Direction générale du territoire et du logement (DGTL)
Direction projets territoriaux (DIP)

Plan d'Affectation Cantonal (PAC)
de l'école professionnelle de
Payerne

Prestations mobilité

Prestations d'analyse trafic et d'accessibilité

Octobre 2024

RGR
INGÉNIEURS
CONSEILS

Planification des transports et de la mobilité
Aménagement et exploitation
Gestion du trafic autoroutier
Modélisation – simulation - comptages

1 CONTEXTE

2 DIAGNOSTIC

3 DIMENSIONNEMENT STATIONNEMENT

4 GÉNÉRATION DE TRAFIC

5 PRINCIPES D'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE AU SITE

6 SYNTHÈSE

1

CONTEXTE

Contexte

- La DGIP et la DGEP prévoient d'implanter la future école professionnelle de Payerne (EPP) sur la parcelle 2877 de la commune située 800 mètres à mi-chemin entre les gares CFF de Payerne et Corcelles-sud.
- La futur site (EPP+ autres écoles) devra accueillir environ 750 personnes quotidiennement. Le principal enjeu du projet est de proposer un concept d'accessibilité fonctionnel et sécurité, notamment pour les piétons depuis les gares et centres urbains de Payerne et Corcelles-sud.

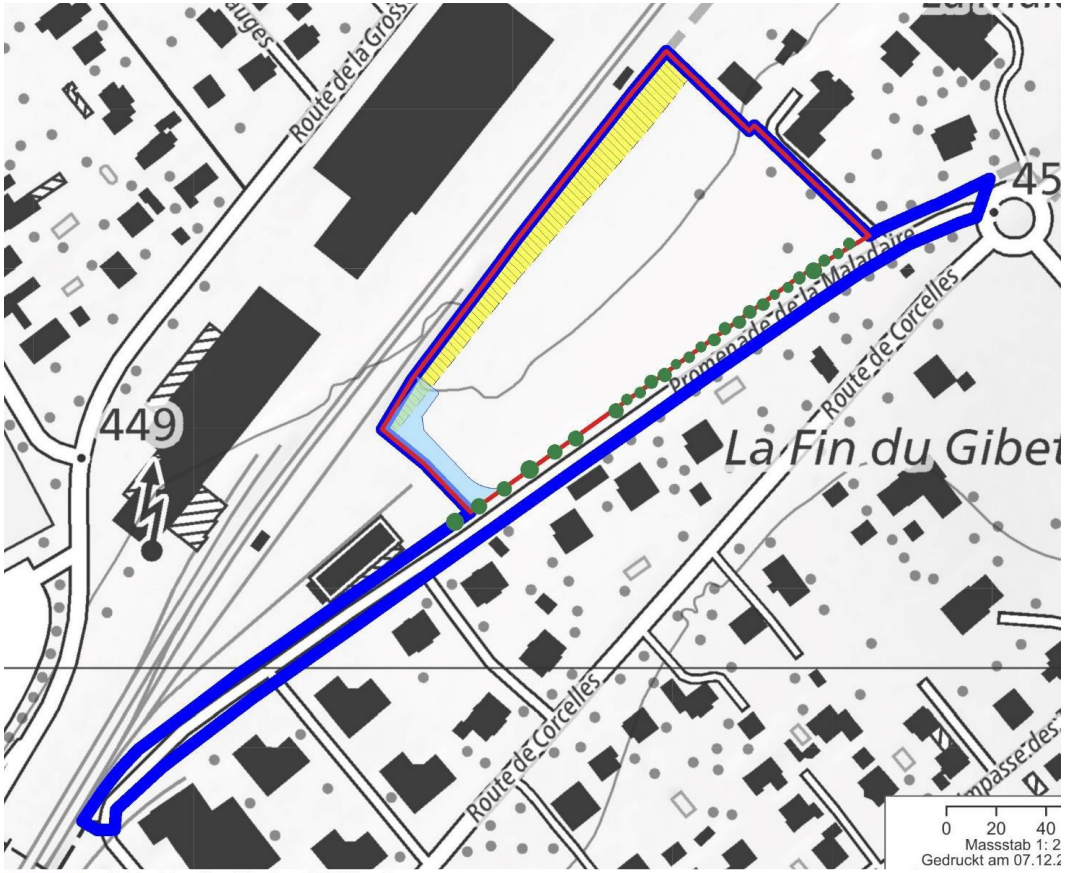
- Dans ce contexte, le bureau RGR a été mandaté par la DGTL pour l'élaboration du volet mobilité du Plan d'Aménagement Cantonal (PAC) de l'école professionnelle de Payerne, comprenant :
    - Un diagnostic multimodal ;
    - Les besoins en stationnement et génération de trafic (actuelle et future) tous modes ;
    - Le concept d'accessibilité au site.

- Ces prestations vont se baser sur 3 études mobilité de faisabilité réalisées pour le PAC :
    - Etude de faisabilité – Rapport mobilité, le bureau Team+ (février 2021).
    - Avant-projet de plan de mobilité du site, bureau CITEC (juillet 2022).
    - Etude d'accessibilité – Ateliers mobilité, bureaux Team+ et Christ & Gygax (décembre 2022).

- Le cahier des charges du concours de projets à un degré de procédure ouverte d'architecture, de paysage et d'ingénierie (SIA 142) a été publié fin janvier 2023, intégrant le programme définitif du projet.

Périmètres

- Le PAC fait l'objet d'un **périmètre de construction** (en rouge) et d'un **périmètre de réflexion** (en bleu) comprenant la promenade de la Maladaire afin d'encourager l'élaboration de propositions d'aménagement des accès.



Fond de plan ©swisstopo

Contexte

- Le site doit accueillir en plus de l'école professionnelle (EPP) :
  - Les locaux pour l'Ecole de la transition (EdT) ;
  - Une antenne du Centre d'Orientation et de Formation Professionnel (COFOP);
  - L'Association scolaire intercommunales de Payerne et Environs (ASIPE).

- Le programme du site prévoit le nombre d'occupants suivants :

	Nb. élèves	Nb d'enseignants et personnel
Ecoles professionnelles	533	40
EdT	80	5
Antenne COFOP	65	10
Réserve	92	8
Total	**770**	**65**

- Le site accueillera enfin 3 salles de sport dont les affectations ne sont pas considérées dans les calculs des besoins en stationnement et de génération de trafic des études de faisabilité.

2

DIAGNOSTIC

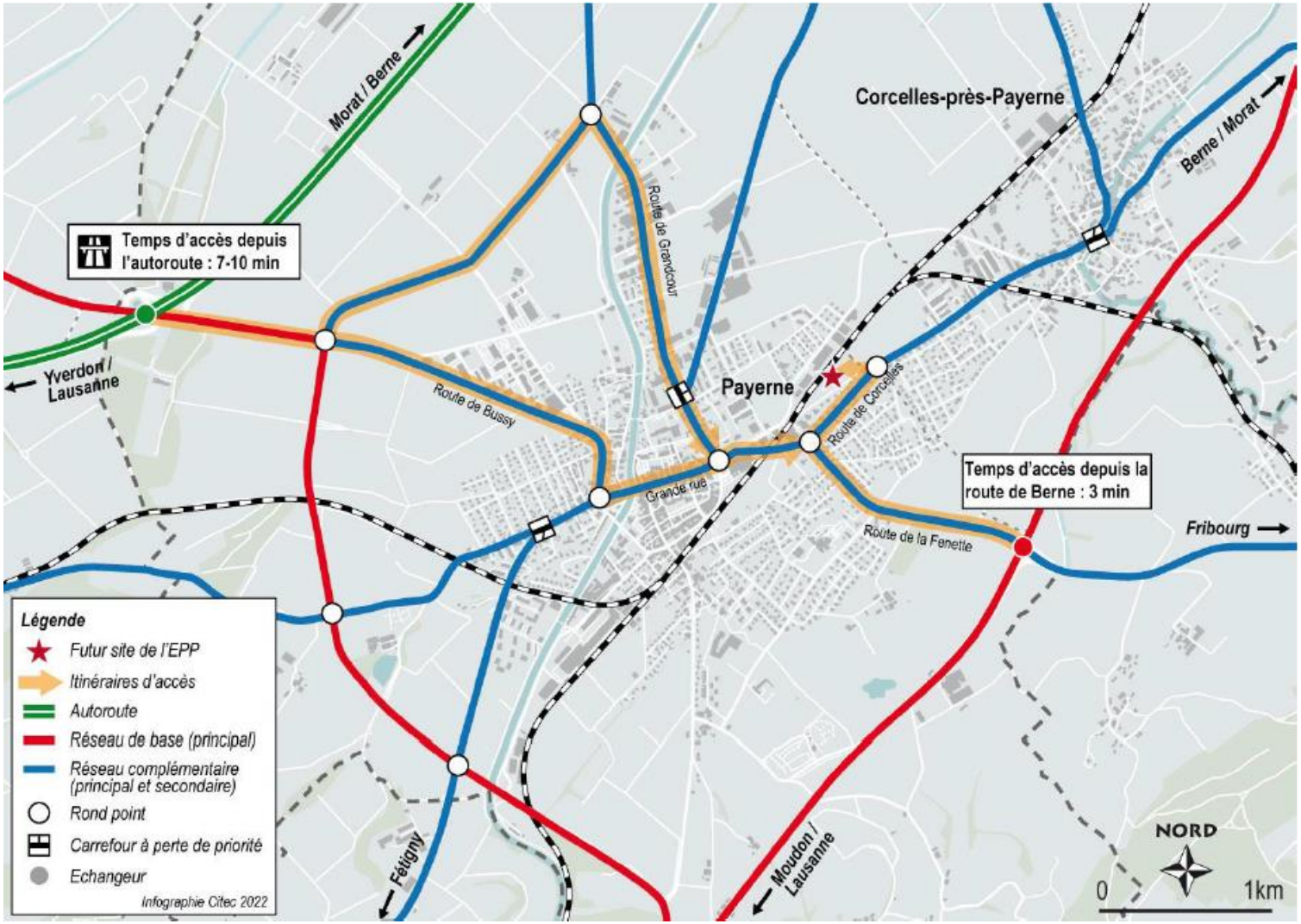
Transports individuels motorisés (TIM)

- Le site de l'EPP est accessible depuis la Promenade de la Maladaire qui se rattache à l'Est et à l'Ouest à la route de Corcelles par des giratoires :
  - **La Promenade de la Maladaire** (route communale) est bordée au sud par un quartier résidentiel et au nord par la parcelle devant accueillir l'EPP. Le gabarit de voies (d'environ 5.20 m.) est réduit et les piétons s'y déplacent sur la chaussée.
  - **La route de Corcelles** (route cantonale n°518 du réseau Complémentaire Principal) est l'axe d'entrée Est de la ville de Payerne et l'axe de liaison entre Payerne et Corcelles-près-Payerne.

- La **vitesse légale** sur la Promenade de la Maladaire et la route de Corcelles est de 50 km/h.

- **Aucun stationnement public :**
  - Aucun stationnement public n'est présent dans le périmètre direct (route de la Maladaire et route de Corcelles) de l'EPP.
  - Cependant, un parking public d'environ 230 places est présent à la place des Tireurs, à proximité des voies CFF et du passage sous voie donnant sur la route de la Maladaire (à environ 400 m. du site de l'EPP). Les études de stationnement du site ont mis en évidence que son taux d'occupation moyen se situe autour des 50%.

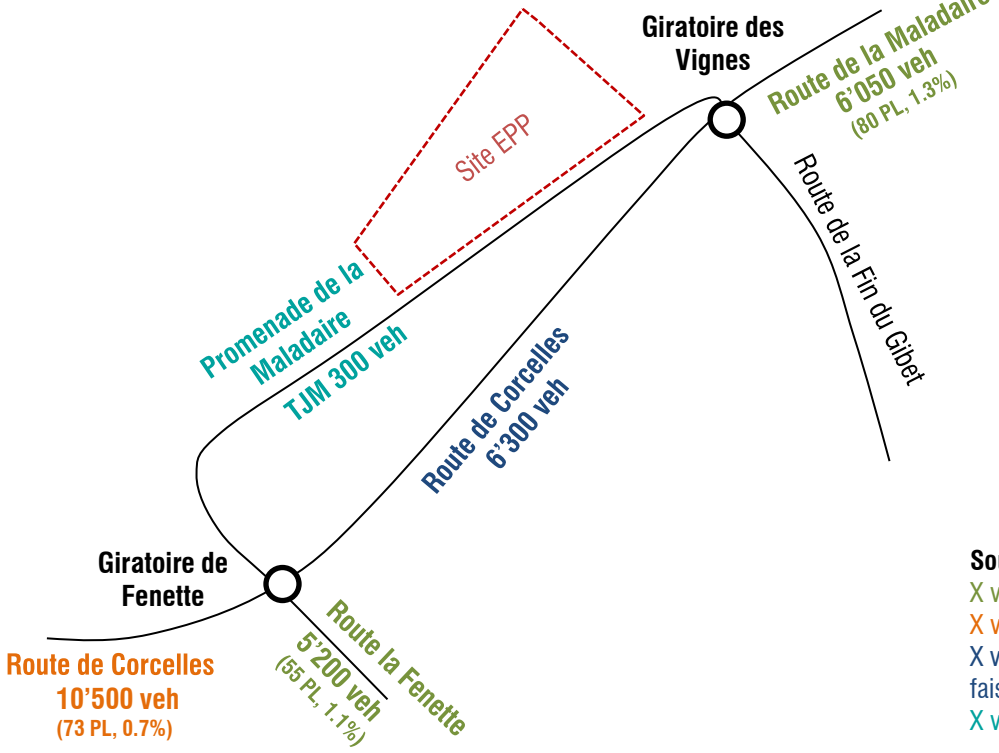
Transports individuels motorisés (TIM)



Hiérarchie du réseau routier de Payerne et accessibilité au site en TIM (avant-projet de plan de mobilité du site, Citec, 25.07.2022)

Transports individuels motorisés (TIM) : charges de trafic journalière moyenne (TJM)

- Les charges de trafic journalières suivantes ont été recensées sur certains axes routiers :



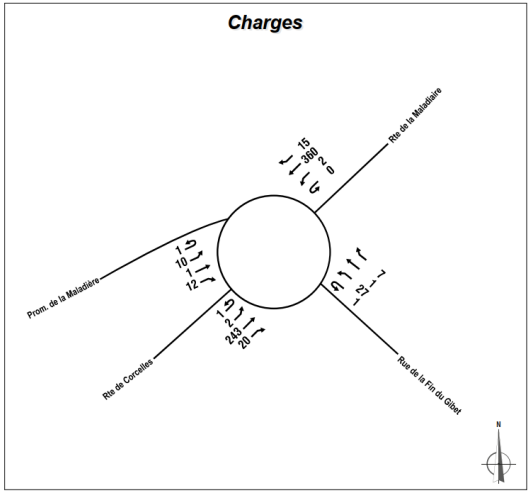
Sources des comptages :
X véh. : Comptages Canton de Vaud (2015)
X véh. : Comptages DGMR, Canton de Vaud (juin 2017)
X véh. : Charges indiquées par le bureau Team+ dans l'étude de faisabilité de 2021 (valeurs TJM de 2019)
X véh. : Innolutions (08/09/2022 – 15/09/2022)[1]

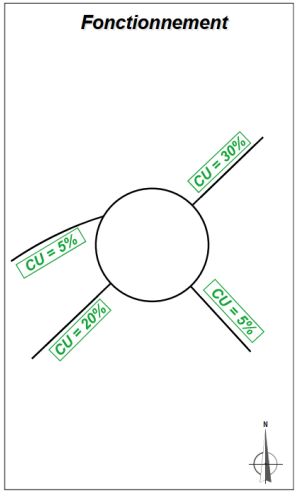
[1] *Selon Etude d'accessibilité – Ateliers mobilité, bureaux Team+ et Christ & Gygax (décembre 2022).*

Transports individuels motorisés (TIM) : charges de trafic directionnelles aux giratoire des Vignes et de Fenette à l'heure de pointe du matin (HPM, 07h00 – 08h00)

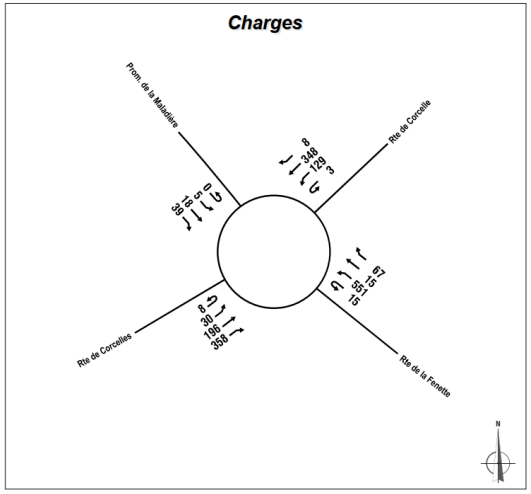
Les charges de trafic des 2 giratoires ont été comptées le mardi 8 octobre 2024 aux heures de pointes par le bureau RGR.

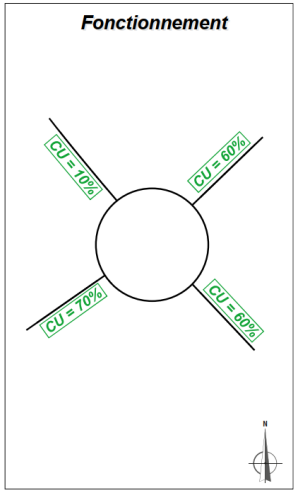
Giratoire des Vignes





Giratoire de Fenette

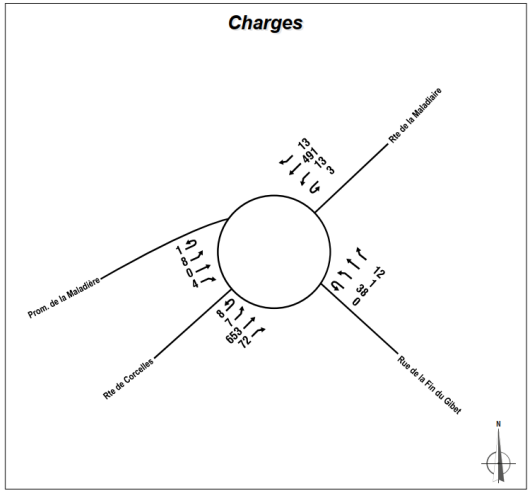


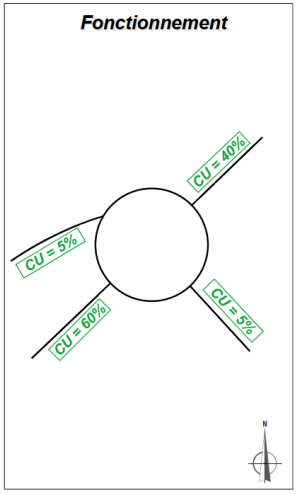


Transports individuels motorisés (TIM) : charges de trafic directionnelles aux giratoire des Vignes et de Fenette à l'heure de pointe du soir (HPS, 17h00 – 18h00)

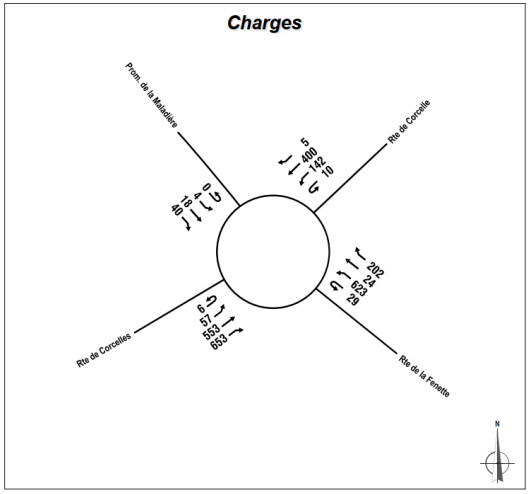
Les charges de trafic des 2 giratoires ont été comptées le mardi 8 octobre 2024 aux heures de pointes par le bureau RGR.

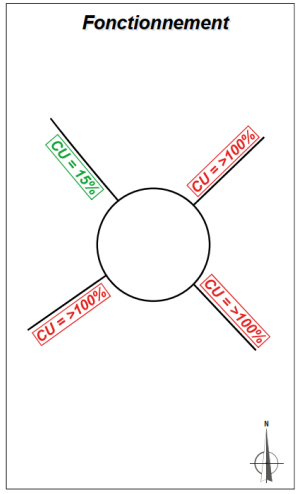
Giratoire des Vignes





Giratoire de Fenette





Transports publics (TP)

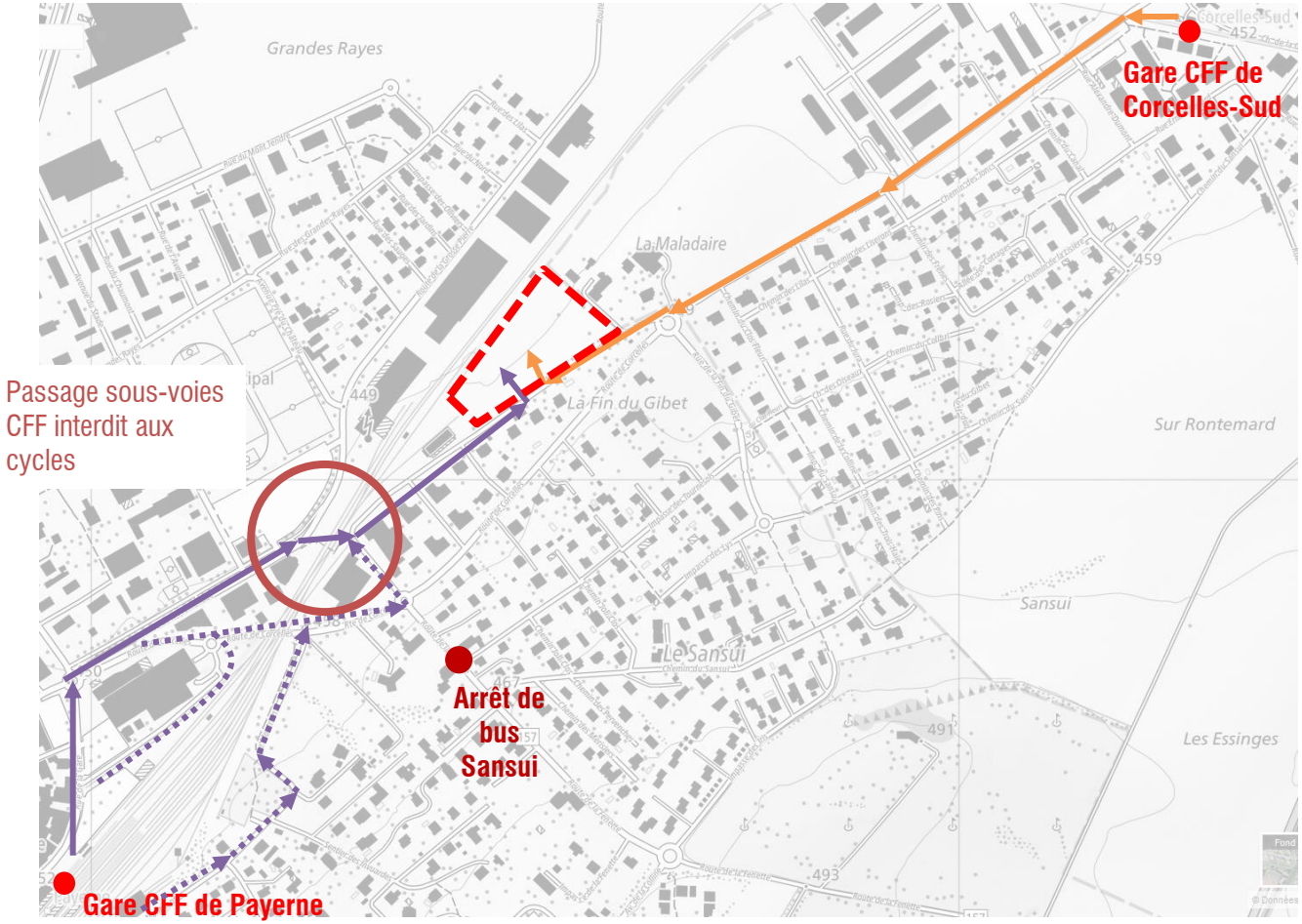
- L'EPP sera située à mi-chemin (800 mètres, soit une dizaine de minutes de marche) des **2 gares de Payerne et de Corcelles-sud**. Ces dernières sont desservies au minium à la demi-heure par les lignes de train régionales des RER Vaud et Fribourg :
  - La ligne S30 qui passe sur Payerne et Corcelles-Sud est cadencées à la demi-heure ;
  - Les lignes S8 et S9 sont cadencées à l'heure ;
  - Des renforts de la ligne S5 du BLS sont présents à certaines heures.
- La gare de Payerne est desservie par 4 trains par heure et par sens et celle de Corcelles-sud par 2 trains par heure et par sens.

- Actuellement **aucun bus** ne dessert la parcelle de l'EPP dans un rayon de 150 mètres.
- L'arrêt de bus le plus proche est « *Payerne, Sansui* » sur la ligne de bus urbaine 571 à environ 350 mètres.

Mobilité douce : accès à l'EPP

Le schéma ci-dessous résume les itinéraires d'accès mobilité douce depuis les 2 gares CFF (identifiés lors de l'étude de faisabilité de 2021).

Les 2 gares CFF se trouvent à une dizaine de minutes à pied du site de l'EPP.

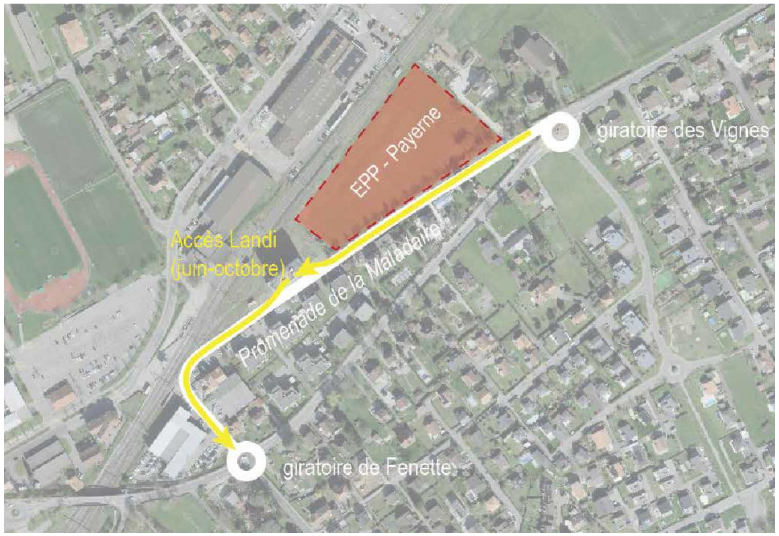


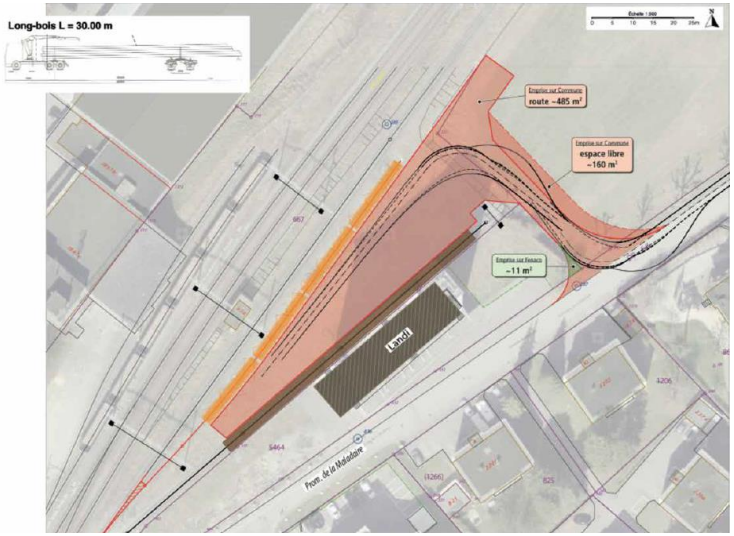
Mobilité douce (MD) : aménagements

- **L'accès à l'EPP depuis la gare de Corcelles** est partiellement en site propre :
  - Route de la Maladaire : trottoir en site propre.
  - Promenade de la Maladaire : absence d'aménagement piétons (sur la chaussée).
  - Absence d'aménagements cyclables

- **L'accès à l'EPP depuis la gare de Payerne** est partiellement en site propre :
  - Avenue de la Promenade : trottoir large et bande cyclable Est→Ouest.
  - Passage sous les voies CFF : ancien et de gabarit réduit, n'apportant pas une bonne attractivité à cette liaison MD. Autorisé uniquement aux piétons.
  - Promenade de la Maladaire : bande piétonne sur la partie Ouest, puis absence d'aménagement piétons (sur la chaussée).
  - Le long de la route de Corcelles avec un trottoir puis par la Promenade de la Maladaire sur chaussée.
  - Aménagements cyclables partiels limité à l'avenue de la Promenade

Accessibilité Landi/Fenaco et CFF (parcelles voisines de l'EPP)





- Accès pour des véhicules agricoles.
- Obligation d'une circulation en boucle afin d'accéder au silo par la droite (giratoire nord → giratoire sud).
- Pic de fréquentation durant la période des moissons (fin juin à mi-août).

- 2 à 6 camions par jour dont des camions long-bois.
- Pas de contraintes de sens de circulation (rebroussement sur la parcelle CFF).

Synthèse

- Le site de l'EPP est situé dans un secteur peu urbanisé et en marge de l'ensemble urbain Payerne/Corcelles-près-Payerne.

- La desserte en transports publics (bus) à proximité directe du site est absente.
- Toutefois, le site est situé à égale distance (800 mètres, soit une dizaine de minutes de marche) des 2 gares nécessitant la réalisation d'itinéraires de mobilité douce attractifs et sécurisé.

- Les itinéraires piétons et vélos depuis ces 2 gares existent déjà mais doivent être améliorés, en particulier :
  - Au droit du site de l'EPP : aménagements piétons et vélos à prévoir sur la Promenade de la Maladaire dont le gabarit est actuellement réduit.
  - Le franchissement des voies ferrées (passage inférieure à élargir) depuis la gare de Payerne afin d'y autorisé les vélos.

- Contraintes de l'accessibilité des sites Landi/Fenaco et CFF à intégrer dans la définition du principe d'accessibilité multimodale au site de l'EPP.

3

STATIONNEMENT

Stationnement multimodal sur le site de l'EPP

- Sur la base de la pré-étude du plan de mobilité de site, l'offre en stationnement a été arrêtés lors de la séance finale du groupe technique du 15 septembre 2022.
- Les éléments convenus lors de cette séance ont été repris dans le cahier des charges du concours architecturale (chapitre 7.4 du concours).

- L'offre en stationnement considéré pour le projet est donc la suivante :
  - **80 places de stationnement voitures** dont :
    - 15 à 16 places couvertes à combiner avec l'abri de protection civile.
    - 2 places pour personnes à mobilité réduites (PMR) en surface, à proximité de l'entrée principale de l'école.
  - **150 places de stationnement pour vélos couvertes.**
  - **90 places mixtes vélos / 2 roues motorisés.**
  - **8 places de dépose-minute.**

4

GENERATION DE TRAFIC

Trafic généré journalier

- La norme VSS 40'283 « Stationnement – Trafic généré par des installations de stationnement pour des affectations autre que le logement » indique une génération de trafic moyenne de 3.7 mouvements par jour par cases du lundi au vendredi pour l'affectation « formation ».

Valeurs indicatives des quotes-parts du volume de trafic pour des affectations autres que le logement

	Quote-part du volume de trafic												Nombre de cas
	Centile par affectation						Centile par case de stationnement (toute l'installation)						
	Mini-mum	Quartile inférieur	Mé-diane	Quartile supérieur	Maxi-mum	Moy-enne	Mini-mum	Quartile inférieur	Mé-diane	Quartile supérieur	Maxi-mum	Moy-enne	
	[Mouvements VT par jour]												
Formation (universités, écoles professionnelles; par 100 m² SBP)													
Lu à Di	0,5	1,8	3,1	3,1	6,0	2,9	1,4	1,9	2,3	4,8	6,0	3,3	5
Lu à Ve	0,6	2,5	3,4	3,4	6,7	3,3	1,9	2,5	2,5	5,3	6,7	3,7	

- Selon l'étude de faisabilité (Team+, 2021) qui a dimensionné le stationnement :
  - 1/3 des places mixtes seraient utilisées par des deux-roues motorisés (2RM). La génération de trafic des 2RM est donc basées une 30 véhicules.
  - La génération de trafic de la dépose-minute a été estimée sur la base de 4 mouvements pour 50 véhicules, soit 200 mouvements par jours ouvrés (taux de rotation des 8 cases de 25 mouvements par jours ouvrés / 18 par jours moyens de semaine).

Type	Nb. cases	Génération par cases (Lu-Ve)	TJOM (Lu-Ve)	Génération par cases (Lu-Di)	TJM (Lu-Di)
Voiture	80	3.7	296	3.3	264
2RM	30	3.7	111	3.3	99
Dépose-minute	8	25	200	18	144
TOTAL			**607**		**507**

Trafic généré aux heures de pointe

- La norme VSS 40'283 « Stationnement – Trafic généré par des installations de stationnement pour des affectations autre que le logement » précise pour le domaine de la formation :
    1. une répartition homogène du trafic entre les différents jours de semaine ;
    2. les parts de trafic entrant et sortant aux heures de pointe.

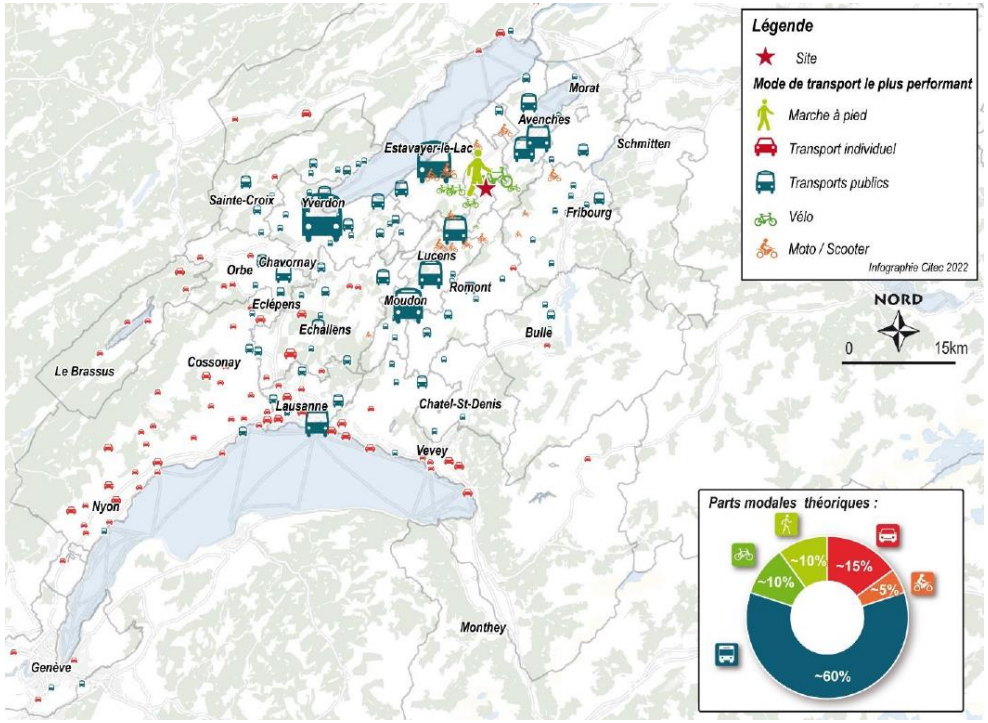
- Le trafic généré aux heures de pointes est estimé sur la base du trafic journalier moyen ouvré (TJOM de 607 mouvements/jour) et des parts du trafic entrants et sortants selon la norme :

Heure de pointe	Mouvements	Part du TJOM *(Fig. 6 norme VSS)*	Mouvements à l'heure de pointe	Total heure de pointe
du matin (HPM : 9-10h)	**Entrées**	14%	**85**	**140 mouvements** (soit 23% du TJOM)
	Sorties	9%	**55**	
du soir (HPS : 17-18h)	**Entrées**	7%	**43**	**104 mouvements** (soit 17% du TJOM*)
	Sorties	10%	**61**	

** L'HPS est moins chargée avec des mouvements plus diffus dans le temps : heure de pointe entre 17h et 19h.*

Affectation du trafic généré par l'EPP sur le réseau routier adjacent

- Selon les analyses du plan de mobilité du site (CITEC, juillet 2022), 20% des usagers du site se rendraient à l'EPP en transports individuels motorisés. Ces derniers seront principalement en provenance de l'Ouest du Canton ou de l'arc lémanique :

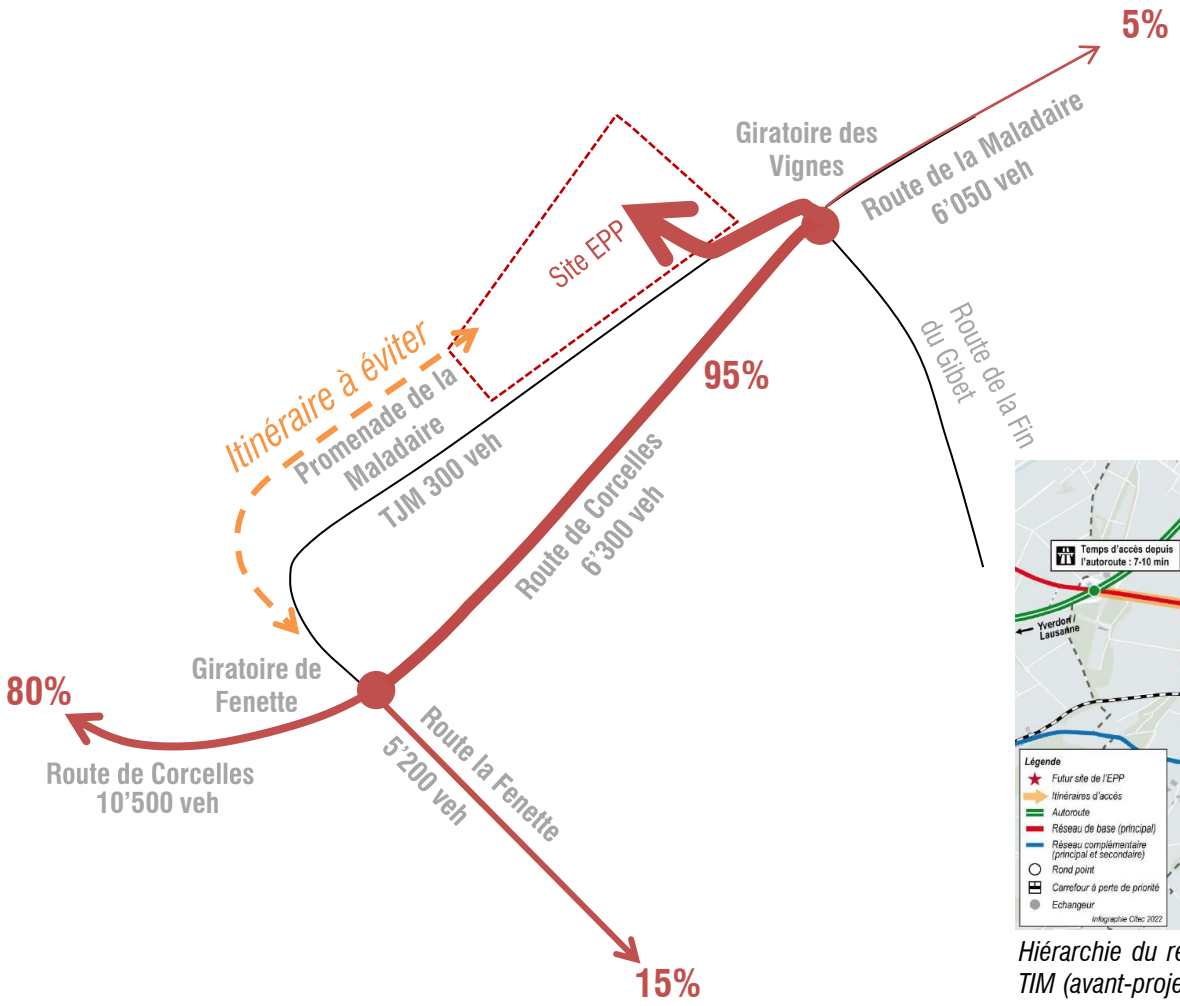


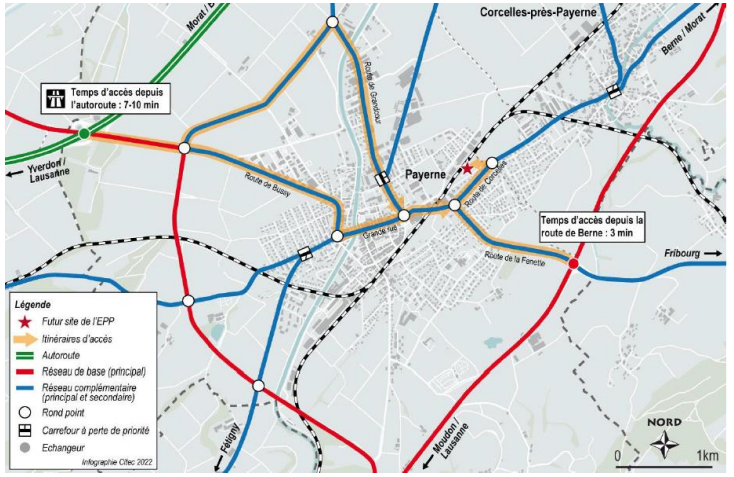
Avant-projet de plan de mobilité du site, bureau CITEC (juillet 2022).

- Le trafic TIM générés par l'EPP sera donc majoritairement en relation avec l'autoroute A1 ou la route de Berne (RC 601).
- Les véhicules arriveront dans le secteur de l'EPP par le giratoire de la Fenette (puis le giratoire des Vignes après passage sur la route de Corcelles), **selon schéma en slide 9** de la présente présentation.

Affectation du trafic généré par l'EPP sur le réseau routier adjacent

- Le trafic généré par l'EPP est affecté sur le réseau routier adjacent de la répartition suivante, sur la base du principe d'accessibilité au site définit dans l'avant-projet du plan de mobilité de site.

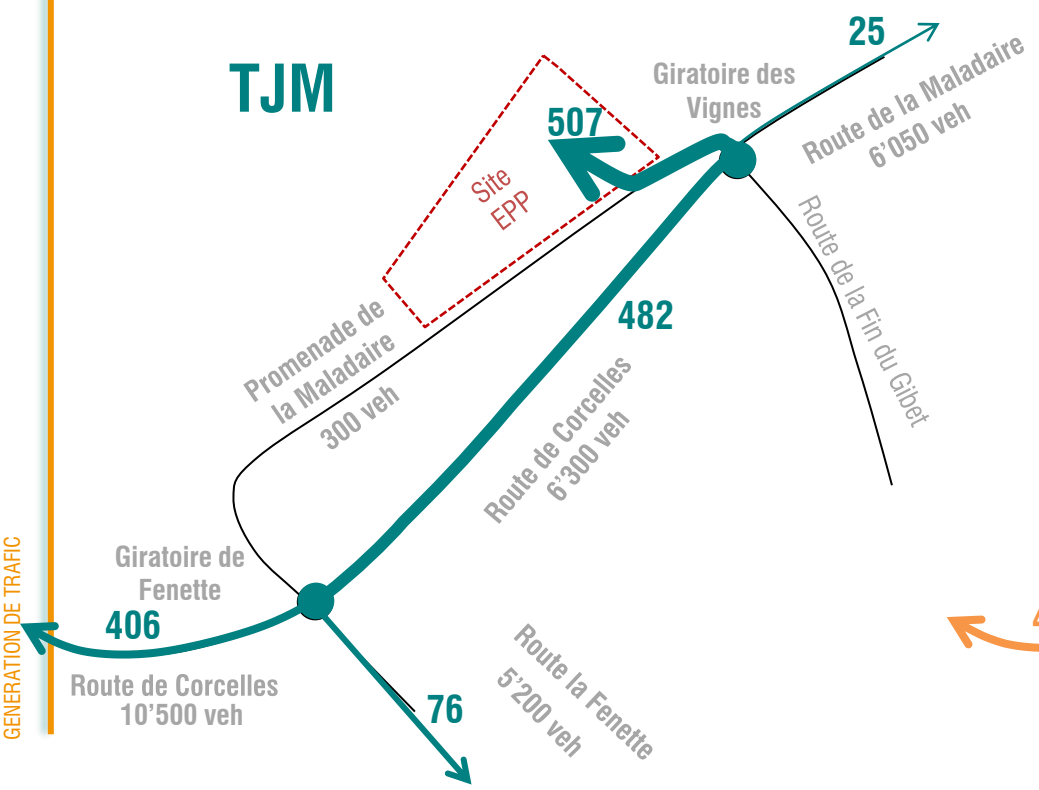


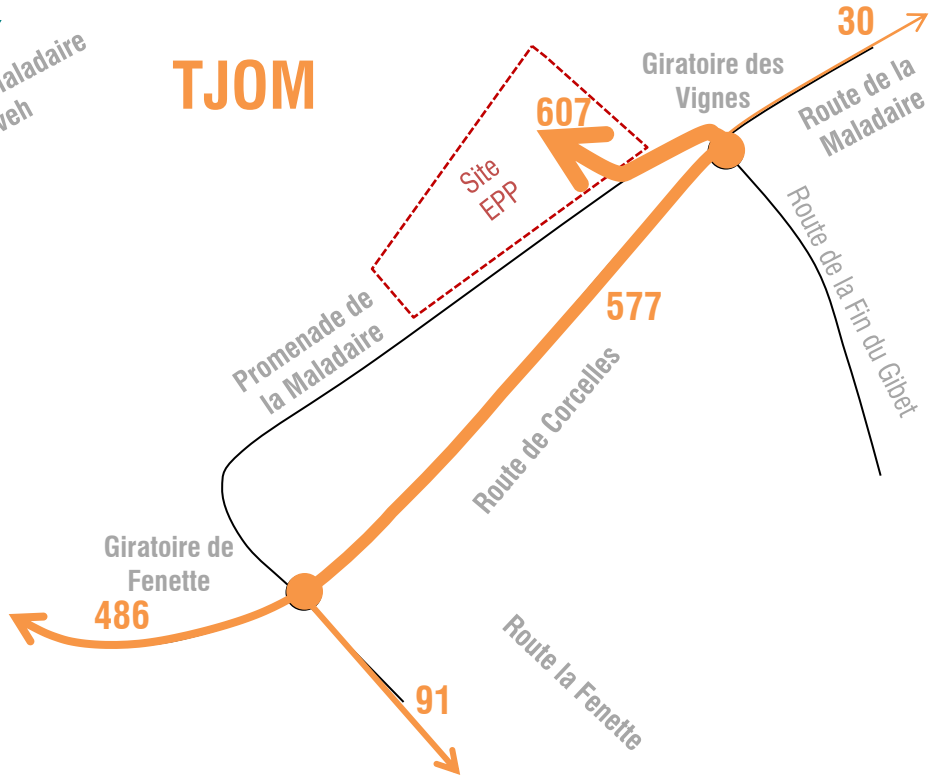


Hiérarchie du réseau routier de Payerne et accessibilité au site en TIM (avant-projet de plan de mobilité du site, Citec, 25.07.2022)

Trafic généré par l'EPP sur le réseau routier adjacent : TJM et TJOM

- Sur la base de l'affectation précédente et d'un trafic généré par l'EPP par un jour moyen de semaine de 507 mouvements (TJM) et par un jour ouvré de 607 mouvements (TJOM)**, la répartition du trafic serait la suivante.**
- **Augmentation du trafic (TJM) :**
  - Route de Corcelles : +8%
  - Tronçon nord de la Promenade de la Maladaire : +170%

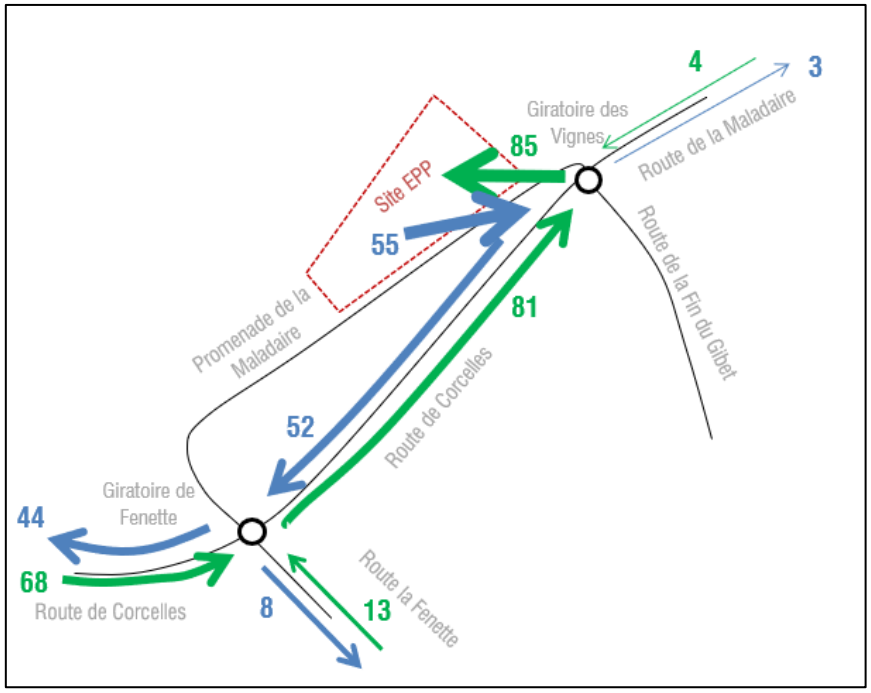




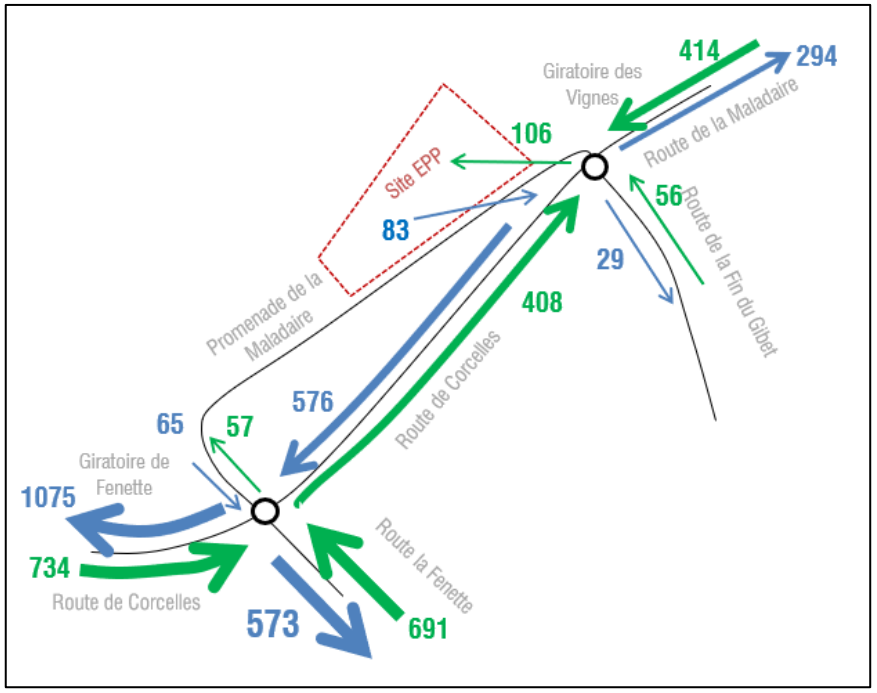
Trafic généré par l'EPP sur le réseau routier adjacent à l'heure de pointe du matin (HPM)

Sur la base de l'affectation précédente et d'un trafic généré par l'EPP à l'HPM de 140 mouvements (85 entrées et 55 sorties), **la répartition du trafic à l'HPM serait la suivante :**

Trafic généré par l'école à l'HPM



Trafic futur total à l'HPM

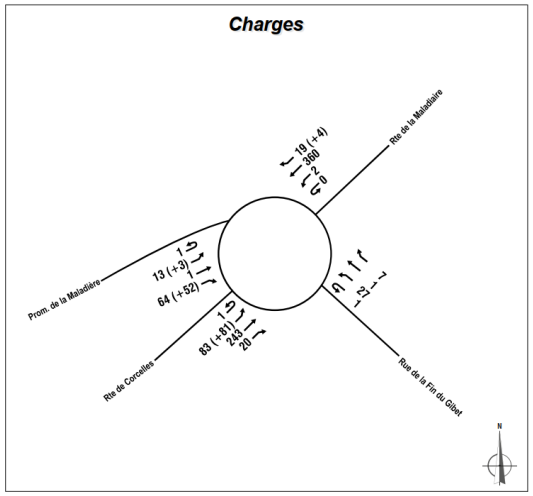


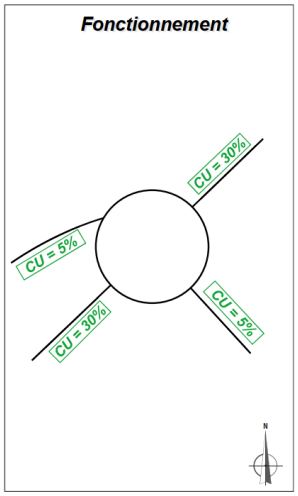
Entrées
Sorties

Transports individuels motorisés (TIM) : charges de trafic directionnelles aux giratoire des Vignes et de Fenette + EPP à l'heure de pointe du matin (HPM)

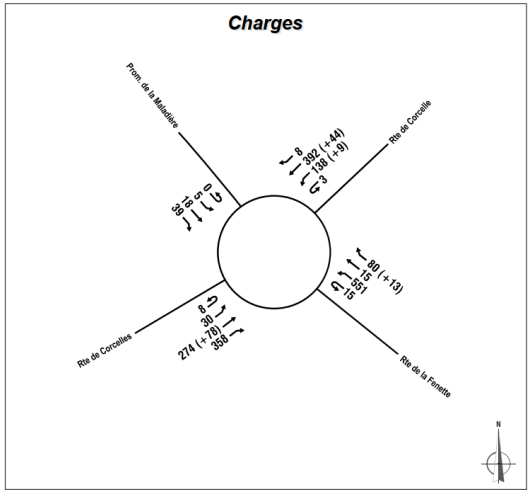
Les charges de trafic des 2 giratoires ont été comptées le mardi 8 octobre 2024 aux heures de pointes par le bureau RGR.

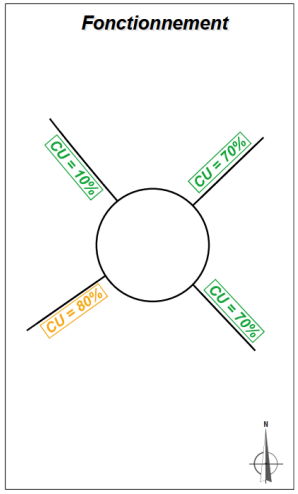
Giratoire des Vignes





Giratoire de Fenette

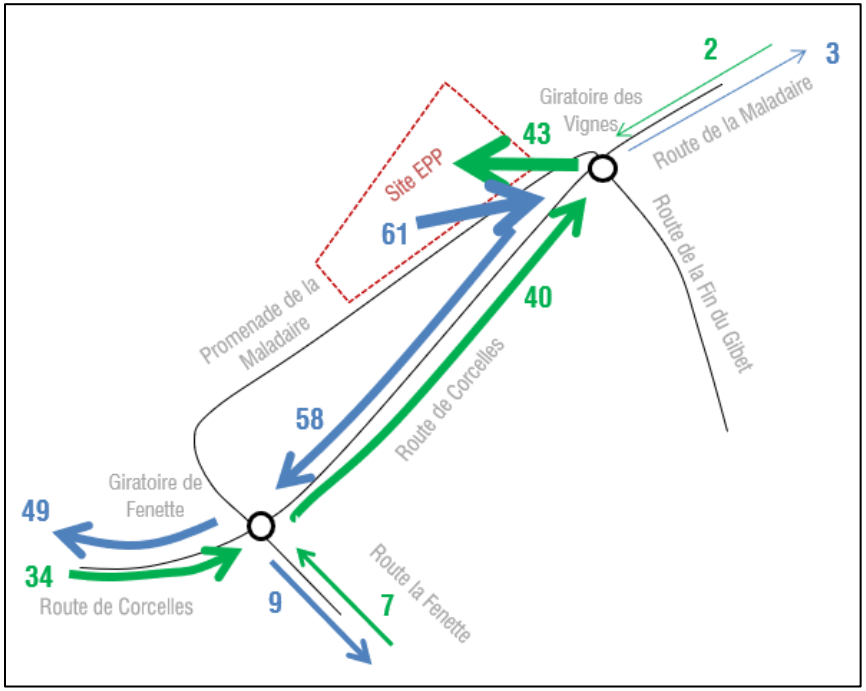




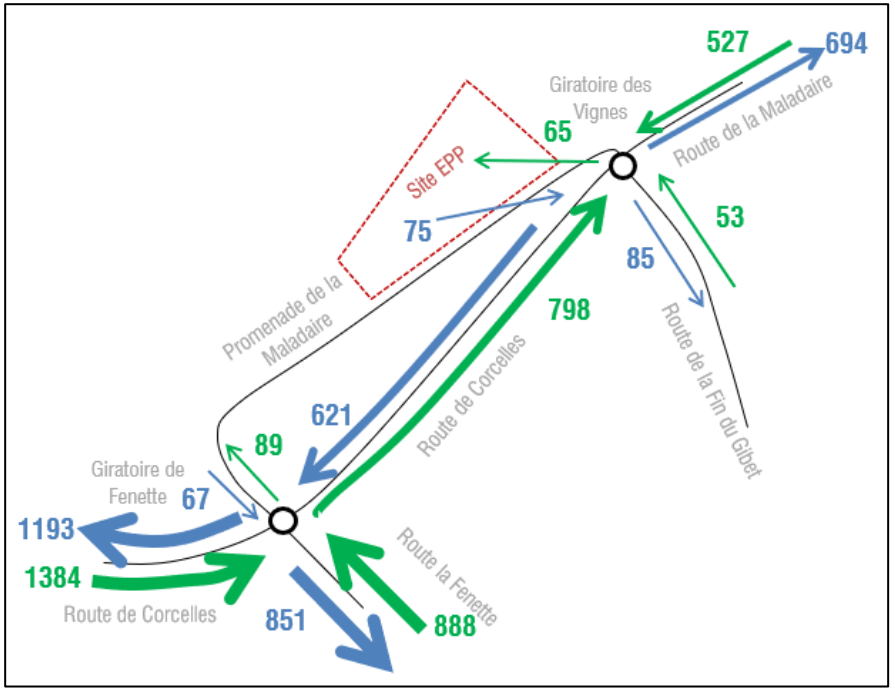
Trafic généré par l'EPP sur le réseau routier adjacent à l'heure de pointe du soir (HPS)

Sur la base de l'affectation précédente et d'un trafic généré par l'EPP à l'HPS de 104 mouvements (43 entrées et 61 sorties), **la répartition du trafic à l'HPS serait la suivante.**

Trafic généré par l'école à l'HPS



Trafic futur total à l'HPS

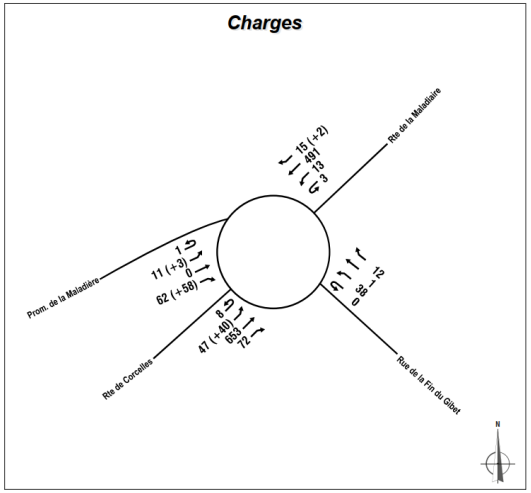


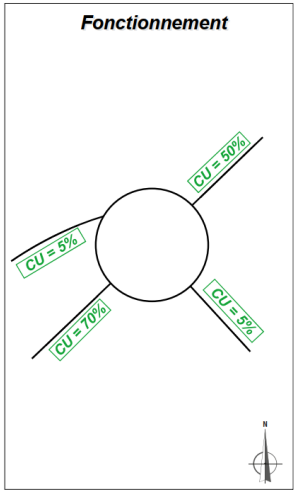
Entrées
Sorties

Transports individuels motorisés (TIM) : charges de trafic directionnelles aux giratoire des Vignes et de Fenette + EPP à l'heure de pointe du soir (HPS)

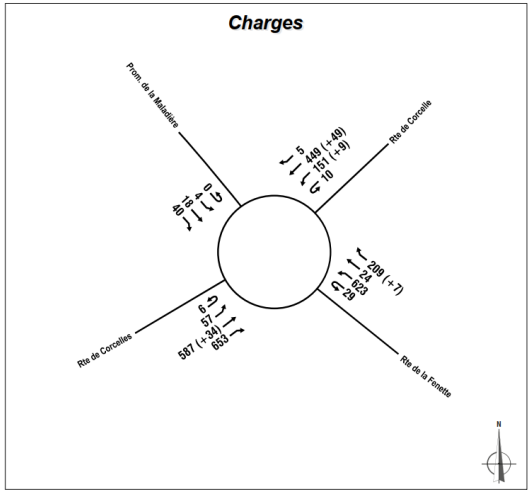
Les charges de trafic des 2 giratoires ont été comptées le mardi 8 octobre 2024 aux heures de pointes par le bureau RGR.

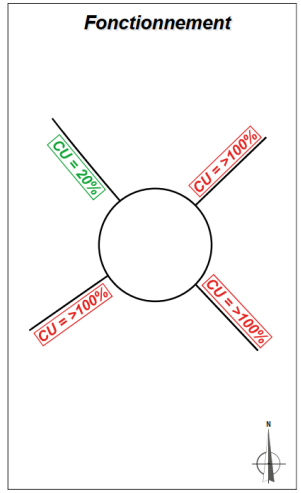
Giratoire des Vignes





Giratoire de Fenette





Synthèse du fonctionnement du réseau routier avec l'école professionnelle

L'école professionnelle de Payerne va générer en moyenne un trafic journalier en semaine (TJOM) de l'ordre de 607 véhicules par jour, soit :

- 140 véhicules aux heures de pointe du matin
- 104 véhicules aux heures de pointe du soir

Ce trafic est majoritairement affecté sur la route de Corcelles en passant par les 2 giratoires des Vignes et de Fenette. Ce trafic aura des effets marginaux sur le fonctionnement du réseau routier :

➢ **Pour le giratoire des Vignes :** la capacité du giratoire sera légèrement affectée de +10%. Cependant, les réserves de capacité sont largement suffisantes pour absorber ce trafic (capacité utilisée de maximum 70%). Le fonctionnement du giratoire ne sera pas affectée par la réalisation de l'école.

➢ **Pour le giratoire de Fenette :**

- A l'heure de pointe du matin (HPM) : la capacité utilisée du giratoire sera augmentée de 10% en atteignant à terme, une capacité utilisée de 80% sur la branche Ouest de la route de Corcelles. Le fonctionnement du giratoire sera donc bon.
- A l'heure de pointe du soir (HPS) : le giratoire présente actuellement (octobre 2024) une saturation sur l'ensemble de ses branches (hormis sur la Promenade de la Maladaire) avec une capacité utilisée supérieure à 100%. L'implantation de l'école ne va donc pas améliorer la situation du giratoire et augmenter les files d'attente.

En conclusion, la réalisation de l'école professionnelle de Payerne ne va pas impacter le fonctionnement du réseau routier. Seul le giratoire de Fenette présente une situation de saturation aux heures de pointe du soir qui est d'ores et déjà observée en 2024.

5

PRINCIPE D'ACCESSIBILITE MULTIMODAL AU SITE

Réseau routier aux abords de l'EPP

Le schéma de gauche ci-dessous résume la hiérarchie du réseau sur laquelle les cyclistes et piétons sont amenés à évoluer pour accéder au périmètre de l'EPP.

Routes collectrices

Routes de de desserte

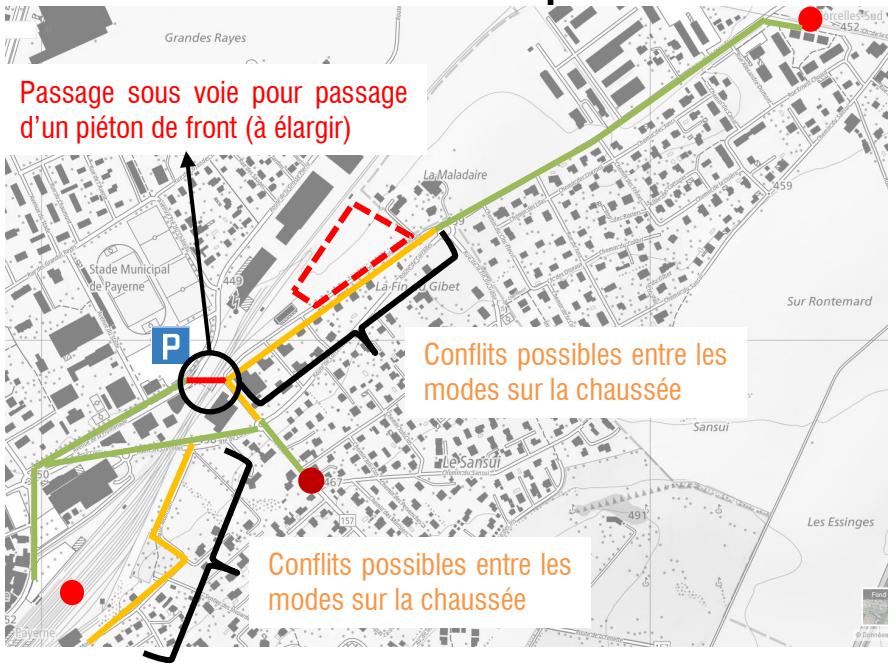
Périmètre PAC

Accessibilité piétonne à l'EPP

Le schéma de gauche ci-dessous résume le concept d'accessibilité proposé en termes d'itinéraires piétons depuis les principales interfaces de transports publics. Celui de droite présente la qualité de ces itinéraires.

Itinéraires piétons

Qualité des itinéraires piétons



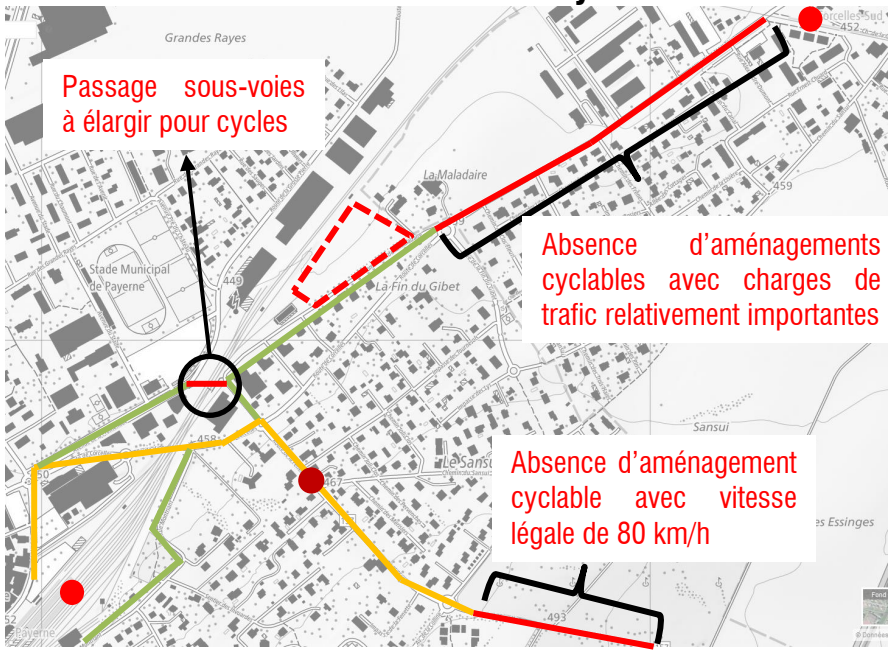
- Périmètre PAC
- Gare CFF
- Arrêt de bus Sansui
- Itinéraire piéton depuis la gare de Corcelles-Sud
- Itinéraire piéton depuis la gare de Payerne
- Itinéraire piéton depuis l'arrêt de bus Sansui
- Itinéraire de bonne qualité et sécurisé (présence de trottoirs)
- Itinéraire de qualité moyenne et/ou avec lacunes de sécurité (absence de trottoirs sur routes de desserte)
- Itinéraire de mauvaise qualité et/ou non sécurisé sécurité (absence de trottoirs sur routes collectrices, passage inférieur non adapté)

Accessibilité cyclable à l'EPP

Le schéma de gauche ci-dessous résume le concept d'accessibilité proposé en termes d'itinéraires cyclables depuis les principales interfaces de transports publics. Celui de droite présente la qualité de ces itinéraires.

Itinéraires cycles

Qualité des itinéraires cycles



Périmètre PAC

Gare CFF

Arrêt de bus Sansui

Itinéraire cyclable depuis la gare de Corcelles-Sud

Itinéraire cyclable depuis la gare de Payerne

Itinéraire cyclable depuis la gare de Payerne via le passage sous-voies

Itinéraire cyclable depuis Montagny

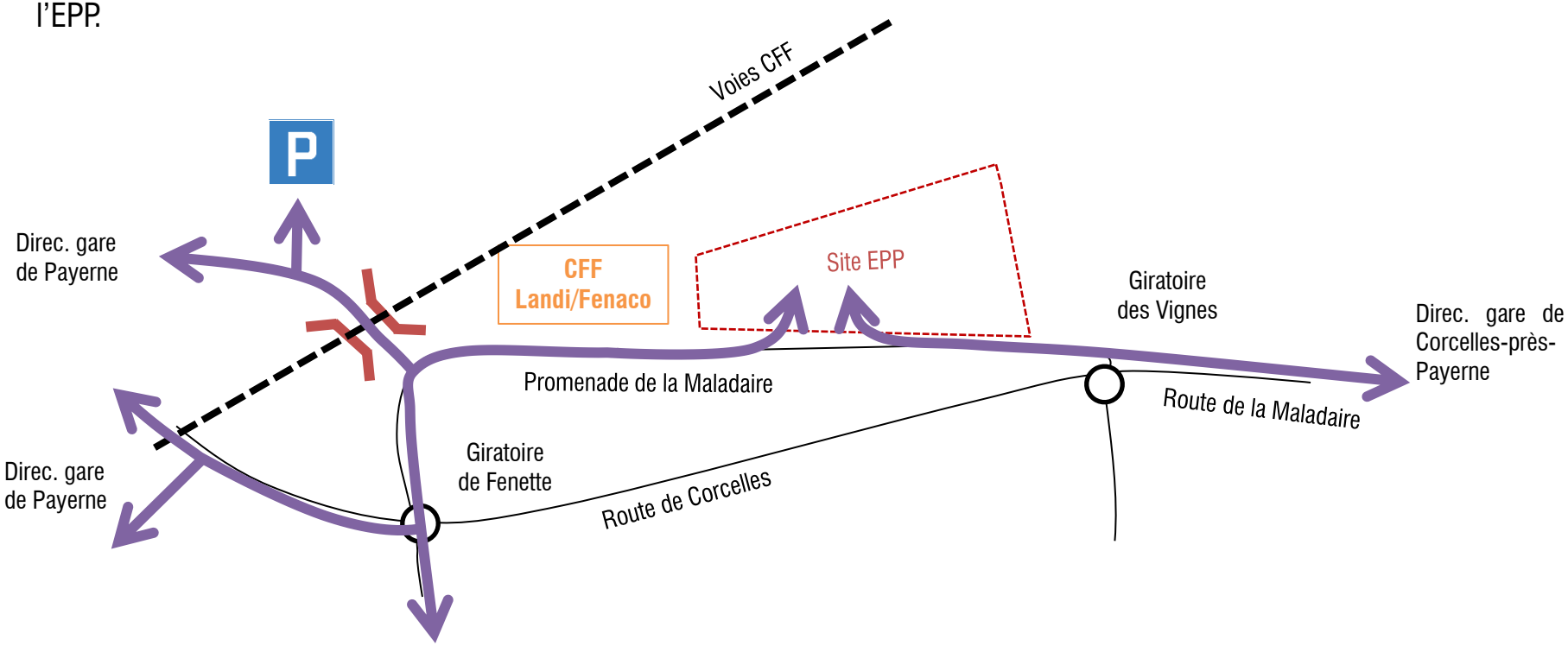
Itinéraire de bonne qualité et sécurisé (présence d'aménagements cyclables ou routes de desserte avec faible charges de trafic)

Itinéraire de qualité moyenne et/ou avec lacunes de sécurité (absence d'aménagements cyclables sur des routes collectrices)

Itinéraire de mauvaise qualité et/ou non sécurisé sécurité (absence d'aménagements cyclables sur routes collectrices à vitesses ou charges de trafic élevées)

Accessibilité rapprochée au site pour la mobilité douce (piétons et cycles)

Le schéma suivant illustre les différents itinéraires d'accessibilité pour des modes doux (piétons et cycles) au site de l'EPP.



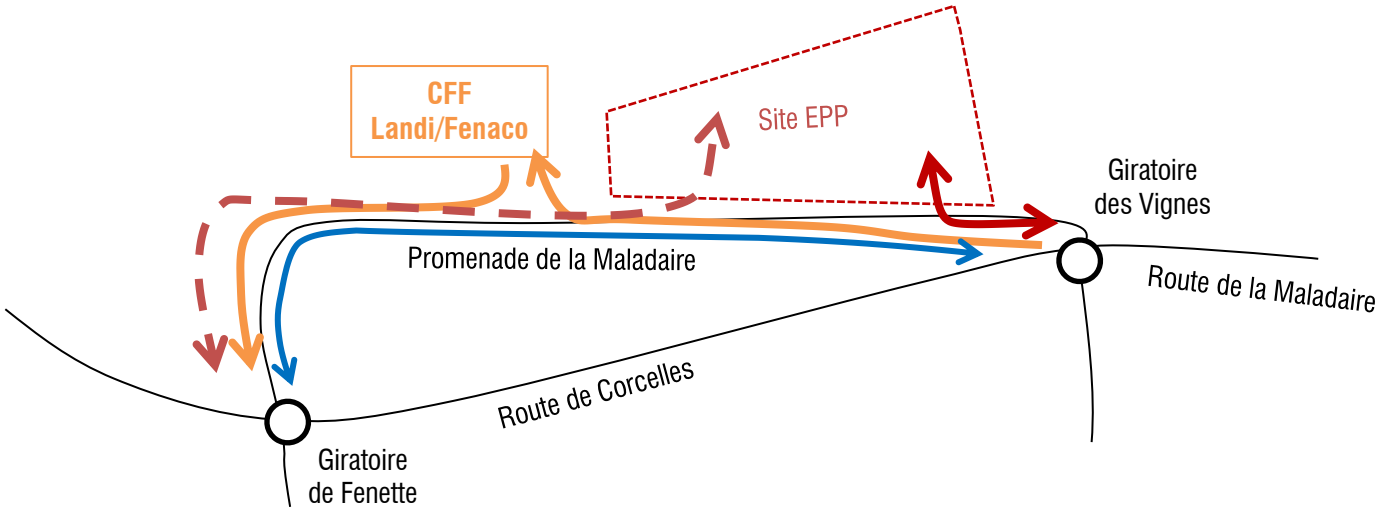
Passage inférieur sous-voies CFF

- Le passage inférieur nécessite d'être élargit afin de permettre un cheminement aisé des piétons et des cycles.
- Il est recommandé de prévoir une séparation entre les piétons et les cycles (marquage ou physique telle qu'une bordure) : dimensions selon le tableau n°4 de la norme VSS 40'246.

Accessibilité TIM à l'EPP

L'étude d'accessibilité (ateliers mobilité, bureaux Team+ et Christe & Gygax, décembre 2022) a défini les principes d'accessibilité pour la Promenade de la Maladaire :

- **Accès EPP** : (recommandé)
  - accès « direct » depuis le giratoire des Vignes.
  - éviter un accès via le giratoire de la Fenette.
- **Accès CFF** : accès en sens unique giratoire des Vignes → giratoire de Fenette
- **Accès Landi/Fenaco** : contrainte d'exploitation d'un accès en sens unique giratoire des Vignes → giratoire de Fenette
- **Accès riverains** : accès sans restriction (promenade de la Maladaire en bidirectionnelle).



Mesures d'évitement de l'itinéraire Giratoire de la Fenette ↔ site de l'EPP

Afin de préserver la partie Ouest de la Promenade de la Maladaire, il est nécessaire d'orienter les véhicules sur le giratoire des Vignes. Pour se faire, il est proposé de prévoir les mesures suivantes sur la Promenade de la Maladaire :

Entrée à l'EPP :

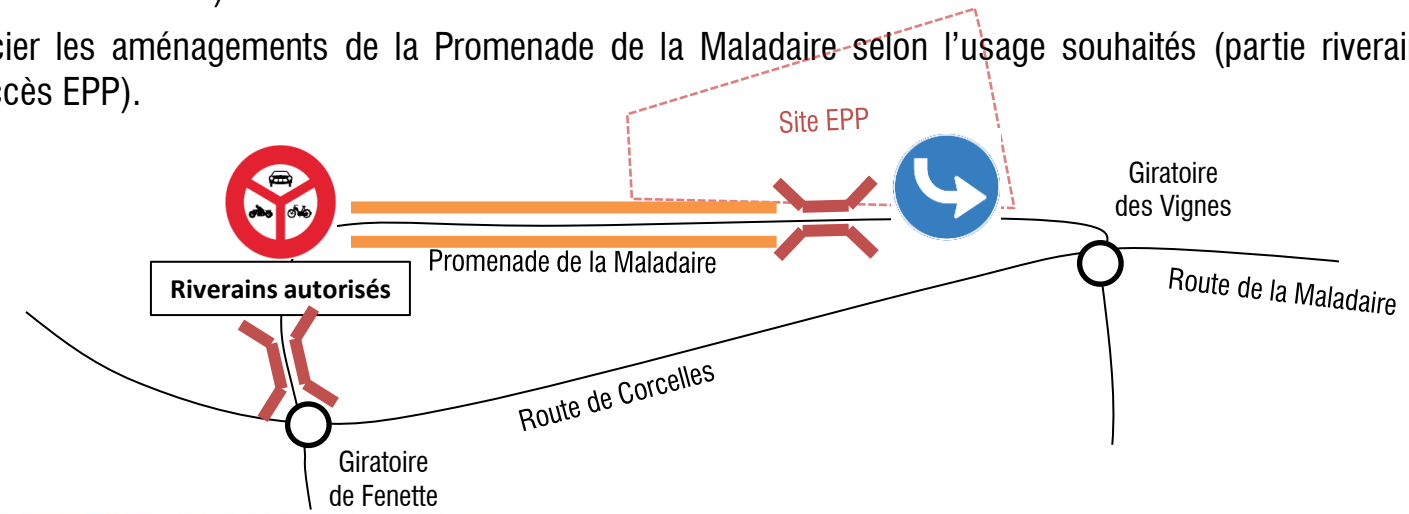
- Signalisation « Circulation interdite » (OSR 2.14) avec plaquette complémentaire « riverains autorisé »

Sortie de l'EPP :

- Signalisation Obligation « Obliquer à gauche » (OSR 2.38)

Aménagements routiers :

- Aménager un accès au site de l'EPP dont la géométrie oriente le trafic en entrée/sortie, depuis/sur le giratoire des Vignes.
- Mise en place de modérateurs de trafic sur la branche nord du giratoire (compatible avec les véhicules usagers des sites Fenaco et CFF) et à l'Ouest de l'accès à l'EPP.
- Différencier les aménagements de la Promenade de la Maladaire selon l'usage souhaités (partie riverains, partie accès EPP).



Aménagement de la Promenade de la Maladaire : gabarits à respecter et normes de références

Pour le développement du projet d'aménagements de la Promenade de la Maladaire, les normes et gabarits sont rappelés ci-dessous. Les gabarits sont indépendants les uns des autres et peuvent être optimisés/mutualisés selon le concept d'aménagement défini (par exemple : mutualisation de certaines largeurs ou type d'aménagements).

- **Aménagement pour les piétons : trottoirs**
  - Norme VSS 40'070 « Trafic piétonnier – Norme de base ».
  - Largeur minimale des trottoirs : 2.00 mètres.
  - Largeur recommandée sur la Promenade de la Maladaire : 3.00 mètres (suffisant pour un croisement ou une marche côte à côte de 3 personnes avec un gabarit standard).

- **Aménagements pour les cycles : 2 options**
  - Au des charges de trafic faibles sur la Promenade de la Maladaire, des aménagements cyclables apparaissent superflus.
  - En cas de volonté d'y prévoir des aménagements cyclables, les gabarits selon les normes sont les suivants :
    - Bandes cyclables sur la chaussée : aménagement unidirectionnel (également côté riverains) et compatible avec les charges de trafic TIM → Largeur : 2 x 1.50 mètre.
    - Piste cyclable bidirectionnelle (au nord) : aménagement à intégrer aux espaces de l'EPP → Largeur minimale : 3.00 mètres.

- **Chaussée TIM** :
  - Norme VSS 40'201 « Profils géométriques type ».
  - Norme VSS 40'213 « Conception de l'espace routier – Eléments de modération du trafic ».
  - Largeur chaussée pour une voie bidirectionnelle (cas de croisement déterminant : PL/VL à vitesse réduite) : 5.50 m. (largeur pour un aménagement de la chaussée sans bandes cyclables).

6

SYNTHESE

SYNTHÈSE

- Le site de l'EPP est situé dans un secteur peu urbanisé et en marge de l'ensemble urbain de Payerne et Corcelles-près-Payerne. Le site est à équidistance (environ 800 mètres) des gares de ces 2 localités.

- L'offre en stationnement a été définie dans les études préalables et rappelée dans le programme du concours, soit :
  - 80 places de stationnement voitures ;
  - 150 places de stationnement pour vélos couvertes ;
  - 90 places mixtes vélos / 2 roues motorisés ;
  - 8 places de dépose-minute.

- Le trafic généré par le développement du site de l'EPP pour un jour ouvrable (TJOM) est estimé à **607 véhicules par jours ouvrés** (et 507 mouvements pour un jour moyen de semaine : TJM) dont 140 mouvements à l'heure de pointe du matin et 104 à l'heure de pointe du soir. Le trafic supplémentaire ne va pas impacter le fonctionnement du réseau routier. Toutefois, la saturation du giratoire de Fenette, d'ores et déjà observée en 2024, ne sera pas améliorée.

- Le principe d'accessibilité multimodale au site, recommande :
  - Des aménagements piétons sur la Promenade de la Maladaire.
  - Des mesures légales et constructives sur la Promenade de la Maladaire pour orienter le trafic d'accès à l'EPP via le giratoire des Vignes.
  - Une requalification du passage inférieure des voies CFF afin d'y permettre le passage des cycles ainsi qu'une mise aux normes pour les piétons.

Antoine Zbinden

Chef de projet

Quentin Chardon

Chargé d'études

RGR
INGÉNIEURS
CONSEILS

RGR Robert-Grandpierre et Rapp SA

www.rgr-sa.ch

Genève

Chemin de la Gravière 4
1227 Les Acacias
Tél : +41 (0)22 308 98 00
E-mail : geneve@rgr-sa.ch

Lausanne

Avenue Ruchonnet 12
1003 Lausanne
Tél : +41 (0)21 614 04 40
E-mail : lausanne@rgr-sa.ch