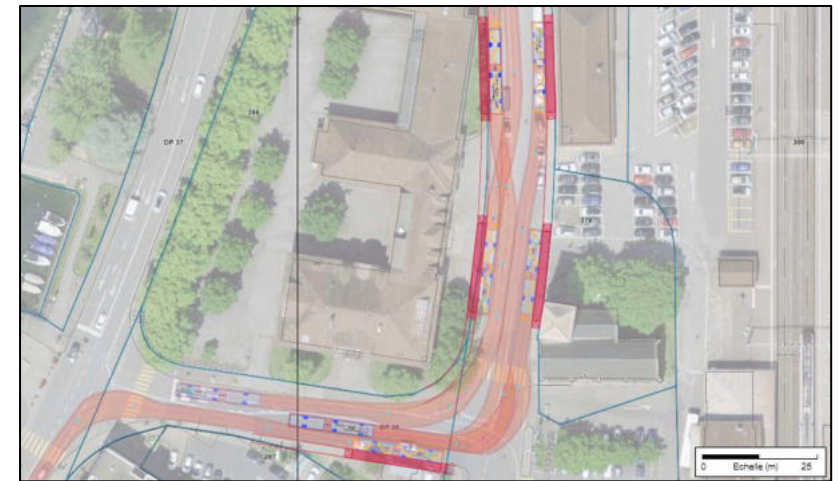


Figure 24 – Test de giration n°7

5.1.8 Place de la Gare « nord » - Quais en épi – Circulation des bus dans le sens antihoraire – Variante alternative

Fig. 25 Initialement, il n'était pas prévu de faire circuler des bus sur l'espace réservé, au nord de la gare CFF, pour le futur quartier des « Portes du Bourg ». Toutefois, au vu des contraintes fonctionnelles rencontrées, il a été demandé aux mandataires de développer cette variante complémentaire avec des quais en épi et une sortie des bus à travers ledit quartier. Comme le démontre la modélisation ci-dessous, il est possible d'aménager 3 quais en épi sans que les manœuvres des bus n'entrent en conflit avec les emprises du futur passage sous-voies.

Dans ce cas, deux quais complémentaires de passage, pour la ligne VMCV 201, doivent être prévus ailleurs sur l'interface (par exemple sur l'avenue des Comtes de Savoie ou sur la rue du Collège).

Malgré ses incidences potentielles sur le développement du futur quartier des « Portes du Bourg », cette variante a été jugée intéressante. Elle a donc également été préretenue.

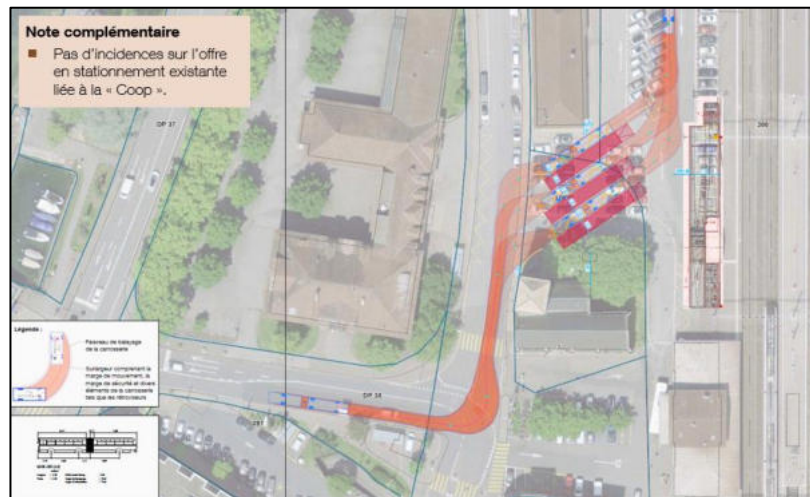


Figure 25 – Test de giration n°8

5.2 A l'est des voies CFF

Fig. 26-27 Pour rappel, côté « est », le besoin se monte à deux quais, dont un seul quai dimensionné pour un bus articulé. Initialement, seules deux variantes avaient été générées pour l'aménagement de la gare routière à l'est, à savoir :

- une gare routière dite « compacte »;
- une gare routière dite « étalée ».

Variante initiale gare routière « compacte »

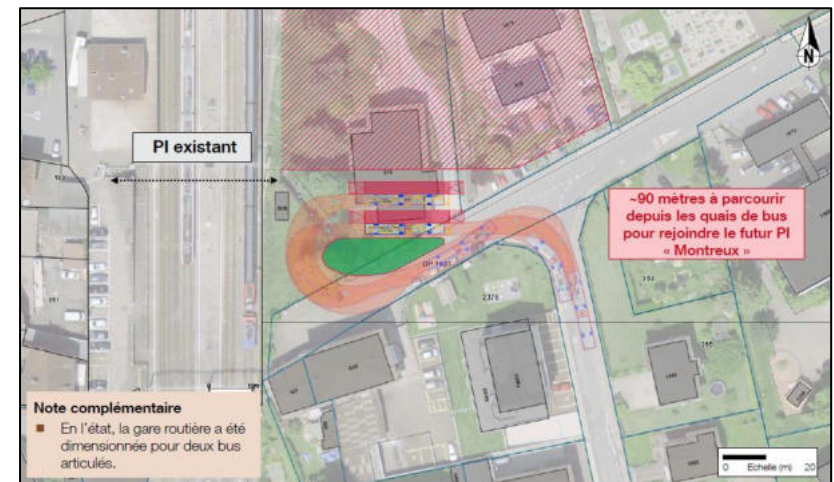


Figure 26 – Test de giration n°9

Variante initiale gare routière « étalée »

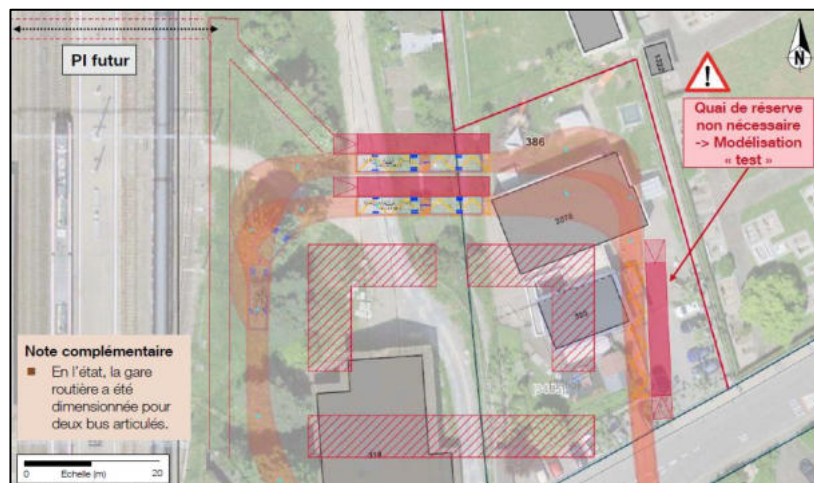


Figure 27 – Test de giration n°10

Les deux variantes sont pleinement fonctionnelles (aucun problème au niveau des girations). La variante compacte permet de limiter les emprises sur les futures surfaces constructibles attenantes à la gare. Au contraire, la variante « étalée » nécessite davantage d'espace, avec l'idée d'une desserte au cœur d'un nouveau quartier et à proximité du futur passage inférieur.

Dans tous les cas, ces deux variantes impliquent **la démolition de l'ancienne remise aux locomotives** (bâtiment n°318). Or, après divers échanges avec les CFF, **il est apparu que ce bâtiment faisait l'objet d'une protection au niveau du patrimoine et qu'il n'était donc pas envisageable de le démolir, du moins à court terme et sans une vision d'ensemble du développement de ce secteur.** Dès lors, il a été demandé aux mandataires de développer deux autres variantes avec le maintien dudit bâtiment protégé :

- **variante A** : gare routière implantée à l'est de l'ancienne remise aux locomotives;

- **variante B** : gare routière implantée au nord de l'ancienne remise aux locomotives.

Ces deux configurations ont été préretenues. A noter que toutes les deux reprennent la géométrie de la variante compacte. Dès lors, elles n'ont pas fait l'objet de modélisations complémentaires. Elles sont par contre présentées plus en détail dans le chapitre suivante.

6. Définition du concept d'organisation et d'aménagement de l'interface

6.1 A l'ouest des voies CFF

Fig. 28-29 Sur la base des analyses préliminaires effectuées et des orientations retenues par les parties prenantes, **deux variantes d'organisation et d'aménagement de l'interface ont été développées pour le secteur « ouest ».**

Variante A – Place de la Gare « nord » + Comtes de Savoie



Figure 28 – Secteur « ouest » - Variante A

Variante B – Comtes de Savoie + rue du Collège



Figure 29 – Secteur « ouest » - Variante B

6.1.1 Implantation des quais et principes de circulation

Fig. 30-33 **La variante A** propose l'implantation de 3 quais en épi, dimensionnés pour des bus articulés, sur la place de la Gare « nord ». Comme mis en évidence précédemment, le passage des bus est compatible avec la géométrie du futur passage sous-voies CFF. Deux des quais seraient affectés aux lignes TPC et CarPostal et le dernier emplacement constituerait la réserve. Dans cette configuration, les bus ayant leur terminus sur la place de la Gare seraient contraints de transiter par le futur quartier des « Portes du Bourg » puis de faire une boucle à l'arrière du collège du Lac avant de rejoindre la route cantonale.

Les deux quais de passage dédiés à la ligne VMCV 201 seraient, quant à eux, aménagés à l'extrémité sud de l'avenue des Comtes de Savoie, de manière à être à la fois proches de la gare CFF et du bourg historique. A noter qu'ils pourraient également être envisageables de les implanter ailleurs, par exemple sur la rue du Collège ou davantage au nord sur l'avenue des Comtes de Savoie.

La variante B prévoit l'implantation de 4 quais longitudinaux sur l'avenue des Comtes de Savoie et d'un quai de réserve sur la rue du Collège (voire ailleurs sur l'interface). Conformément aux principes retenus, les 4 quais principaux doivent permettre en tout temps des arrivées et des départs indépendants, avec un alignement parfait des véhicules aux quais, ce qui implique un espacement de l'ordre de 35 à 40 m entre les arrêts.

En considérant le maintien d'un trafic motorisé résiduel sur le tronçon sud de l'avenue des Comtes de Savoie et un abaissement de la vitesse à 30 km/h (modération), **une emprise minimale de 17.5 m est nécessaire pour l'aménagement de deux quais en vis-à-vis tout en garantissant les flux de trafic** (selon coupe ci-contre). Sachant que l'espacement entre le collège du Lac et le bâtiment de la Poste varie entre 19.1 m et 23.1 m, cette variante ne présente pas de contraintes de faisabilité, même à court terme. **A ce stade, et au vu des incertitudes quant au développement du quartier des « Portes du Bourg », ces deux variantes sont retenues.**

Elles devront être départagées dans le cadre des phases ultérieures du projet et en lien étroit avec l'ensemble des acteurs concernés (CFF, transporteurs...).

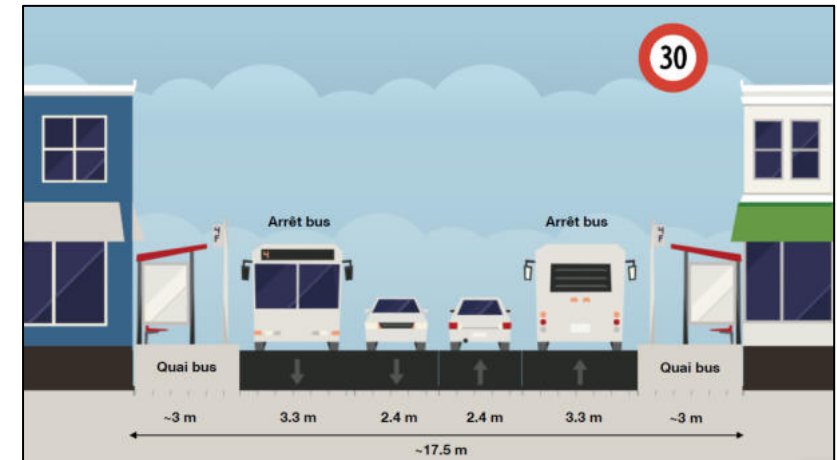


Figure 30 – Secteur « ouest » - Variante A – Coupe-type

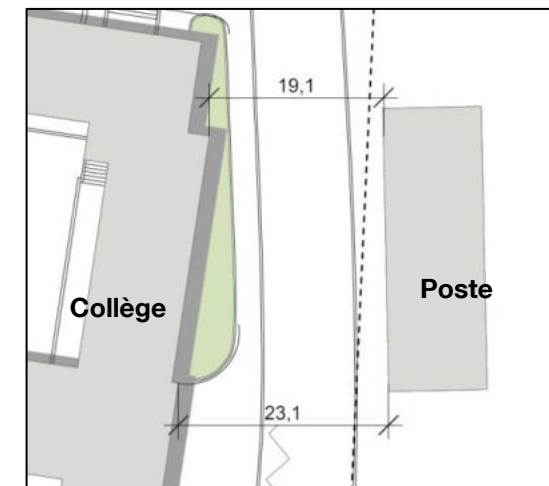


Figure 31 – Extrait du cadastre – Avenue des Comtes de Savoie

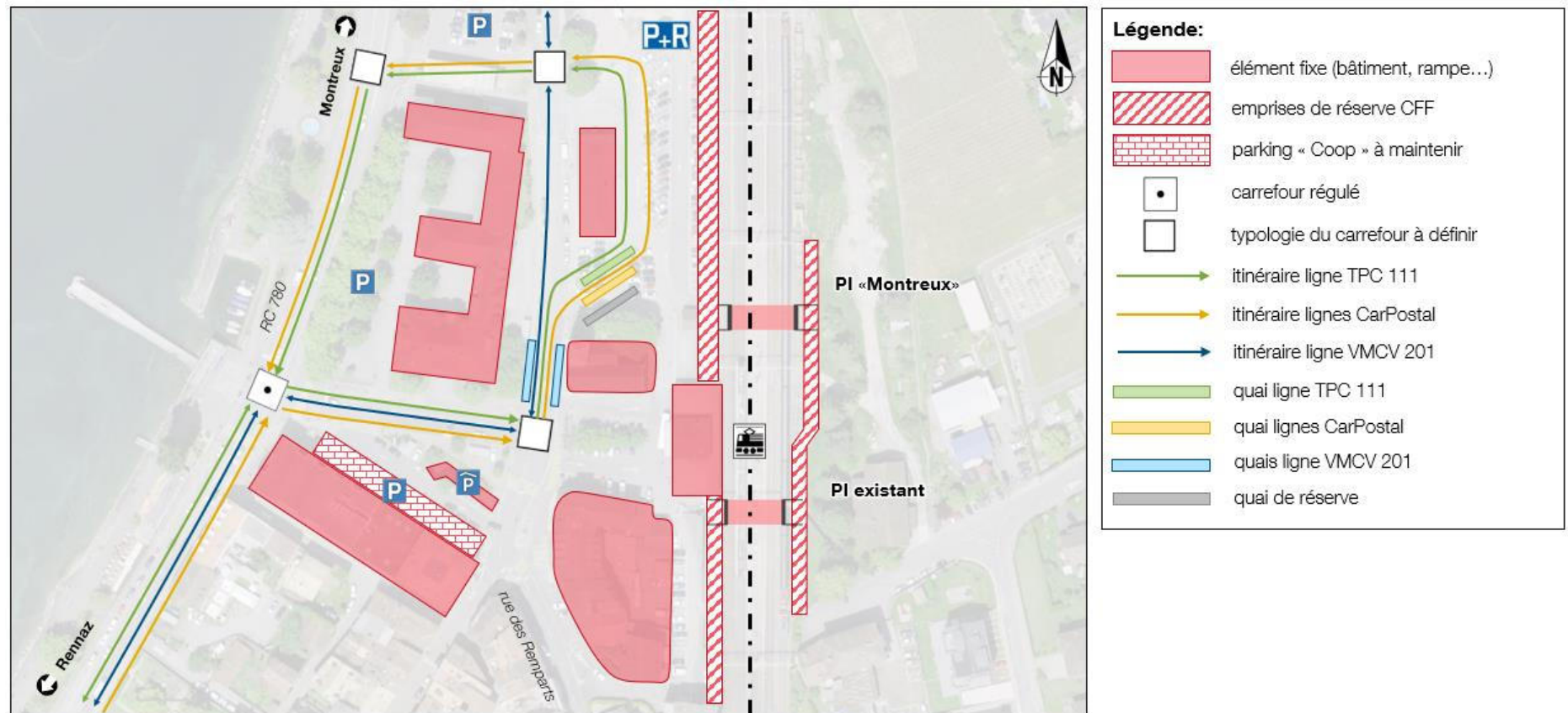


Figure 32 – Secteur «ouest» - Variante A – Affectation des quais et itinéraires des bus

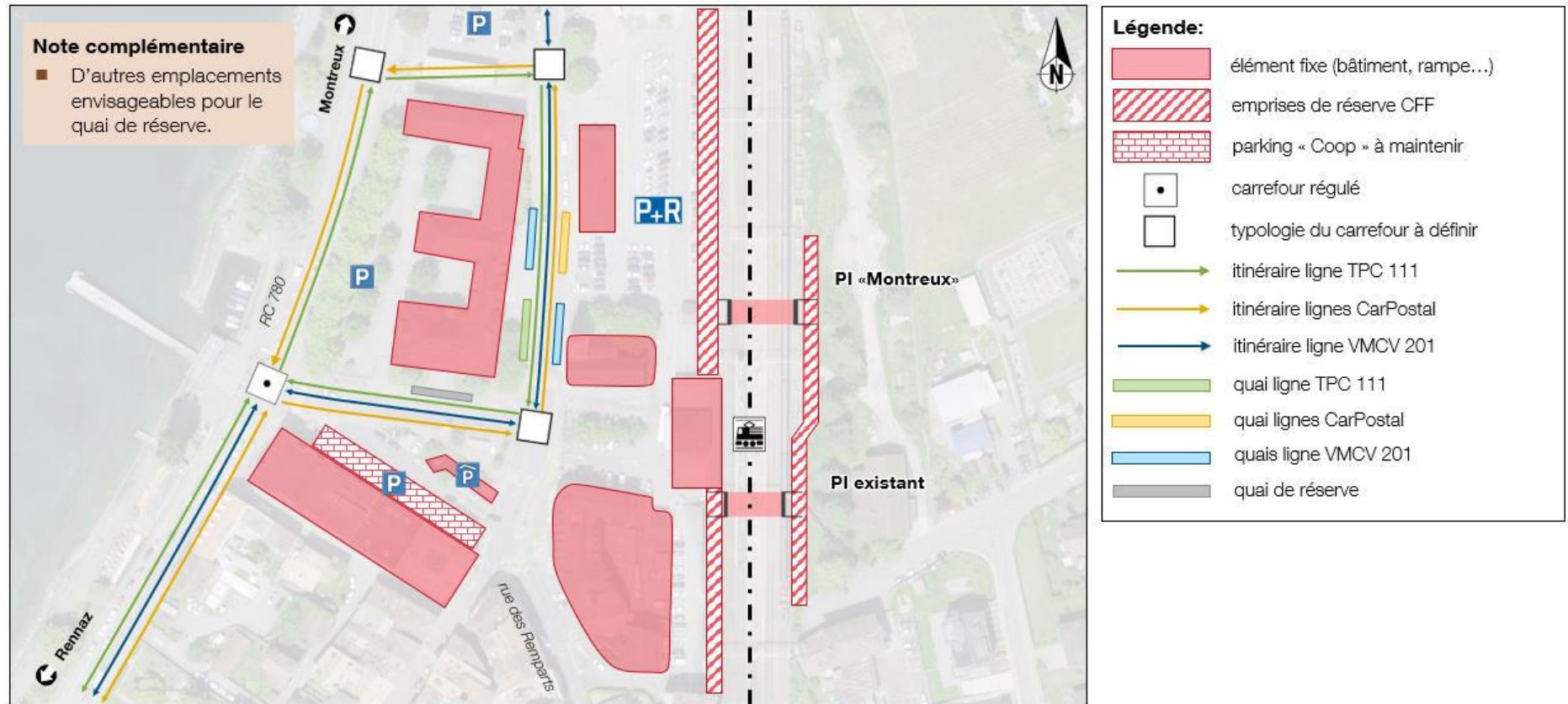


Figure 33 – Secteur «ouest» - Variante B – Affectation des quais et itinéraires des bus

6.1.2 Aspects urbains et paysagers

Pour les deux variantes retenues, le concept d'aménagement vise à limiter au maximum l'impact routier et du stationnement motorisé entre la gare, le bourg et le lac, tout en créant une perspective paysagère est-ouest de qualité. Les esquisses traduisent les principes suivants :

- affirmation d'une identité spatiale et paysagère reliant la gare et le lac, avec son débarcadère, mettant en valeur le grand paysage et la présence du bourg historique;
- maximisation des espaces dévolus aux piétons, notamment l'élargissement des trottoirs et de bonnes continuités des cheminements vers les diverses destinations alentours;
- maintien et renforcement de l'arborisation, avec de bonnes conditions de développement en pleine terre (coordination avec parking souterrain devant la « Coop » à vérifier);
- création de surfaces perméables et semi-perméables sur la place de la Gare;
- potentiel d'accueil pour des usages restant à définir par la Municipalité pour la place de la Gare (place de jeu emblématique, assises et espaces de détente, marché, manifestations...);
- suppression de mobiliers, installations et signalisations non impératives pour libérer l'espace et dégager les vues;
- dans toute la mesure du possible, éviter l'implantation de quais pour les bus sur la rue du Collège ou du moins en limiter l'impact spatial et visuel;
- proscrire le stationnement des véhicules motorisés sur la place de la Gare et y limiter la circulation motorisée à des besoins occasionnels et à faible impact (urgences, livraisons, travaux, entretien, taxis éventuels).

Variante A

L'implantation de 3 quais au nord de la Maison de Commune crée une place de la Gare secondaire, regroupant l'essentiel des fonctions de l'interface ouest. Cette emprise, de même que la voie de circulation nécessaire aux bus le long des voies ferrées, réduit sensiblement et conditionne les possibilités de bâtir dans ce secteur.

Deux arrêts complémentaires sont prévus sur l'avenue des Comtes de Savoie. Le plan d'aménagement les figure en partie sud. Une variante au nord, devant le bâtiment de la poste, éviterait des conflits de manœuvre.

Variante B

L'implantation des arrêts de bus en bordure de chaussée permet d'éviter tout impact de l'interface dans le secteur au nord de la Maison de Commune, préservant ainsi toute latitude d'aménagement pour la planification du nouveau quartier des « Portes du Bourg », de part et d'autre de l'avenue des Comtes de Savoie. L'esquisse présentée figure en traitillés l'emprise des constructions telle que prévue dans le projet du schéma directeur des « Portes du Bourg ».

Quatre arrêts de bus à distance sur l'avenue des Comtes de Savoie permettent une totale indépendance d'arrivée et départs. Un arrêt supplémentaire (réserve) pourrait être aménagé sur la rue du Collège.

6.1.3 Implantation du stationnement multimodal

Dans les deux variantes, la dépose minute et le stationnement des deux-roues motorisés sont localisés à l'emplacement du parking existant au sud du bâtiment voyageur. Le P+R est maintenu provisoirement sur le parking nord existant. A terme, il est considéré qu'il sera intégré au parking en ouvrage à réaliser avec les futures constructions.

Le stationnement des vélos est à localiser au plus près des quais et du passage sous-voies CFF. Dans les deux variantes, il est esquissé en partie le long de la rampe du passage inférieur et sur la place de la Gare, à proximité du bâtiment voyageur. D'autres implantations sont possibles, à définir dans le projet d'espace public à établir ultérieurement.

Le stationnement des taxis est localisé dans un emplacement directement perceptible depuis la sortie du passage inférieur et des principaux arrêts de bus. Il est admis que les taxis puissent manœuvrer dans l'aire piétonne. Un espace d'attente couvert serait bienvenu à proximité, idéalement intégré dans les futures constructions, sous forme de portique ou de porte-à-faux.

6.1.4 Potentiel à bâtir

Les potentiels constructibles pour le secteur ouest n'ont pas été estimés étant donné qu'ils ne sont pas imbriqués avec l'aménagement de l'interface. Notons que dans les deux variantes, l'implantation prévue par CFF SA pour le passage inférieur ne permet plus d'extension du bâtiment voyageur vers le nord.

Pour la variante A, l'emprise de construction prévue dans le schéma directeur des « Portes-du-Bourg » est réduite sensiblement par l'aménagement des quais et par le couloir de circulation des bus le long des voies ferrées pour permettre une boucle de rebroussement. Considérant qu'une partie de ces emprises pourrait se limiter au rez-de-chaussée, la perte de SPd potentielle est estimée à 6'500 m² par rapport à l'estimation faite dans le cadre du schéma directeur

Pour la variante B, l'emprise de construction prévue dans le SD Portes-du-Bourg n'est pas impactée.

6.2 A l'est des voies CFF

Fig.34-35 Sur la base des analyses préliminaires effectuées et des orientations fixées par les parties prenantes, deux variantes d'organisation et d'aménagement de l'interface ont été élaborées pour le secteur « est ».

Variante A – Gare routière à l'est de l'ancienne remise aux locomotives



Figure 34 – Secteur « est » – Variante A

Variante B – Gare routière au nord de l'ancienne remise aux locomotives



Figure 35 – Secteur « est » – Variante B

6.2.1 Implantation des quais et principes de circulation

La variante A prévoit l'aménagement de deux quais parallèles avec une circulation des bus autour d'un îlot central dans le sens antihoraire. Au vu de l'espace disponible, les deux quais ont pour le moment été dimensionnés de manière à accueillir des bus articulés. Dans ce cas, la gare routière a été implantée en bordure d'un éventuel futur quartier, en lien direct avec la route de la Tour-Rouge. Si les quais sont plus éloignés du futur passage sous-voies, ils sont par contre mieux mis en évidence vis-à-vis de l'extérieur du quartier (relation avec les espaces publics attenants).

La variante B poursuit les mêmes principes, mais avec une gare routière implantée au cœur du futur quartier. L'aménagement est donc davantage confiné, en étroite relation avec les bâtiments environnants, et plus proche du passage inférieur.

En l'état, au vu des incertitudes quant au développement de ce nouveau quartier, les deux variantes n'ont pas été départagées. Les parties prenantes ont néanmoins formulé une préférence pour la variante A qui offre davantage d'interaction avec l'espace-rue.

6.2.2 Aspects urbains et paysagers

Le concept d'aménagement côté des voies est tributaire de divers paramètres qui n'ont pu être consolidés lors de la présente étude. Divers points seront à documenter et clarifier dans le cadre de la poursuite des études, notamment :

- la nécessité ou non de maintenir l'ancienne remise aux locomotives, portée à l'inventaire du patrimoine CFF, dans une pesée d'intérêt globale;
- l'arborisation majeure existante à conserver ou à compenser;
- les contraintes de protection contre le bruit et contre les accidents majeurs liées à l'exploitation des voies ferroviaires, conditionnant les implantations des futures constructions et des affectations.

En interaction avec ces éléments, l'implantation des divers éléments de l'interface de transports côté des voies CFF ne pourra se concevoir en-dehors d'un projet global d'urbanisation de ce secteur, toutes les composantes de cet aménagement étant interdépendantes. Cette condition est une donnée déterminante à verser au cahier des charges de la poursuite des études pour ce secteur.

Néanmoins, dans le cadre de la présente étude préliminaire, la conservation de la halle CFF et de l'essentiel de l'arborisation existante ont été pris en compte. D'autres esquisses ont été élaborées sans considérer un tel postulat. Par contre, étant donné leur complexité et les moyens limités de la présente étude, les impacts en lien avec l'OPB et l'OPAM n'ont pas été considérés dans les simulations d'implantation des constructions et de calcul des potentiels constructibles.

Deux variantes ont été esquissées pour l'implantation des arrêts de bus, l'une (A) en lien direct avec le carrefour des rues existantes, sous forme d'une extension des espaces publics actuels, l'autre (B) au cœur du nouveau quartier, plus directement en lien avec la sortie du passage inférieur CFF projeté. Dans les deux cas, la conception de cette gare routière a été associée à la création d'une place publique, définie par le

bâti et l'arborisation, potentiellement activée par des activités et équipements publics en rez-de-chaussée.

Dans les deux cas, un effort a été porté sur la réservation de surfaces en pleine terre et au renforcement de l'arborisation, participant à la création de conditions favorables à la création d'un microclimat agréable, à la préservation de sols vivants et à la gestion des eaux de surface sur site.

L'accès au stationnement privé, notamment automobile, lié aux nouvelles constructions n'a pas été traité, mais devra être pris en compte dans le projet urbain futur, en évitant de générer du trafic au sein de la nouvelle pièce urbaine, en particulier sur la place publique intégrant la gare routière. Cette dernière est conçue comme étant réservée aux bus et aux modes doux, ainsi qu'aux besoins occasionnels de livraisons, secours et maintenance.

6.2.3 Implantation du stationnement multimodal

Les besoins en stationnement motorisés ont été localisés en bordure des rues existantes afin d'éviter toute pénétration de trafic induit par l'interface à l'intérieur du nouveau quartier.

Le stationnement vélos est localisé à proximité des débouchés du nouveau passage sous-voies CFF.

Les implantations figurant sur les variantes illustrées sont indicatives, des ajustements restant possibles. Leur localisation précise sera d'ailleurs à définir en lien avec le projet urbain qui reste à élaborer pour ce secteur. A ce stade, les esquisses visent surtout à démontrer la faisabilité du programme lié à l'interface.

6.2.4 Potentiel à bâtir

Dans les deux variantes esquissées, les gabarits des nouvelles constructions ont été limités à 4 niveaux maximum, comme dans le cadre du schéma directeur des « Portes du Bourg ». La halle CFF conservée a été comptabilisée comme occupée totalement. Le total des SPd estimée a été calculé en multipliant les surfaces des emprises bâties par le nombre d'étages, puis une déduction de 10% a été opérée pour tenir compte de surfaces non habitables (toutes affectations comprises) intégrées dans les volumes.

Pour la variante A, le bâtiment proche des voies et de la halle CFF a été considéré avec 3 niveaux, le grand bâtiment articulé l'a été avec 4 niveaux. Le total estimatif de SPd est de 7'000 m²

Pour la variante B, les trois nouveaux bâtiments ont été considérés avec 4 niveaux. Le total estimatif de SPd est de 6'700 m².

Ces valeurs sont à considérer comme des ordres de grandeur et leur écart n'est pas pertinent pour départager ces deux variantes. A titre de comparaison, le potentiel dans ce secteur a été estimé à 9'900 m² dans le cadre du schéma directeur des « Portes du Bourg ».

7. Synthèse

La commune de Villeneuve et la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) ont mandaté les bureaux Transitec et FM+A pour réaliser une étude préliminaire visant à définir les principes d'aménagement et de circulation au sein du futur interface de la gare de Villeneuve.

Au préalable, la réalisation d'un diagnostic multimodal a permis de mettre en évidence **le rôle important de l'interface de la gare de Villeneuve à la fois sur le plan local et régional**. Outre les ~3'000 montées-descentes générées quotidiennement par les train, dont ~1'800 montées-descentes rien que durant les périodes de pointe du matin et du soir (7h00-8h30 et 16h30-18h00), cet espace est également desservi par plusieurs lignes de bus qui enregistrent ~1'050 montées-descentes durant les 3 heures cumulées les plus fréquentées. A noter que le passage sous-voies CFF offre une perméabilité importante entre les quartiers, les collèges et les arrêts de bus. Environ 600 personnes y transitent sans lien direct avec la gare CFF durant ces mêmes périodes de pointe du matin et du soir.

Pour cette étude, rappelons qu'il avait été admis l'hypothèse structurante d'un passage inférieur situé en position « PI Montreux ». A ce jour, la procédure d'approbation des plans (PAP) de ce passage inférieur est toujours en cours à l'OFT, avec un pronostic officieux de conclusion à l'été 2025.

A l'heure actuelle, l'éclatement des quais de bus péjore la lisibilité de l'interface et contraint les transbordements. A terme, le nouvel itinéraire de la ligne VMCV 201, à double sens sur l'avenue des Comtes de Savoie, améliorera les connexions piétonnes avec la gare CFF. A relever encore que l'offre en stationnement pour les vélos est insuffisante dans le secteur de la gare (nombreux stationnement « sauvages » constatés).

Dans le cadre du projet de réaménagement de l'interface de la gare Villeneuve, les besoins pour les bus sont les suivants :

- **3 quais en terminus** (dont 1 de réserve) **et 2 quais de passage à l'ouest des voies;**
- **2 quais en terminus** (dont 1 de réserve) **à l'est des voies.**

En plus, sur l'ensemble de l'interface, il s'agit d'offrir 120 places pour les vélos, 25 places pour les deux-roues motorisés, 90 places voitures (P+R), 4-8 places de dépose-minute, 2-4 « Mobility Carsharing » et 2 places taxis.

En vue de réorganiser, à terme, le fonctionnement global du secteur de la gare, trois plans de circulation ont été générés et étudiés :

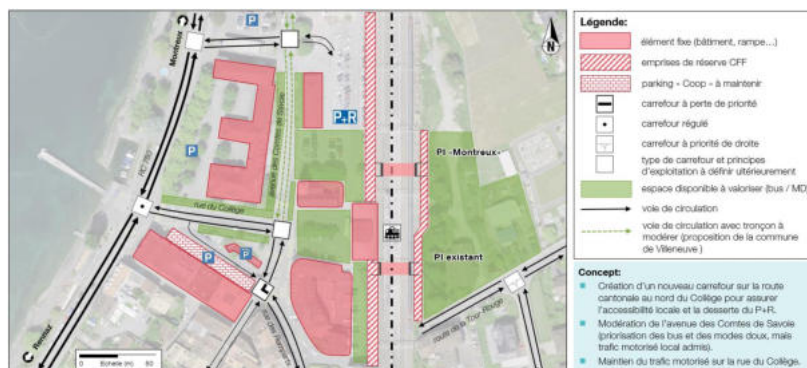
- scénario n°1 : maintien de l'état actuel;
- scénario n°2 : « Portes du Bourg »;
- scénario n°3 : « Poches ».

Après discussion, la Municipalité de Villeneuve a pris la décision d'écarter le scénario n°3 jugé trop volontariste pour le moment.

Pour rappel, celui-ci impliquait la coupure complète du trafic individuel motorisé devant la gare, soit sur la rue du Collège et sur le tronçon sud de l'avenue des Comtes de Savoie.

Le plan de circulation approuvé consiste en un mixte entre l'état actuel et le scénario n°2 « Portes du Bourg » qui recommandait uniquement la coupure du trafic sur la rue du Collège. Les principes retenus peuvent être résumés comme suit :

- **maintien du schéma de circulation existant** (tous les axes routiers attenants à la gare autorisés au trafic motorisé);
- **création d'un nouveau carrefour** (type et fonctionnement à définir dans la suite des études), **au nord du Collège, sur la route cantonale, pour desservir le P+R et réduire le trafic devant la gare;**
- **modération du tronçon sud de l'avenue des Comtes de Savoie** (zone modérée...) **de manière à limiter le trafic au droit de la gare** (transit...);
- **modération éventuelle ultérieure de la rue du Collège.**



A relever que, bien que le scénario n°3 ne soit pas privilégié à ce stade par la Municipalité de Villeneuve, il demeure envisageable à long terme et reste, dans tous les cas, compatible avec les principes d'aménagement retenus.

En vue de définir la nouvelle organisation de l'interface de la gare de part et d'autre des voies CFF, notamment la disposition des quais bus, de nombreuses girations ont été modélisées afin de mettre en évidence les potentiels associés à chaque espace.

Au terme des analyses, **deux variantes ont été retenues à la fois pour le secteur ouest et est. Au vu de nombreuses incertitudes persistantes concernant les développements urbanistiques dans le secteur, elles devront être départagées ultérieurement.**

A l'ouest des voies CFF

■ Variante A :

- 3 quais en épis (dont 1 de réserve) sur la place de la Gare « nord » pour les bus en terminus;
- 2 quais de passage sur l'avenue des Comtes de Savoie.

Cette variante, qui implique une circulation des bus au travers du futur quartier des « Portes du Bourg », a une incidence sur les potentiels urbanistiques de ce secteur.



■ **Variante B :**

- 4 quais longitudinaux sur l'avenue des Comtes de Savoie;
- 1 quai de réserve sur la rue du Collège (voire ailleurs sur l'interface).



A l'est des voies CFF

- **Variante A :** gare routière à l'est de l'ancienne remise aux locomotives avec 2 quais (dont 1 de réserve);



- **Variante B** : gare routière au nord de l'ancienne remise aux locomotives avec 2 quais (dont 1 de réserve).



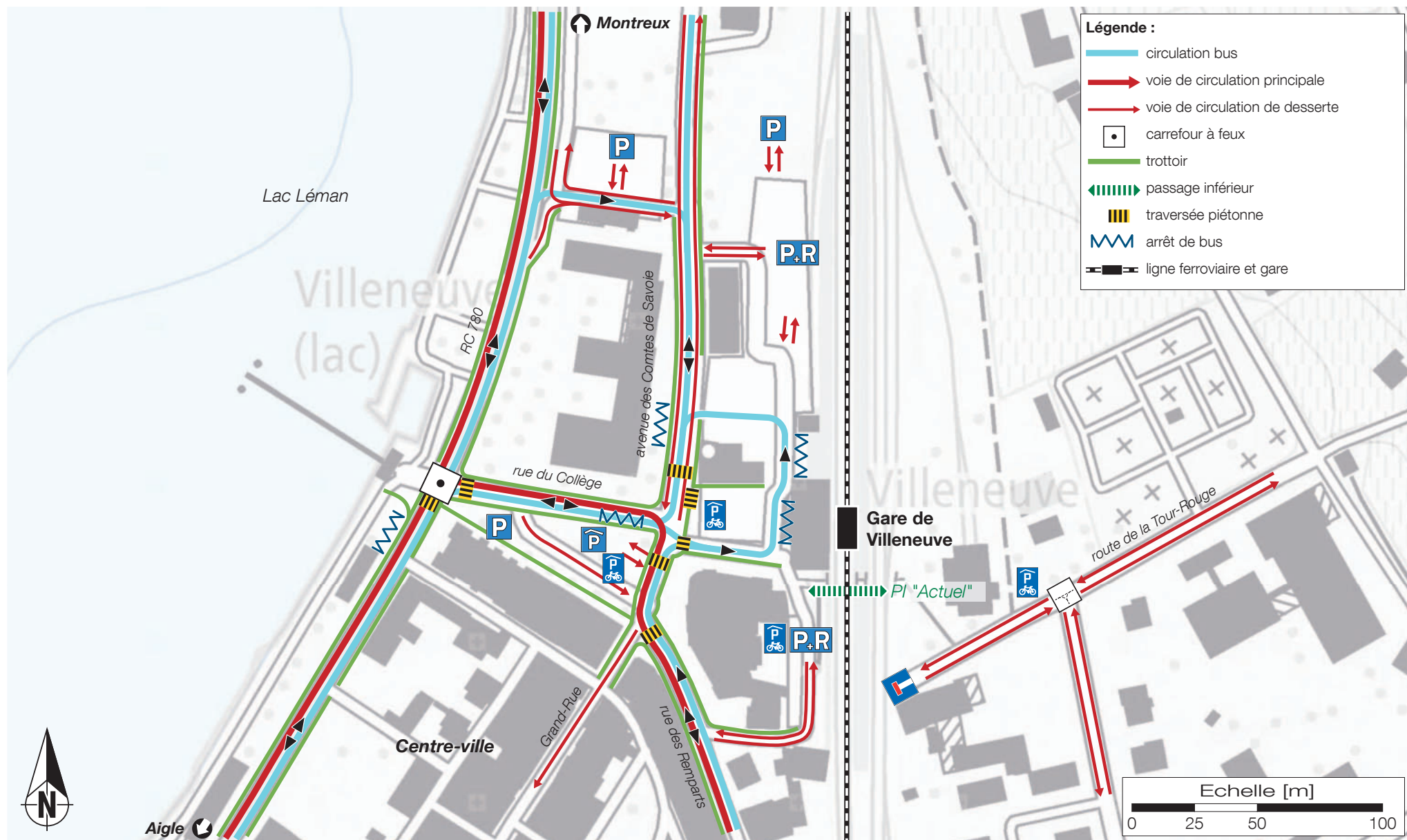
A noter que la variante A, qui propose une gare routière davantage en lien avec la desserte locale (et non isolée au cœur du futur quartier) est pour l'instant préférée. Dans tous les cas, ce secteur situé à l'est des voies CFF devra être conçu dans le cadre d'un projet global d'urbanisation, toutes les composantes de cet aménagement étant interdépendantes.

	Transitec	FM+A
F. Meyer Superviseur	L. Gilliéron Responsable de projet	X. Fischer Responsable de projet

Lausanne, le 01.04.2025

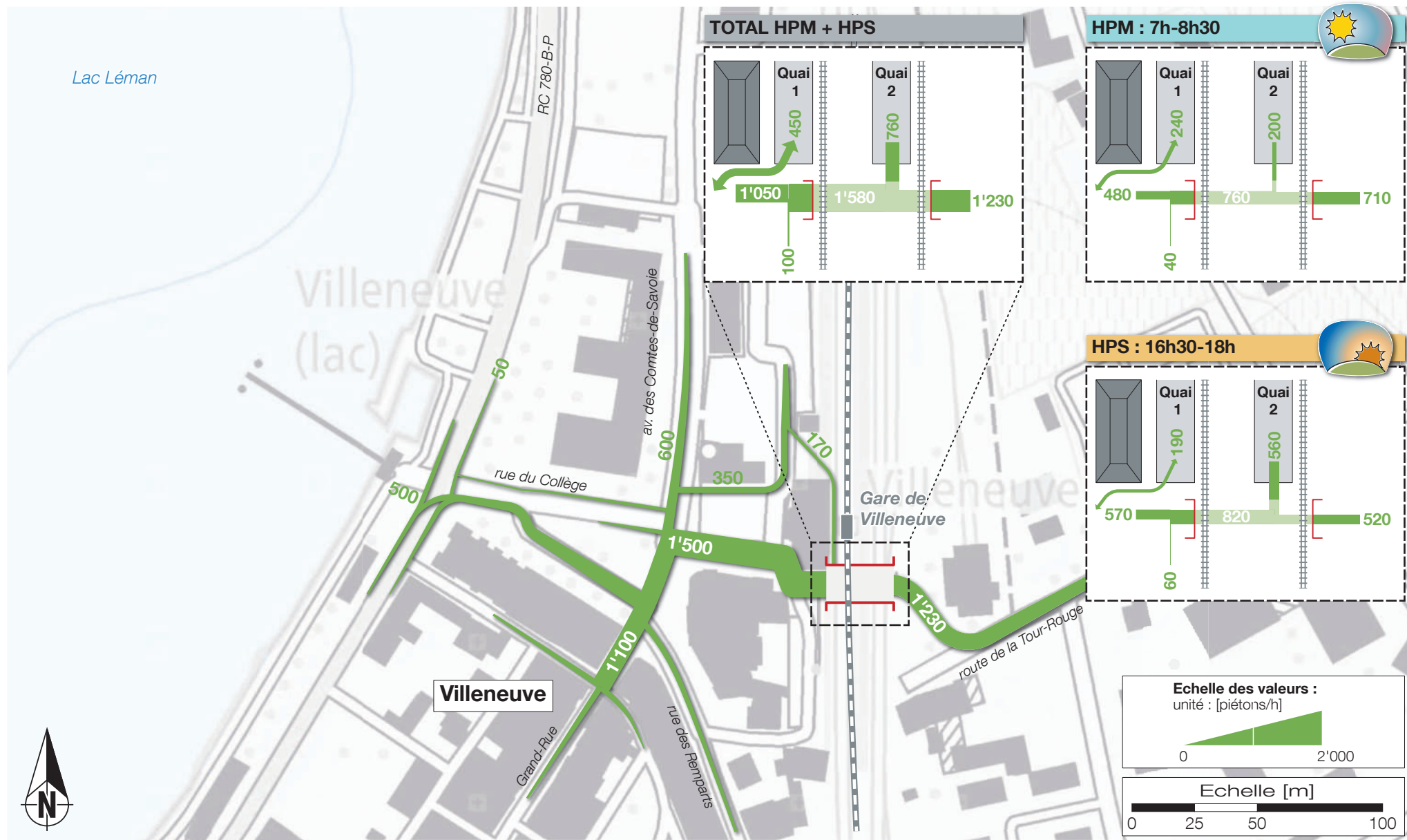
8. Annexes

Principe d'organisation des circulations – Etat actuel (2023)

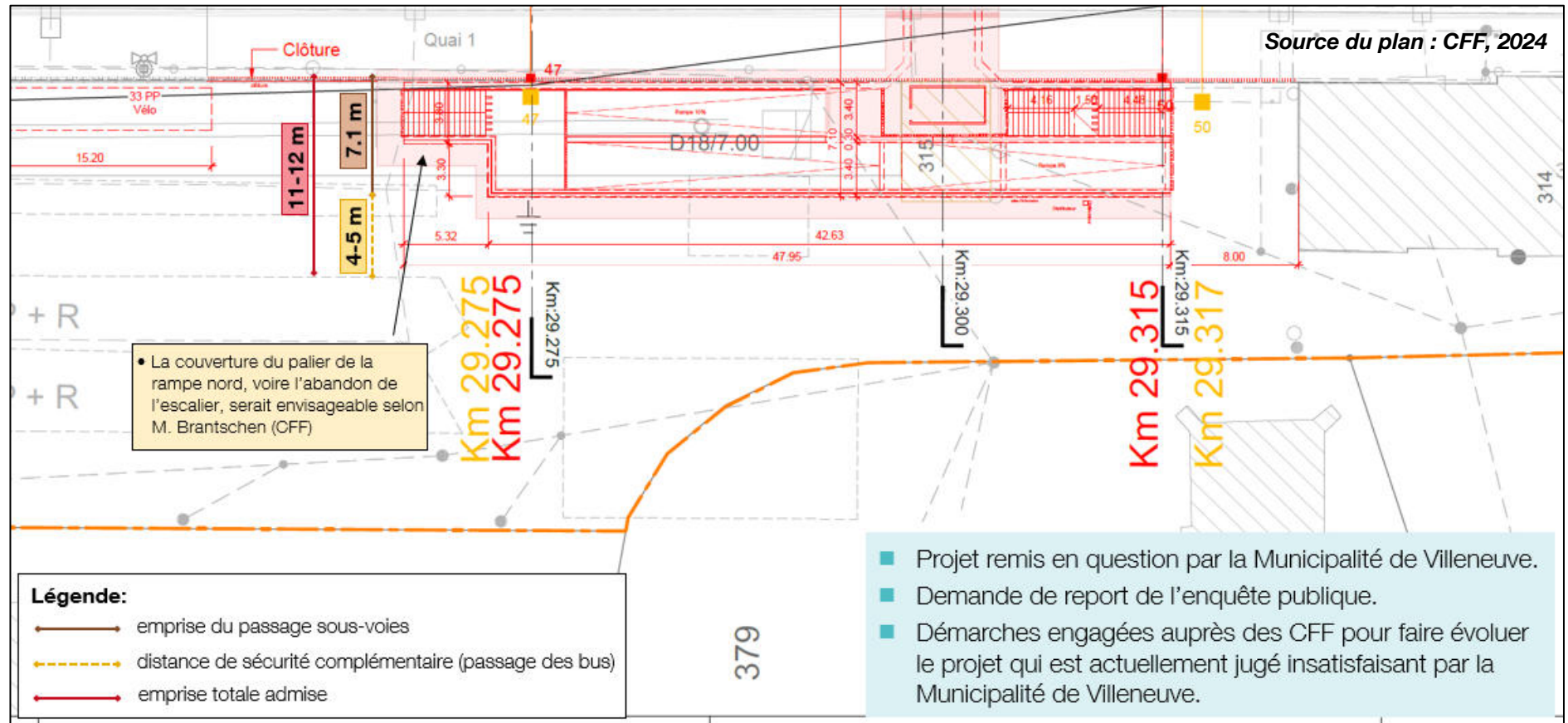




Répartition spatiale des charges piétonnes – Demande cumulée durant les périodes de pointe du matin et du soir



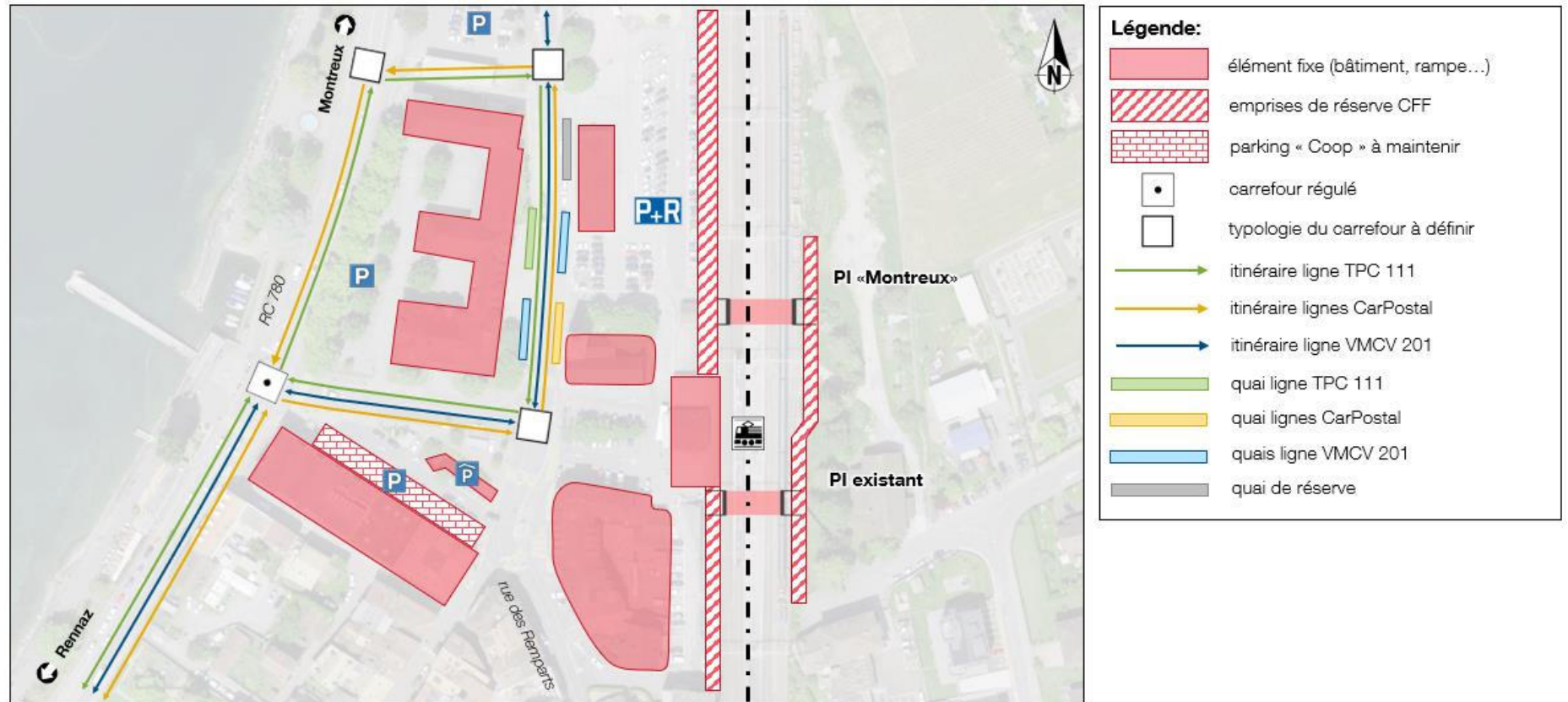
Annexe 3 – Plan du futur passage sous-voies (CFF)



Annexe 4 – Variante 1 (non retenue) – Plan d'aménagement – Ouest



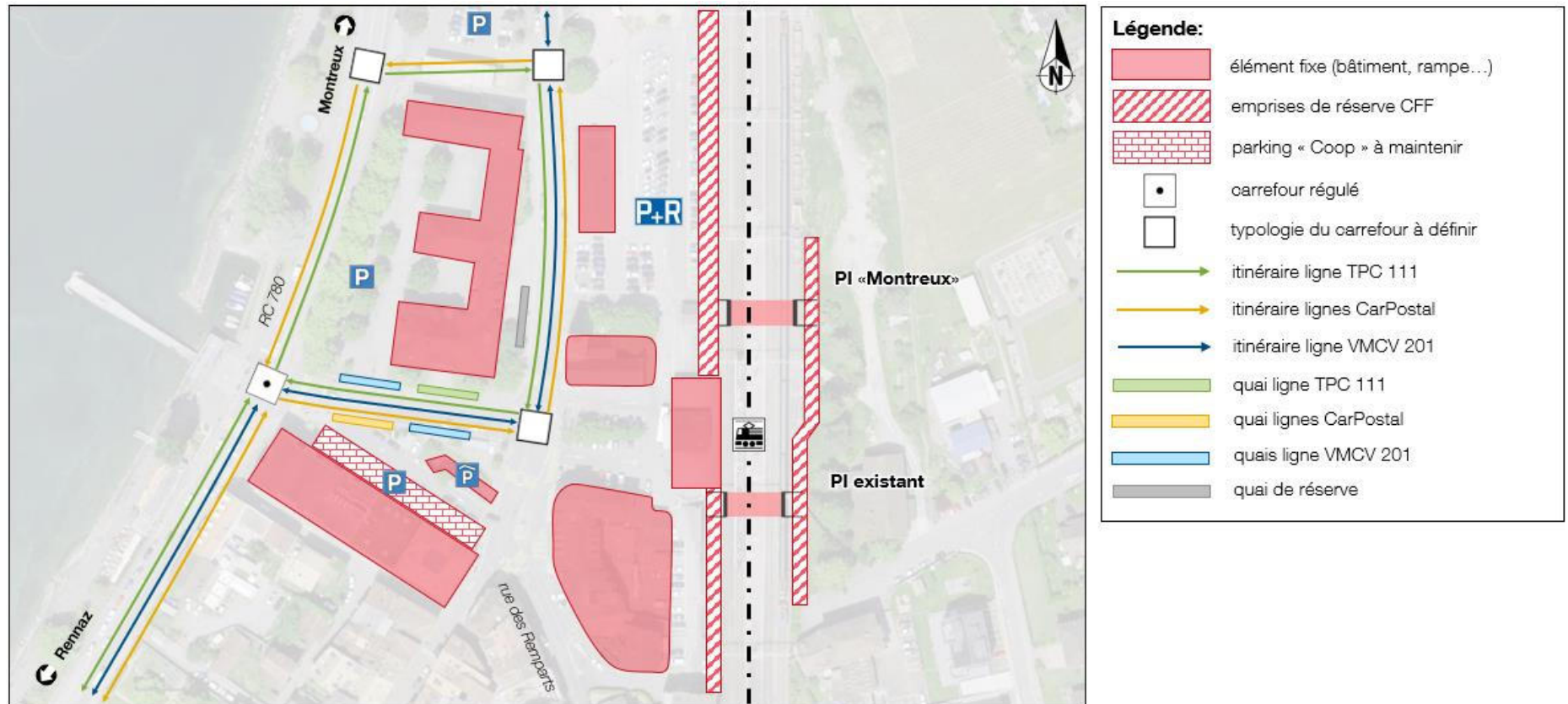
Annexe 5 – Variante 1 (non retenue) – Principes de circulation – Ouest



Annexe 6 – Variante 2 (non retenue) – Plan d'aménagement – Ouest



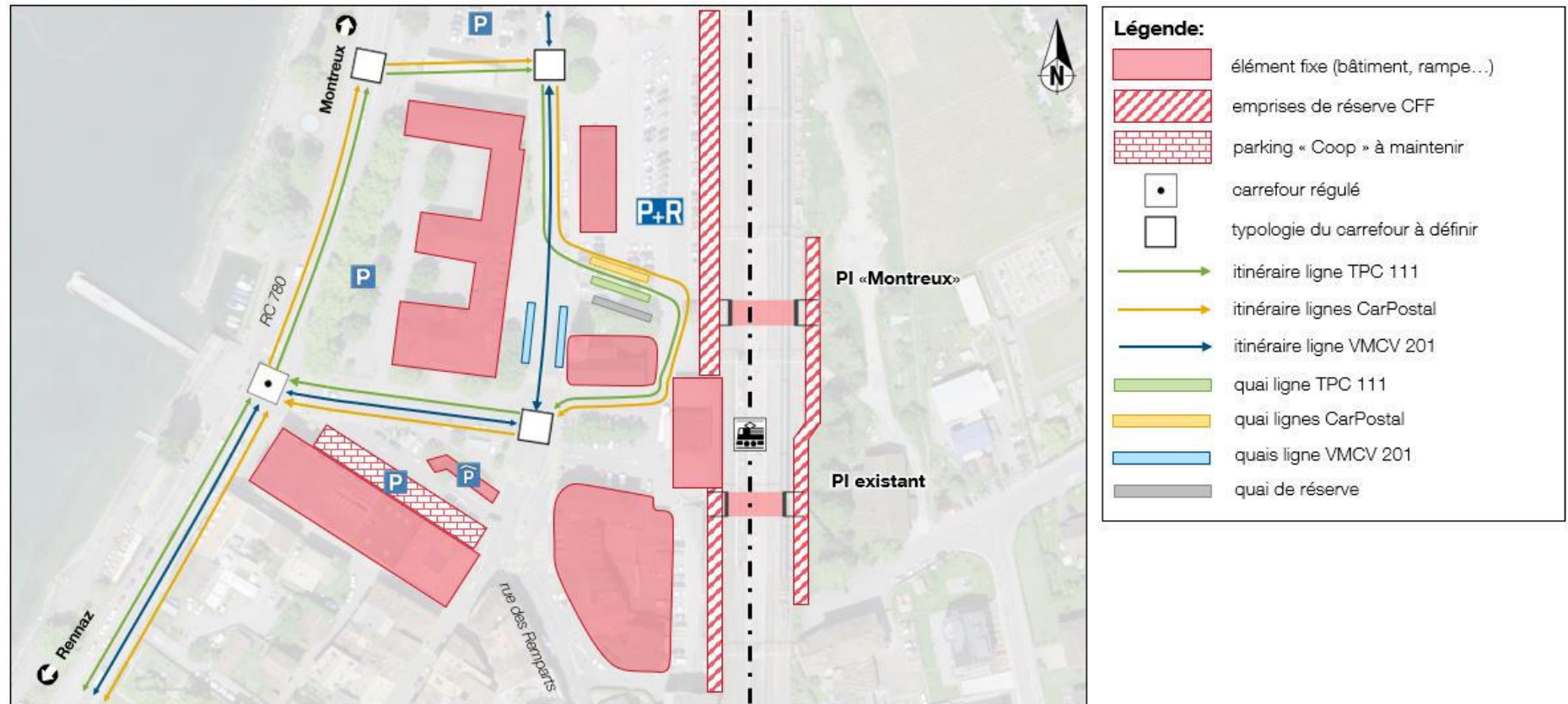
Annexe 7 – Variante 2 (non retenue) – Principes de circulation – Ouest



Annexe 8 – Variante 3 (non retenue) – Plan d'aménagement – Ouest



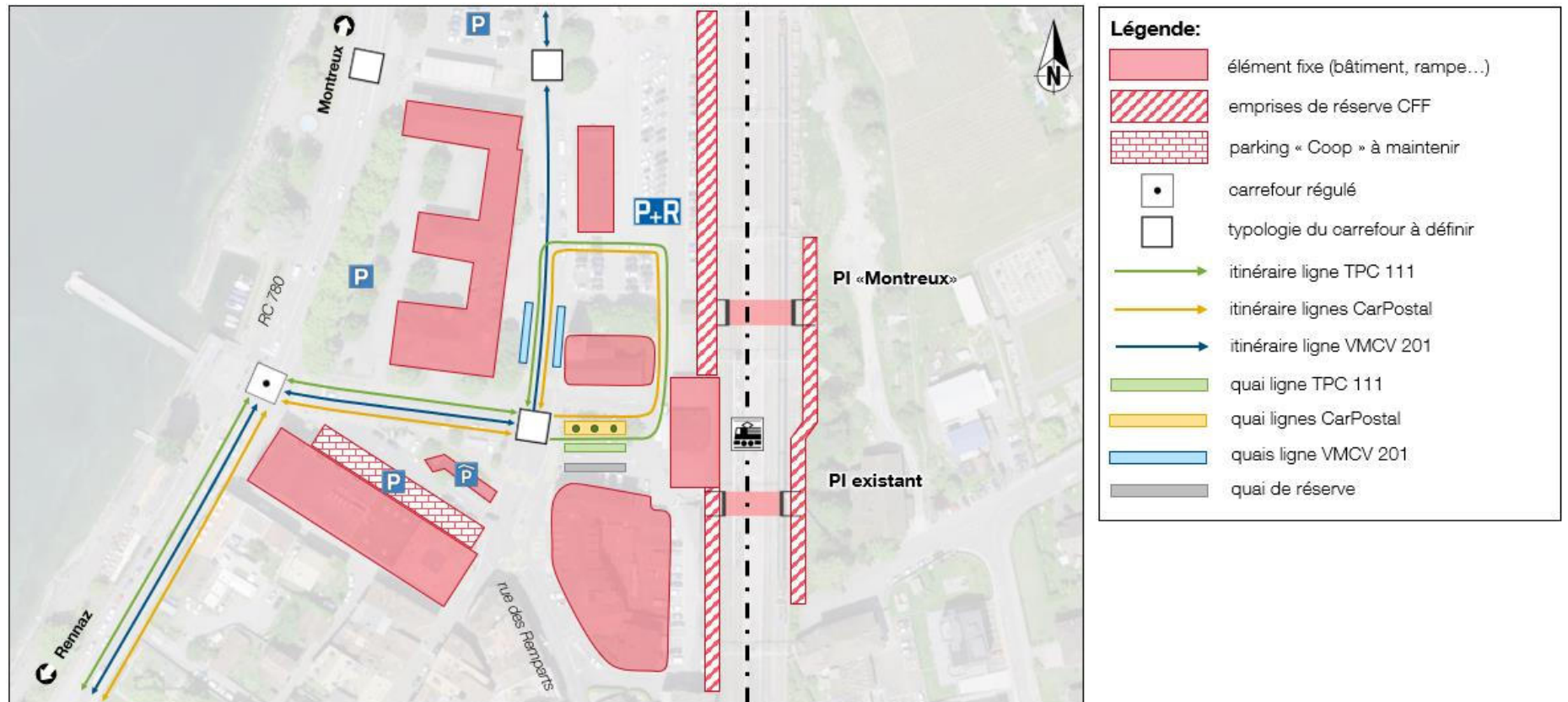
Annexe 9 – Variante 3 (non retenue) – Principes de circulation – Ouest



Annexe 10 – Variante 4 (non retenue) – Plan d'aménagement – Ouest



Annexe 11 – Variante 4 (non retenue) – Principes de circulation – Ouest



*Annexe 12 – Variante 1 (non retenue) – Plan d'aménagement – Est
(avec suppression ancienne remise aux locomotives)*



*Annexe 13 – Variante 2 (non retenue) – Plan d'aménagement – Est
(avec suppression ancienne remise aux locomotives)*



Annexe 14 – Concept d'aménagement – Secteur «ouest» – Variante A



Annexe 15 – Concept d'aménagement – Secteur «ouest» – Variante B



Annexe 16 – Concept d'aménagement – Secteur « est » - Variante A



Annexe 17 – Concept d'aménagement – Secteur « est » - Variante B

