



1. Rappel des buts de l'étude et de la démarche

3

1. Rappel des buts de l'étude et de la démarche

Concept d'aménagement et avant-projet sommaire de l'interface multimodale de la gare

- Horizons temporels :

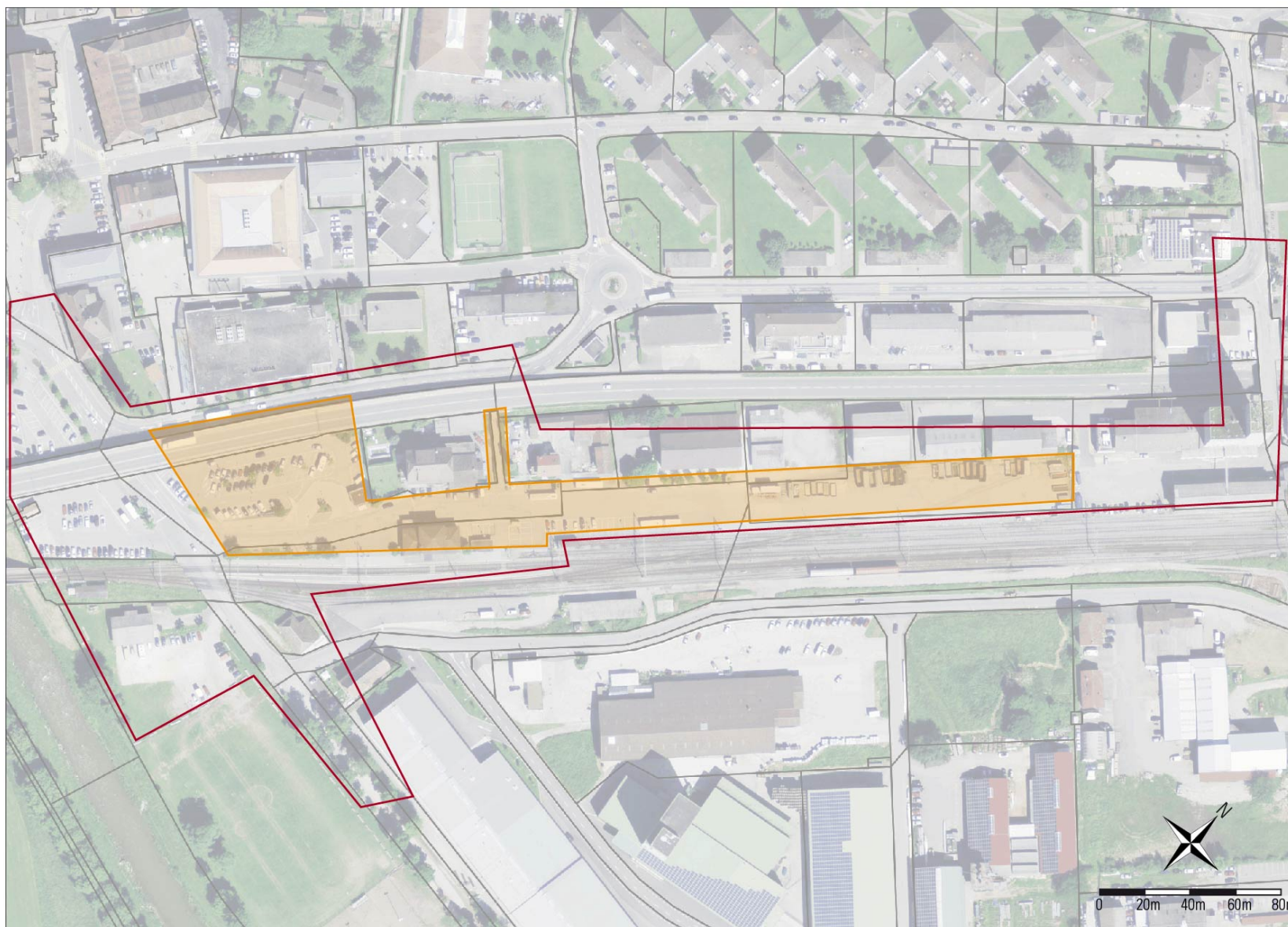
Aménagement très court terme – faire face aux éventuels problèmes dûs au changements d'horaire 2018

Aménagement court/moyen terme – réaliser des aménagements coordonnés avec les futurs travaux CFF

1. Rappel des buts de l'étude et de la démarche

Périmètre de l'étude

4



2. Etat des lieux : présentation du diagnostic

6

2. Etat des lieux : présentation du diagnostic

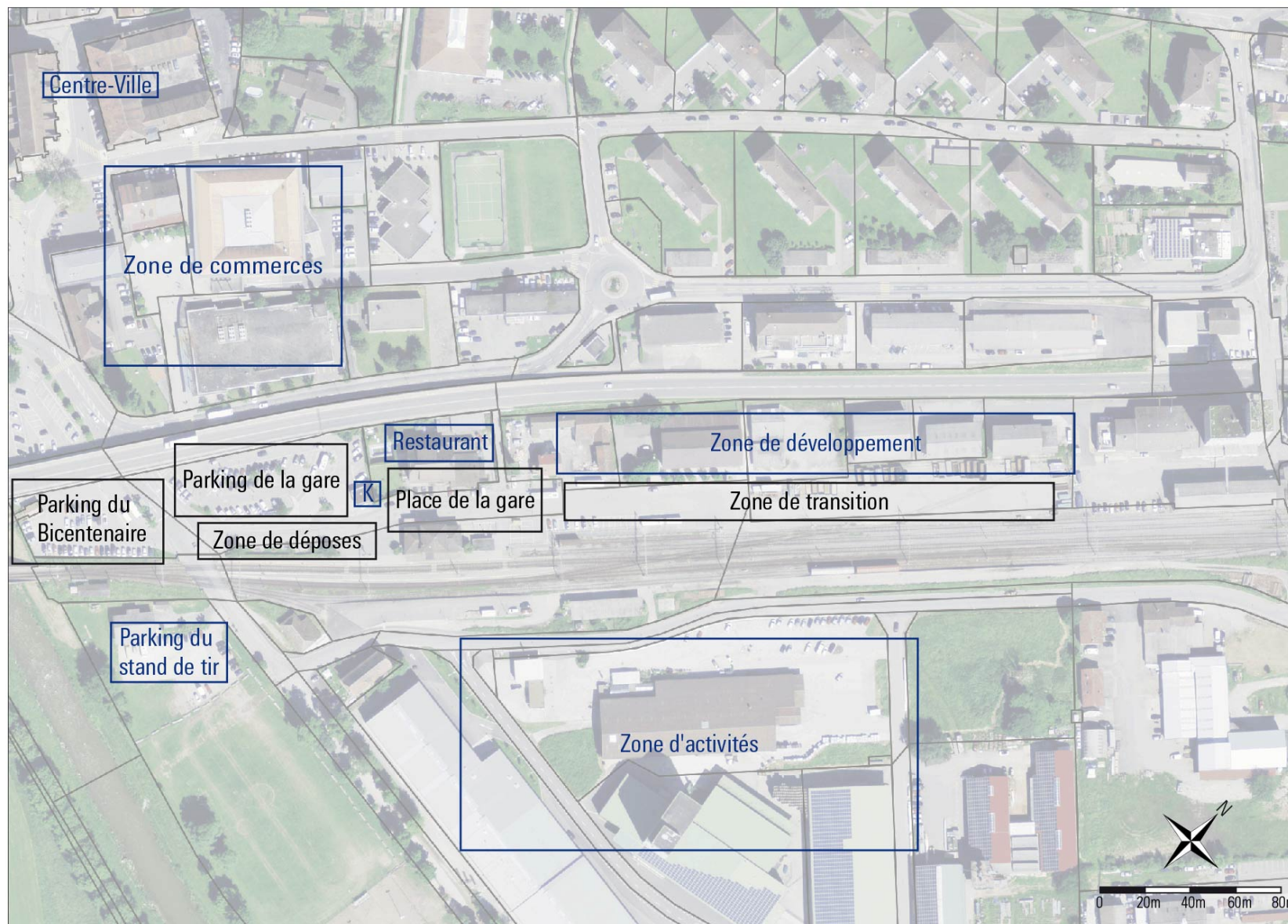
2. Etat des lieux : présentation du diagnostic

Secteurs de la gare

7

Commentaire :

Les commerces, les zones d'emploi créent des interactions directes et indirectes avec les zones de service de la gare.



2. Etat des lieux : présentation du diagnostic

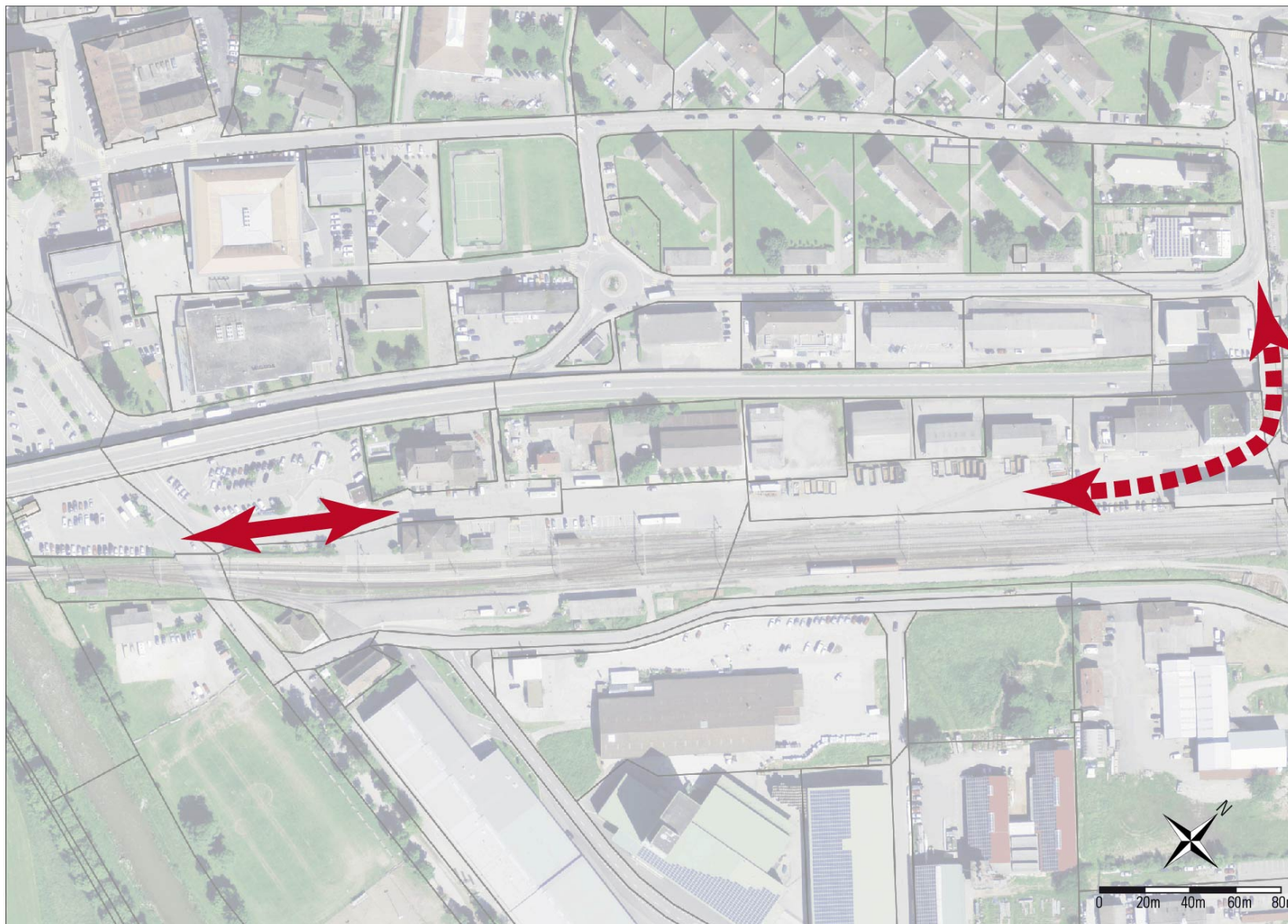
8

Accès à la place de la gare – véhicules

Possibilités d'accès à la gare :

- ↔ Accès principal actuel
- ↔ Accès secondaire possible

L'accès sud est actuellement le seul axe utilisé. Celui-ci débouche sur un système de carrefours complexes pouvant se bloquer lors d'un fort trafic ou la fermeture des barrières du passage à niveau.



2. Etat des lieux : présentation du diagnostic

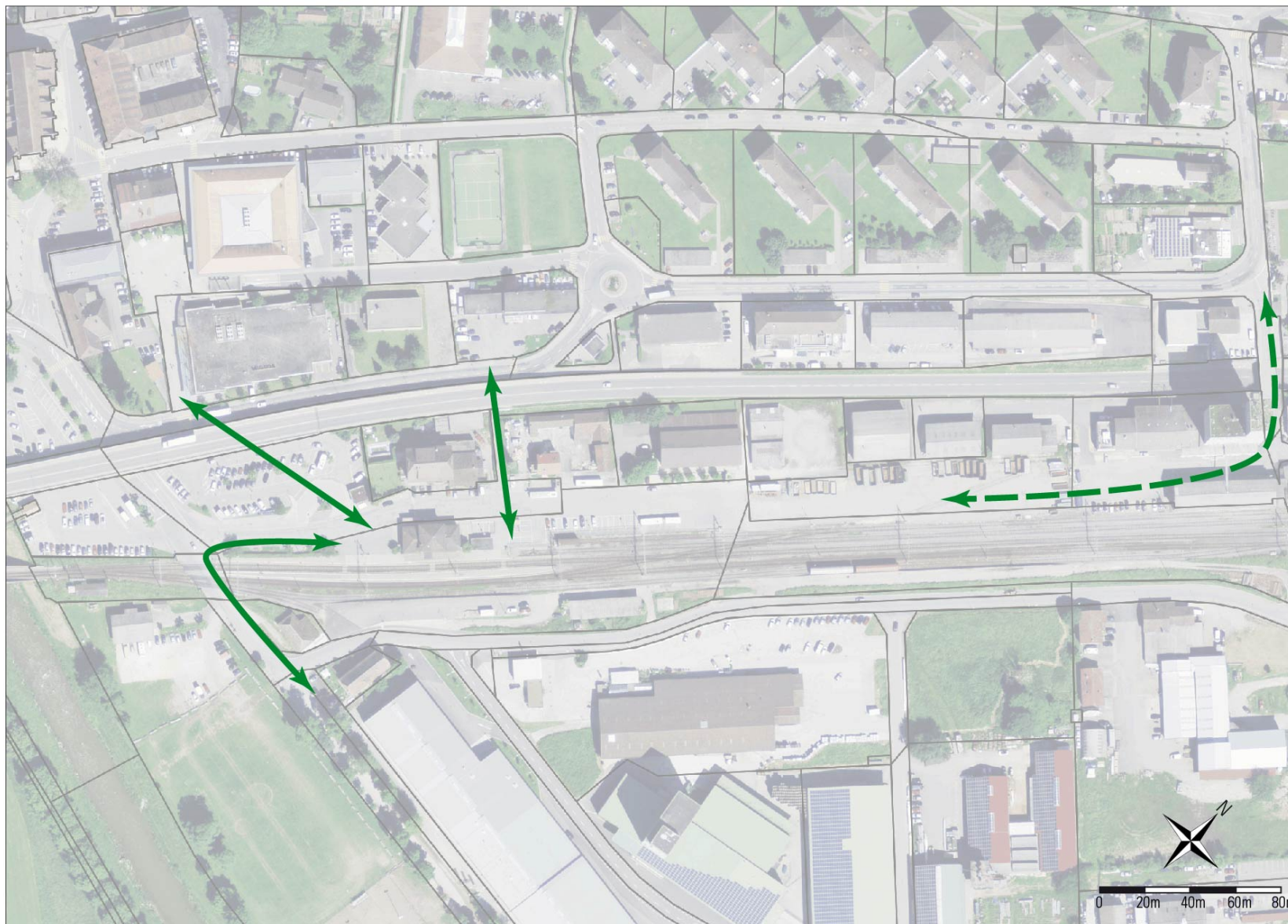
Accès à la place de la gare – piétons

9

Possibilités d'accès à la gare :

↔ Accès principal actuel

Les voies de chemin de fer, le viaduc de la route cantonale créent des césures physiques. Les piétons n'ont que peu de possibilités pour atteindre la gare.



2. Etat des lieux : présentation du diagnostic

Trafic jours ouvrables moyen – TJOM

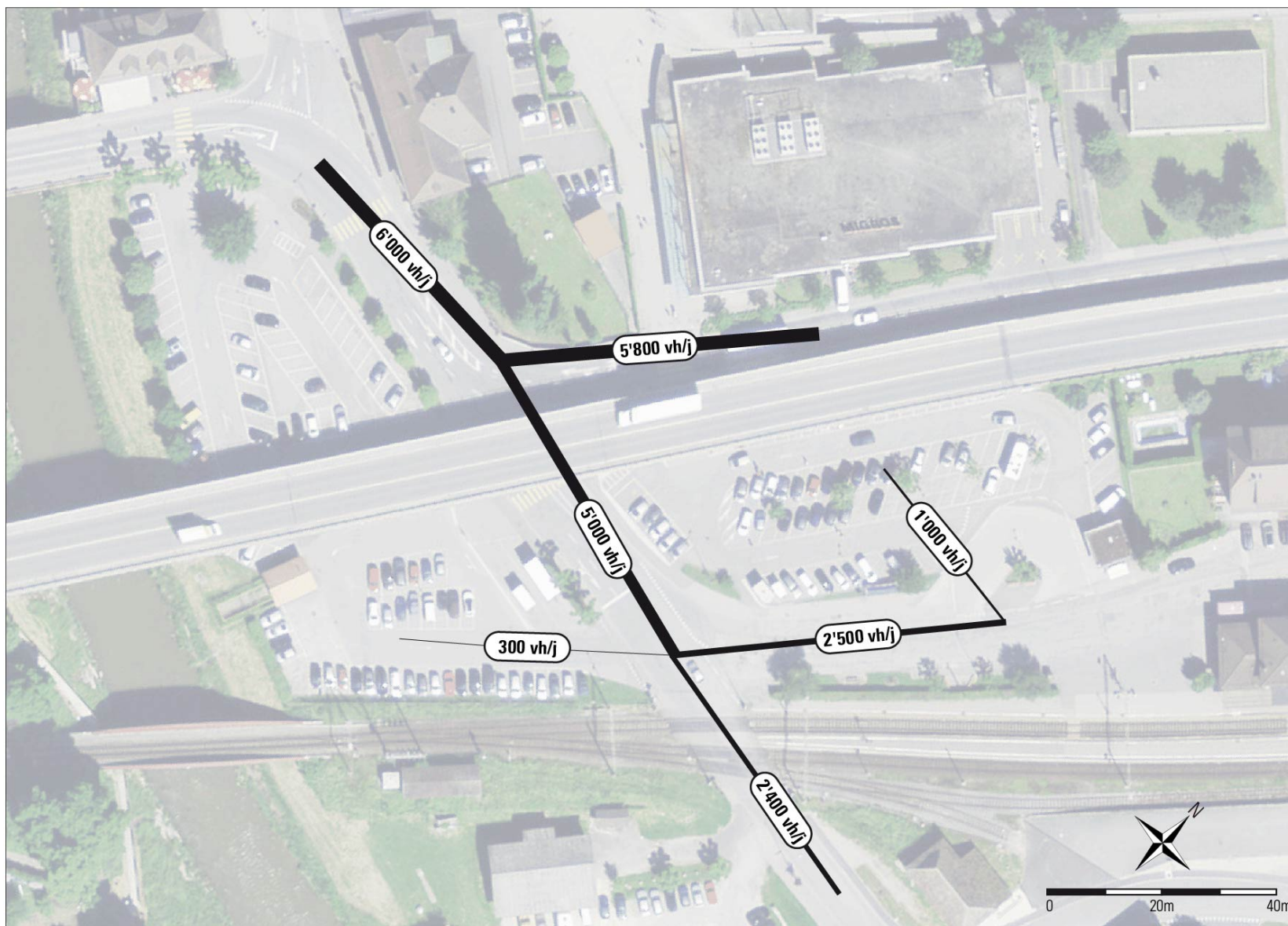
10

Remarques:

Les charges de trafic ont été extrapolées à partir des comptages transversaux et selon le pourcentage à l'heure de pointe.

Le trafic le plus important se situe sur la route principale (environ 6'000 vh/j).

Cependant, un nombre conséquent de véhicules (5'000 vh) se dirige journalièrement vers le parking de la Gare ou vers la Route de Siviriez



2. Etat des lieux : présentation du diagnostic

Trafic jours ouvrables moyen – Explications

11

Générateurs de trafic	Véhicules/j	Mouvements/j	%
Parking de la gare (dit parking Migros)	480	960	58.2%
Kiosque (journaux, boissons...)	155	310	18.8%
Dépose-minute / prise en charge	70	140	8.5%
Café-restaurant de la Gare	40	80	4.8%
Cassette "20 minutes"	25	50	3.0%
Entreprises situées dans le secteur	20	40	2.4%
Parking communal	15	30	1.8%
P+R CFF et divers	20	40	2.4%
Total	825	1650	100.0%

Bus et cars postaux	Véhicules	Mvts/jour	U.Véh/jour
Car postal 440	12	24	48
Car postal 445	8	16	32
Car postal 475	10	20	40
Car postal 660	8	16	32
TPF 474	12	24	48
TL 62	40	80	160
TOTAL	90	180	360



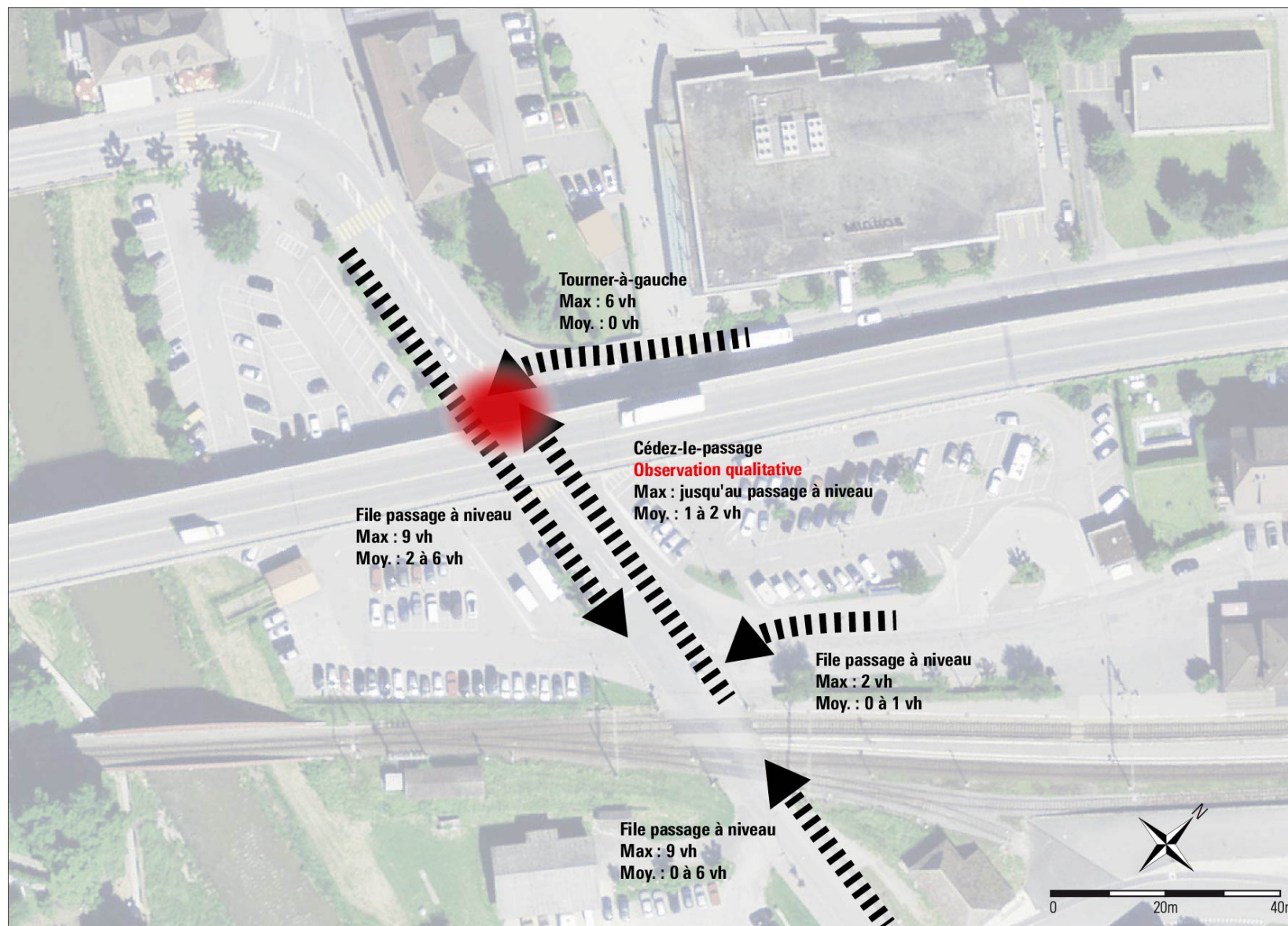
2. Etat des lieux : présentation du diagnostic

Remontées de file (passage à niveau ou tourner-à-gauche)

12

Remarques:

Observation des remontées de files lors de la fermeture du passage à niveau (une fois par quart d'heure).



2. Etat des lieux : présentation du diagnostic

Heure de pointe du soir – 17h00-18h00

13

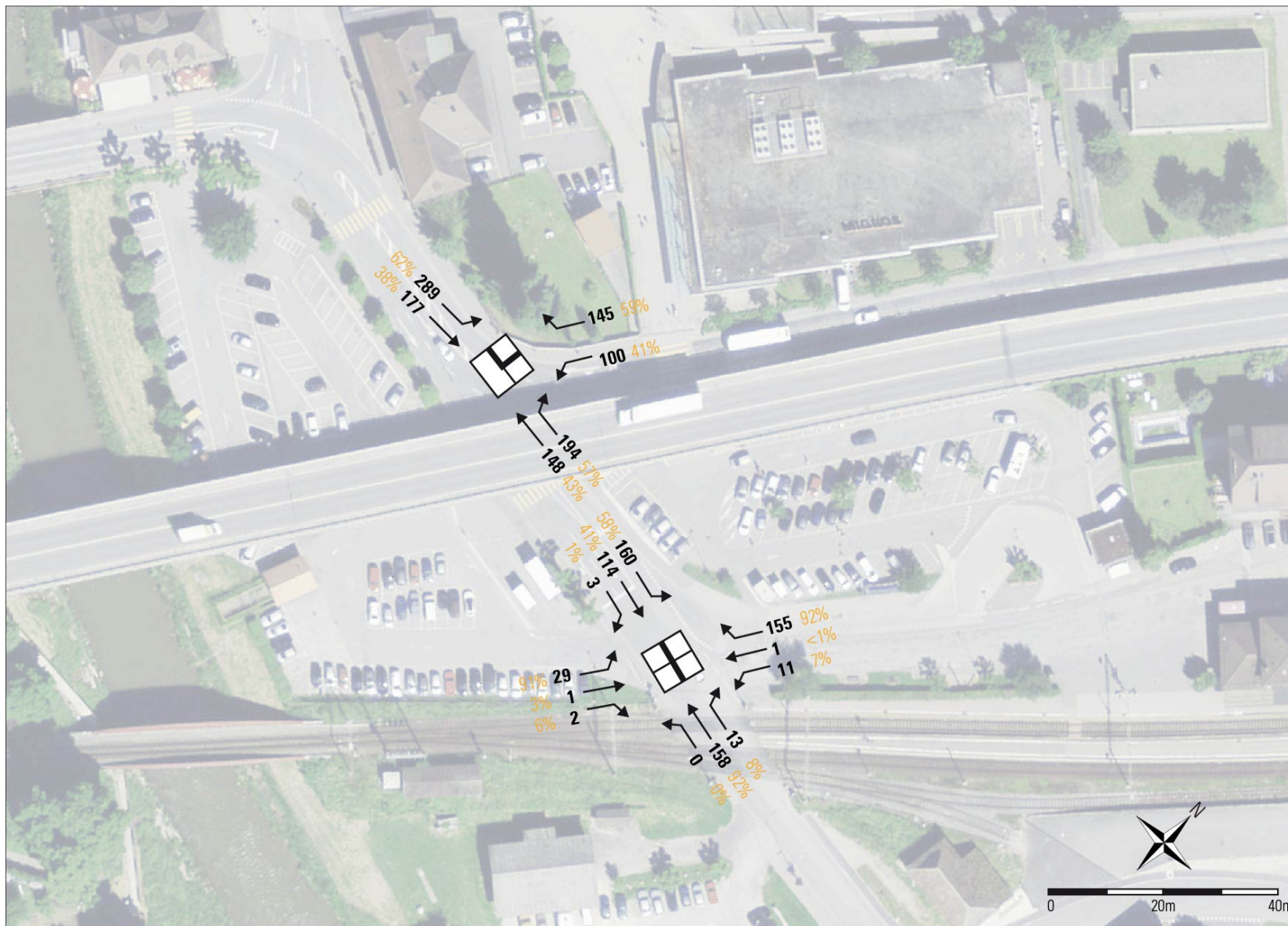
Remarques:

Les comptages ont permis d'identifier l'heure de pointe du soir comme étant l'heure la plus chargée (17h00-18h00) avec 13% du trafic total.

En comparaison, l'heure de pointe du matin (7h00-8h00) compte pour 7% du trafic total.

Les mouvements majoritaires sont sur la route principale ainsi que de et vers le parking de la Gare.

Un nombre important de véhicules vient de la Route de Siviriez.



2. Etat des lieux : présentation du diagnostic

Part des différents mouvements du trafic passant sous le viaduc (HPS)

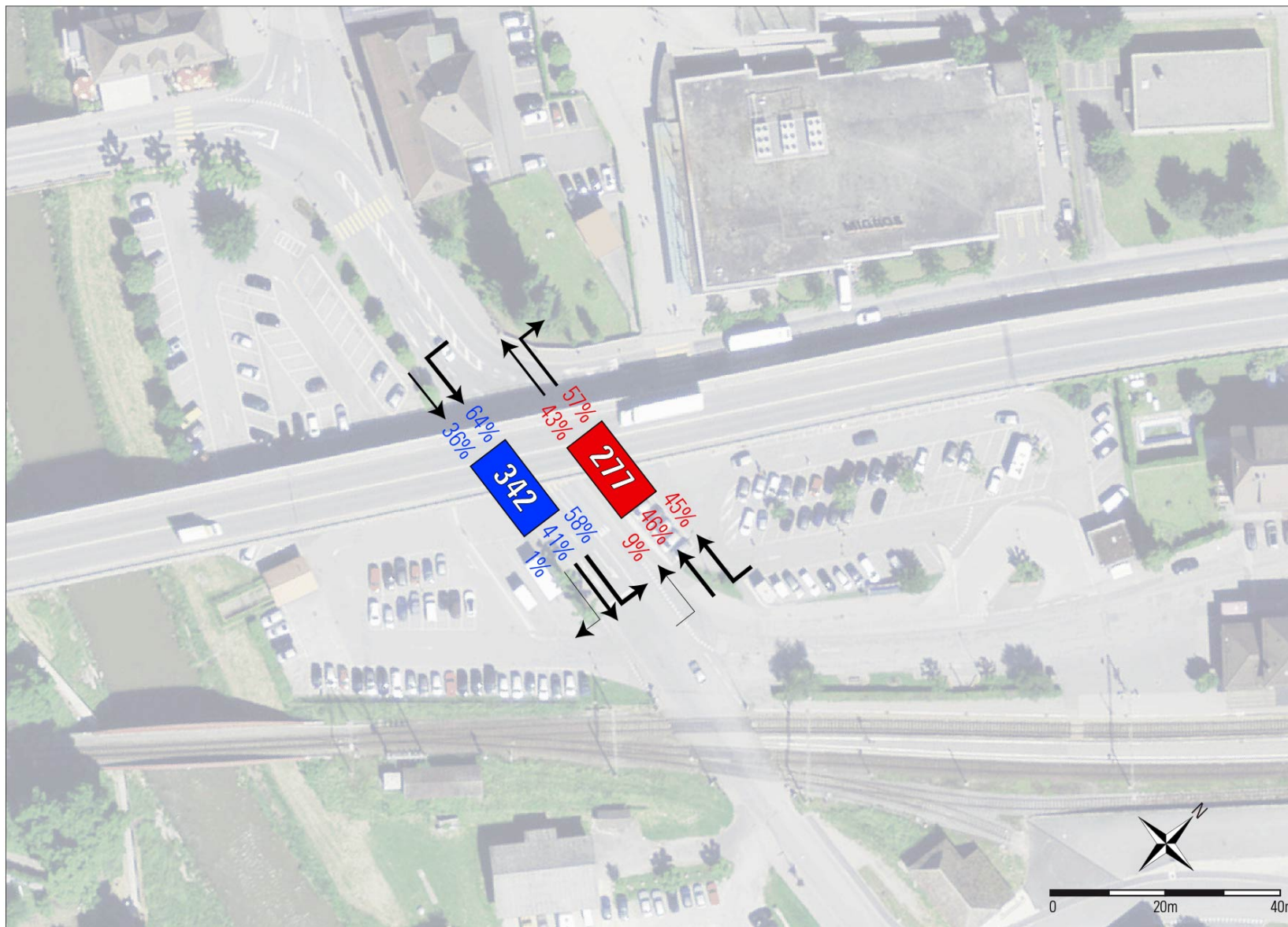
14

Remarques:

Les pourcentages sont tirés des comptages en heure de pointe du soir (HPS).

Les mouvements transversaux passant sous le viaduc confirment l'importance du parking de la Gare en terme de générateur de trafic.

La branche de la route de Préville attire plus de trafic que la branche Avenue de la Gare.



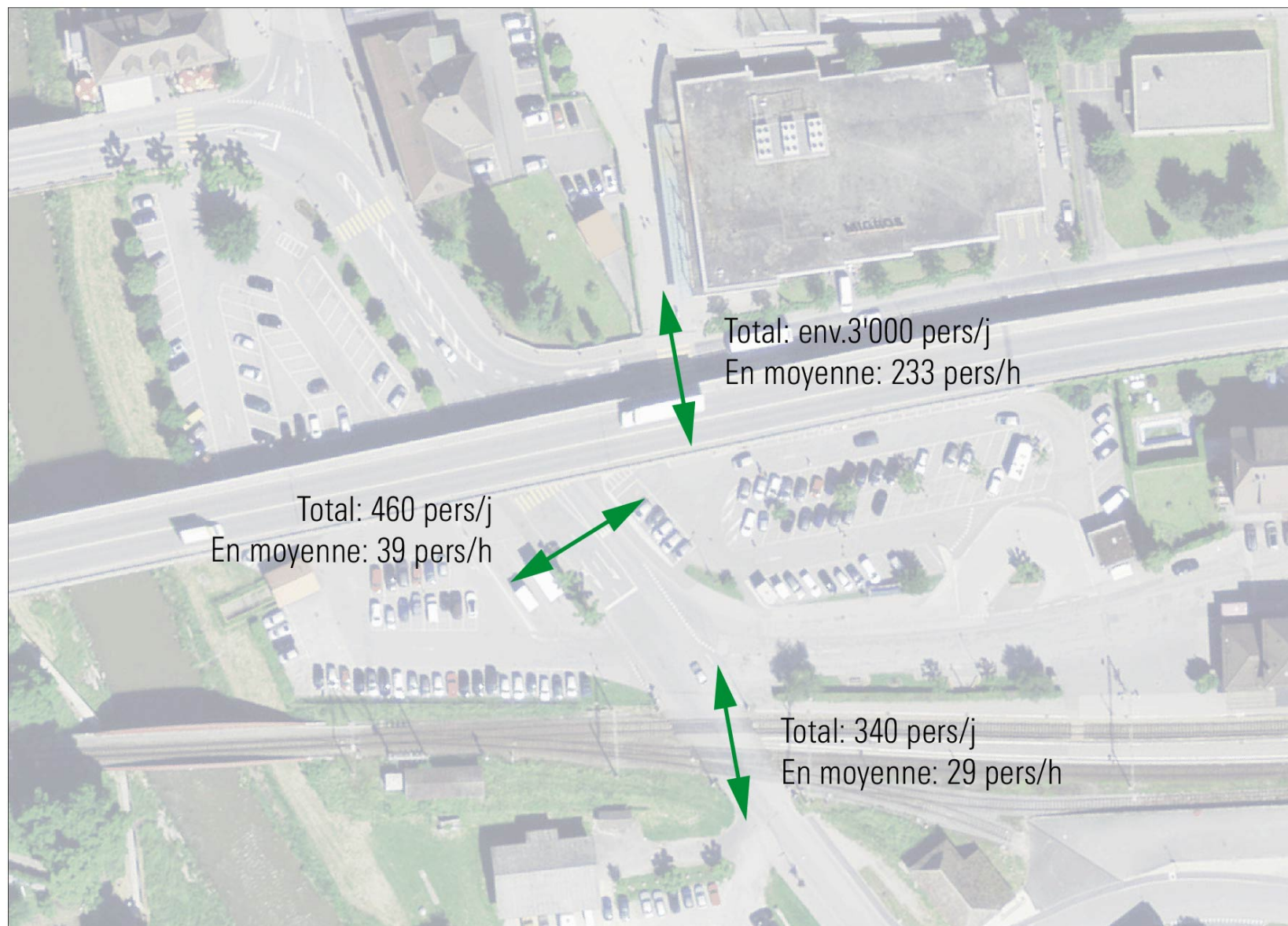
2. Etat des lieux : présentation du diagnostic

Plan de charge piéton

15

Remarques:

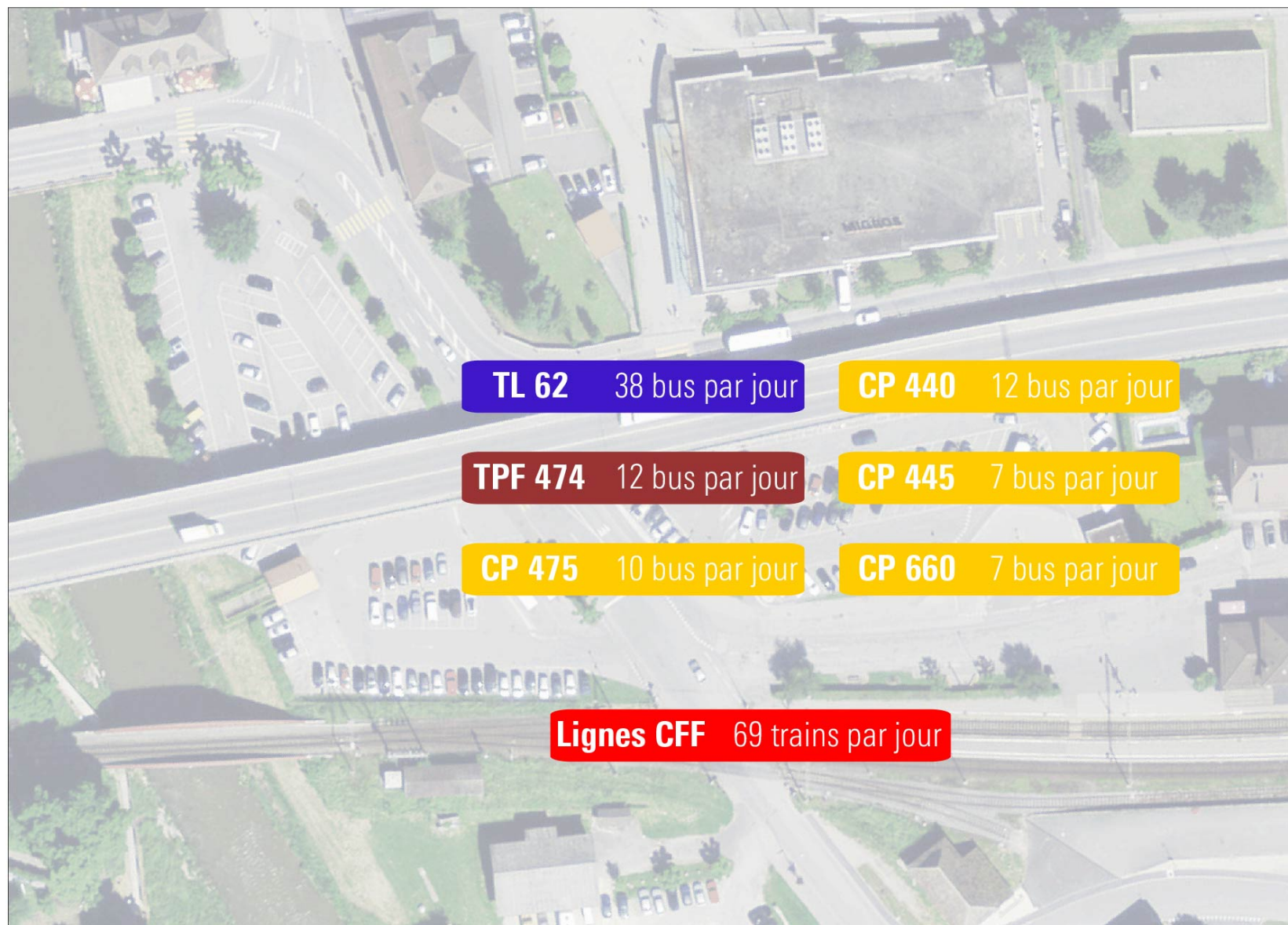
Les répartitions entre les deux sens sont de 50% - 50% \pm 3% pour chacune des trois traversées.



2. Etat des lieux : présentation du diagnostic

Nombre de bus et trains par lignes

16



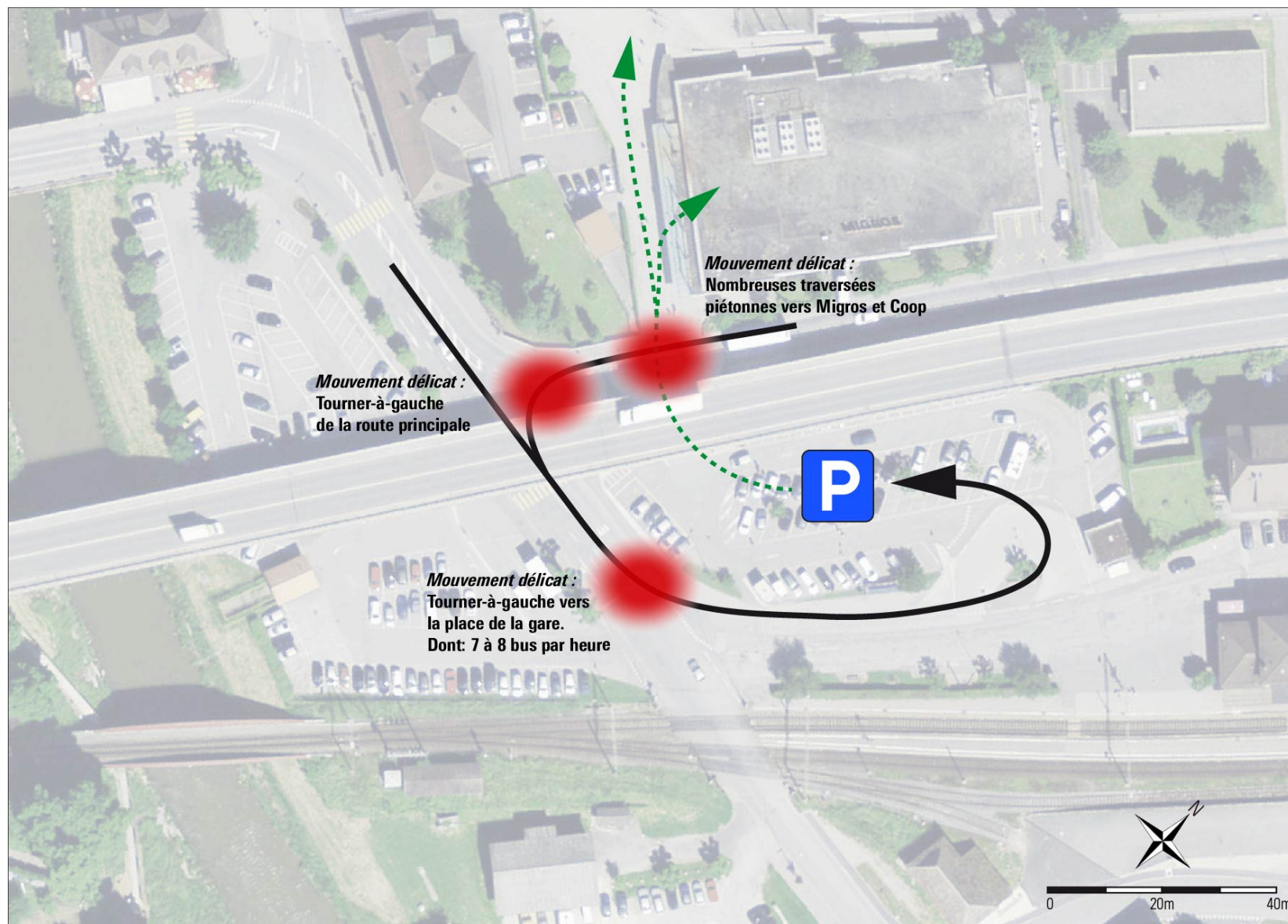
2. Etat des lieux : présentation du diagnostic

Mouvements majoritaires vers la place de la gare

17

Remarques:

L'important trafic en provenance de la route principale vers le parking de la Gare ainsi que les traversées piétonnes subséquentes vers les commerces et le centre-ville provoquent des ralentissements, lorsque les barrières du passage à niveau sont abaissées.



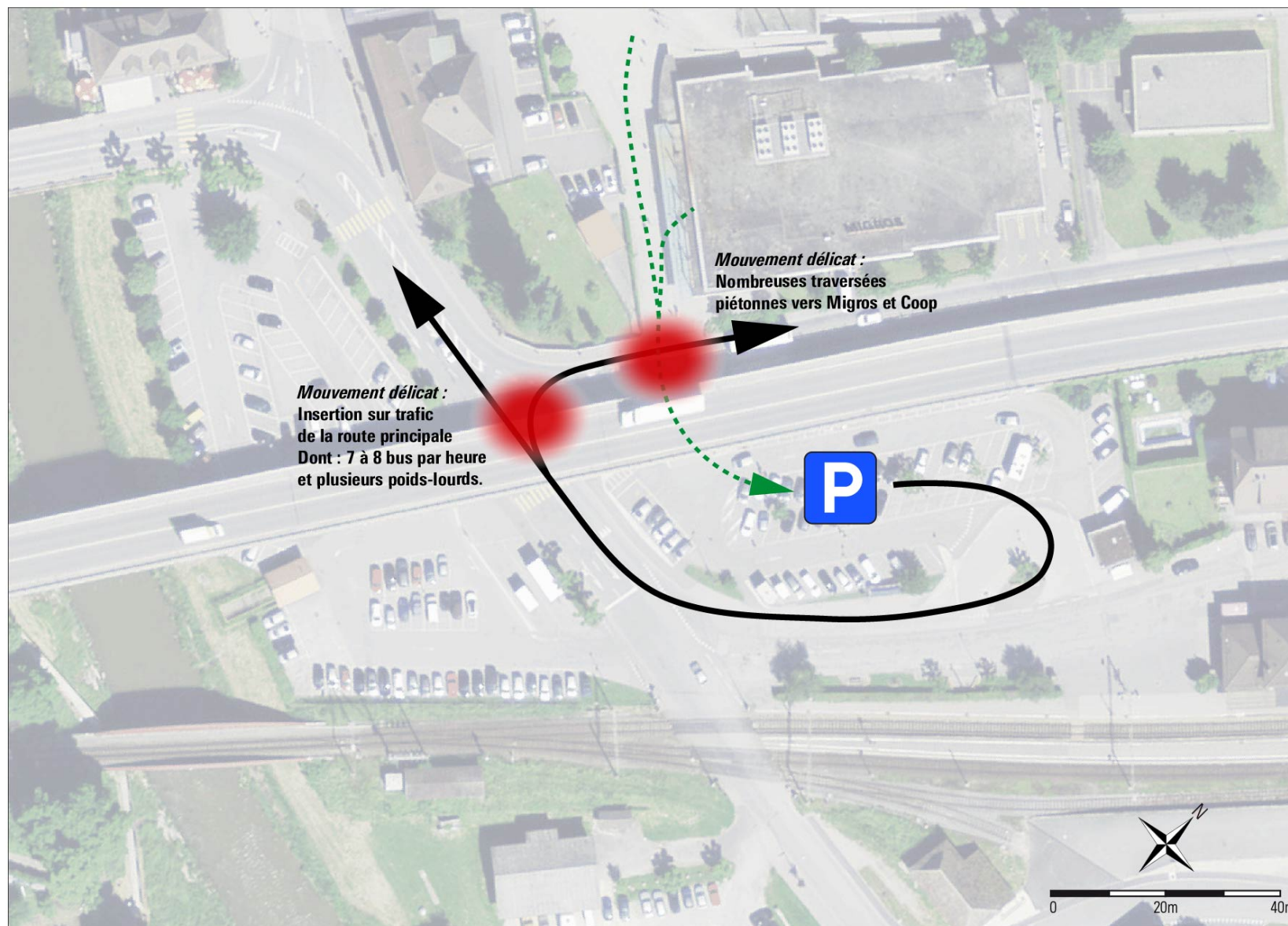
2. Etat des lieux : présentation du diagnostic

Mouvements majoritaires de la place de la gare

18

Remarques:

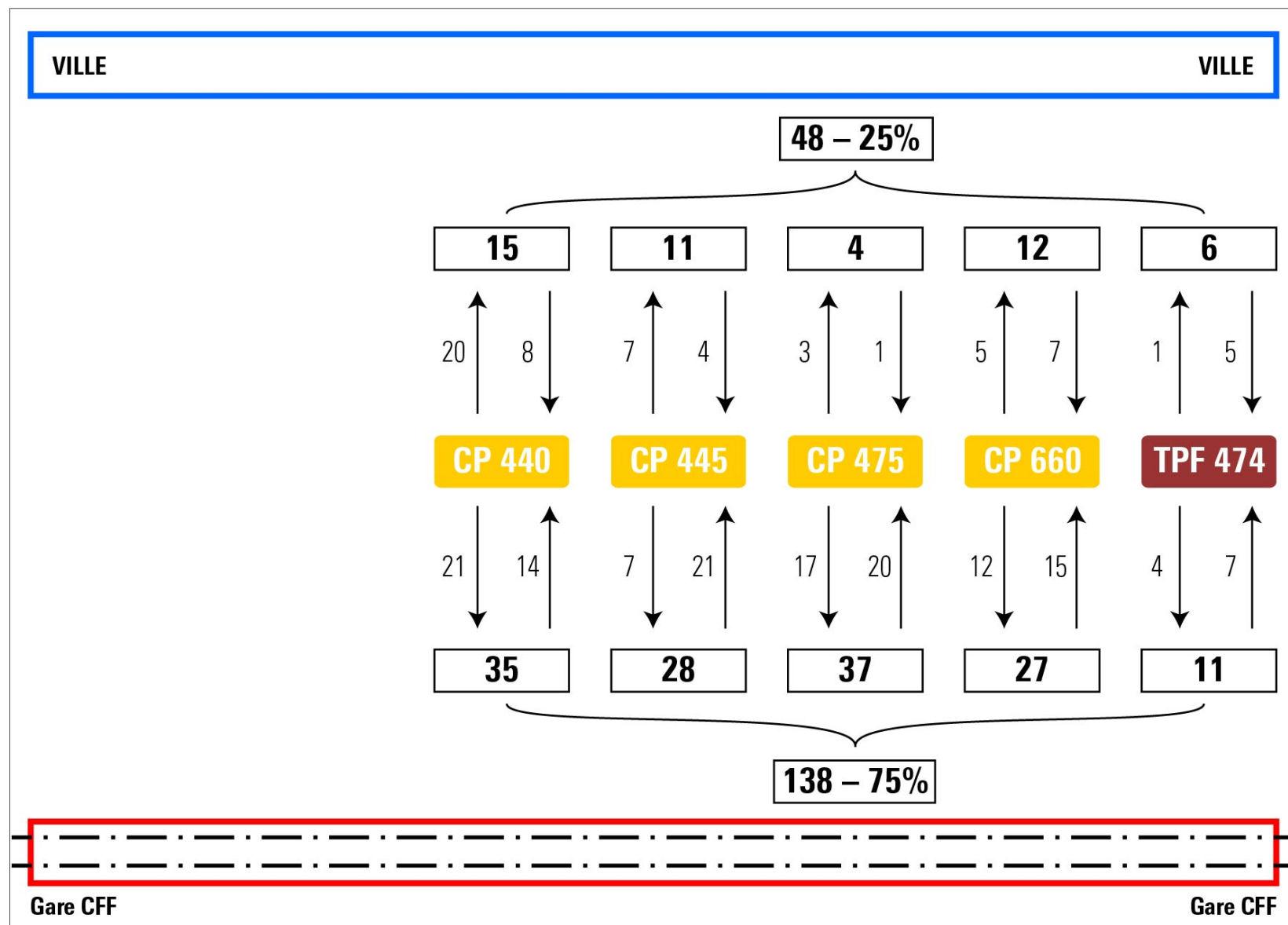
L'important trafic en provenance de la route principale vers le parking de la Gare ainsi que les traversées piétonnes subséquentes vers les commerces et le centre-ville provoquent des ralentissements lorsque les barrières du passage à niveau sont abaissées.



2. Etat des lieux : présentation du diagnostic

Interface bus - Comptages

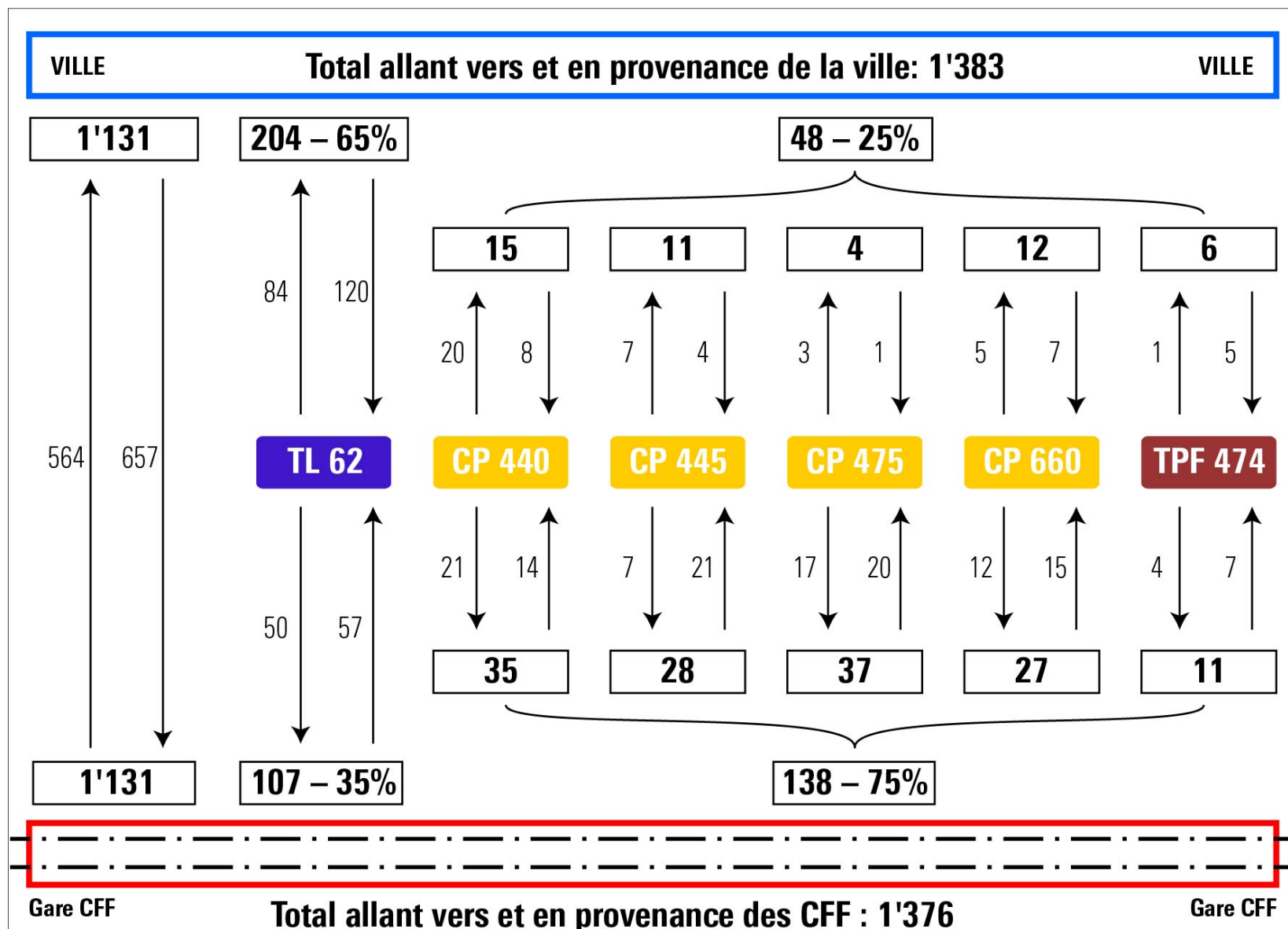
19



2. Etat des lieux : présentation du diagnostic

Interface bus - Comptages

20



2. Etat des lieux : présentation du diagnostic

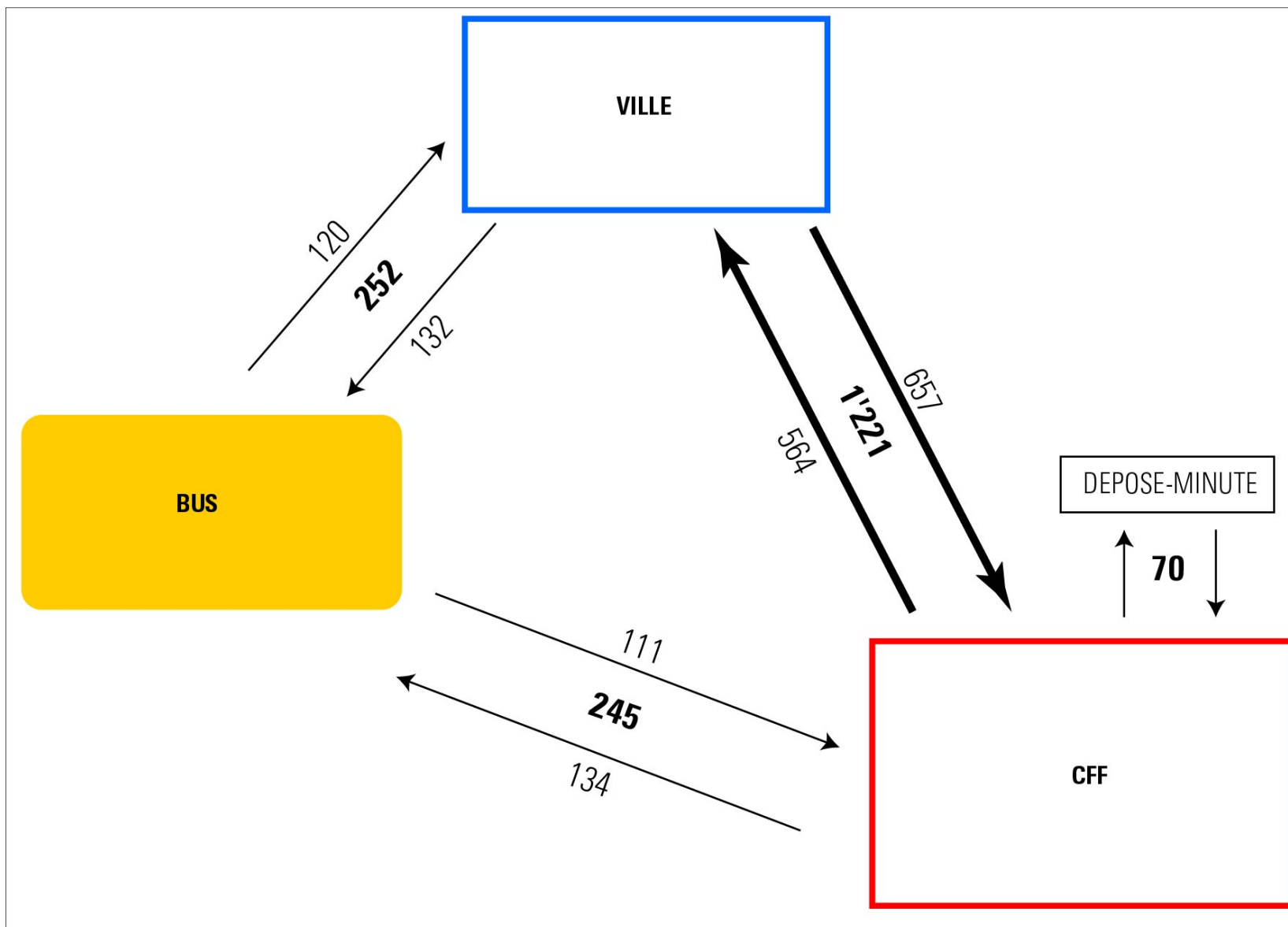
Interface bus - Synthèse des résultats

21

Remarques:

Toutes les unités sont en piéton/jour.

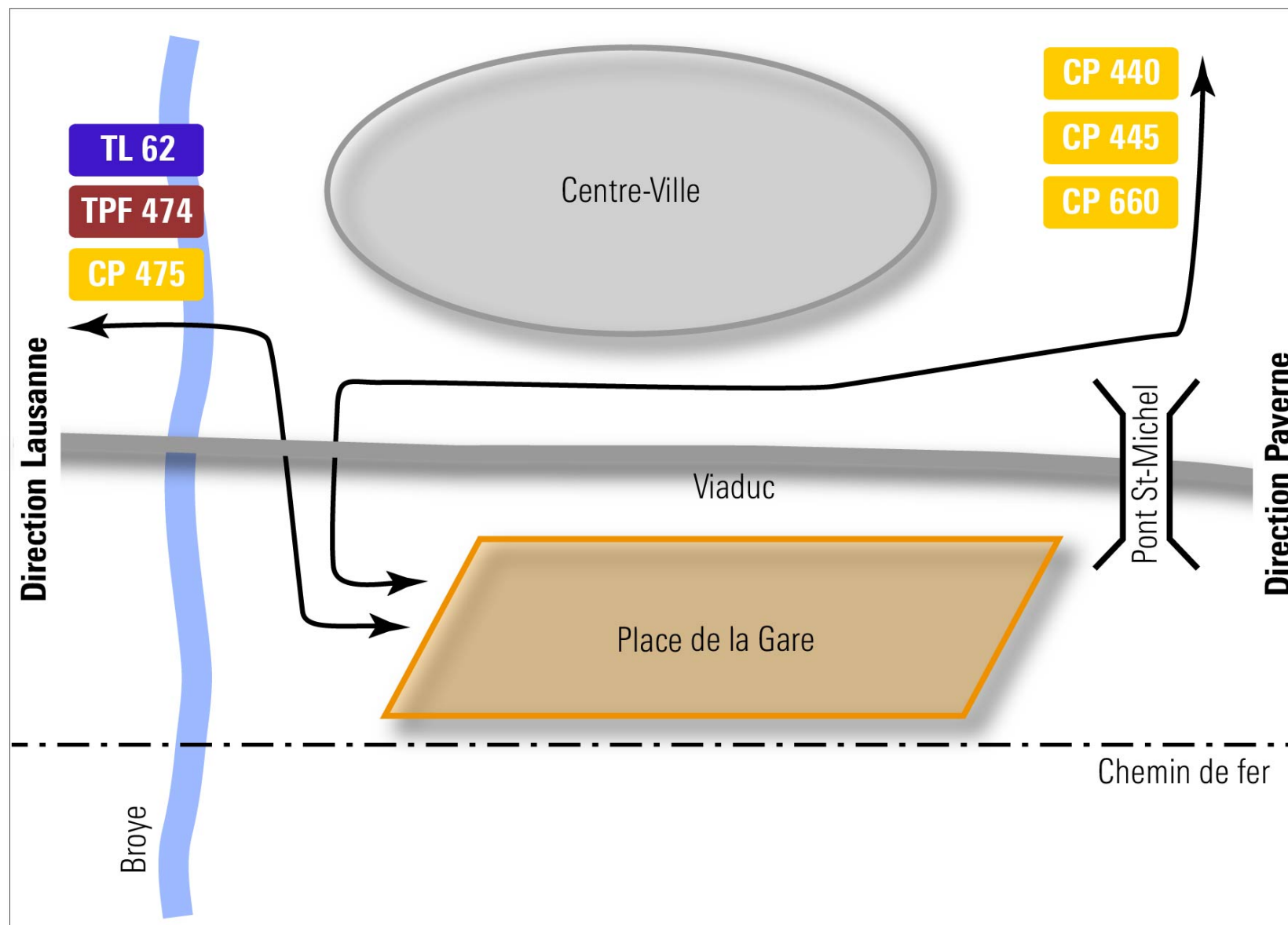
Le nombre de personnes pour la dépose-minute a été estimée sur la base d'une partie de la journée.



2. Etat des lieux : présentation du diagnostic

Interface bus - Cheminement des lignes

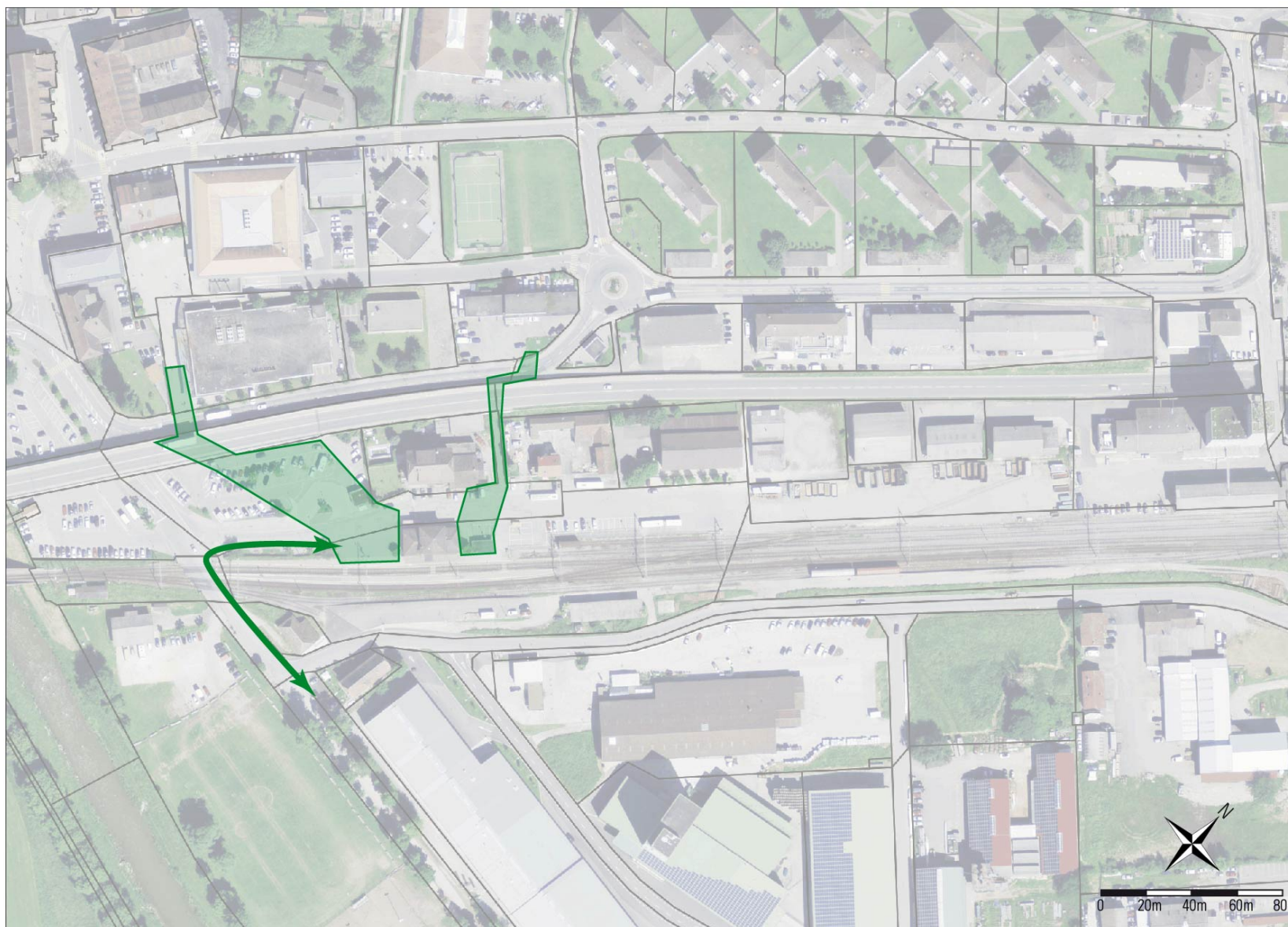
22



2. Etat des lieux : présentation du diagnostic

Périmètre d'utilisation de l'espace par les piétons

23



2. Etat des lieux : présentation du diagnostic

Utilisation de l'espace nord de la gare

24

L'espace nord de la gare est utilisé pour :

- Parking de courte durée
- Parking à vélos
- P+R CFF
- P+R Ville de Moudon
- Chemin d'accès aux activités

Mais aussi :

- Rebroussement des voitures
- Rebroussement des cars, camions, bus
- Zone d'attente pour les bus
- Autres activités non-désirées



3. Contexte urbanistique et vision globale du développement urb.

25

3. Contexte urbanistique et vision globale du développement urbain

Présentation de Monsieur Xavier Fischer, architecte-urbaniste, Bureau Fischer-Montavon + Associés

*Au-delà du centre-ville:
les écoles - la gare*

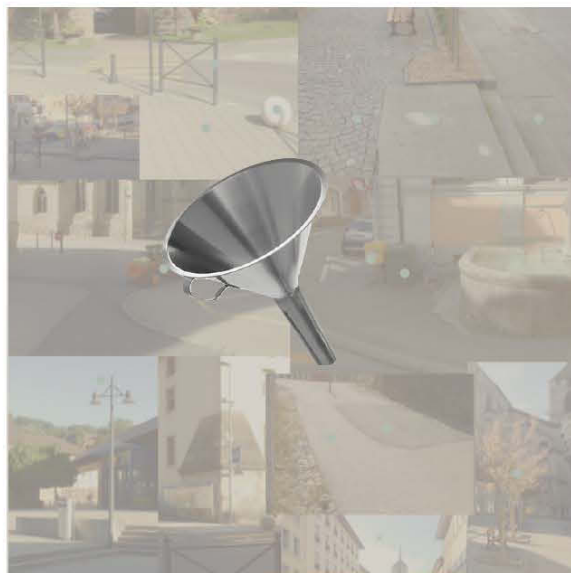


Le centre-ville est relié de près ou de loin avec les différents quartiers de la localité.

Particulièrement déterminants sont:

- ▶ le lien avec le complexe scolaire de l'Ochette,
- ▶ le lien avec la gare, située au-delà du pôle contemporain
- ▶ la césure qu'est le viaduc de la RC 601.

Des liaisons spatiales et fonctionnelles font actuellement défaut pour ces deux secteurs, en particulier avec la place de la gare, principale porte de Moudon.

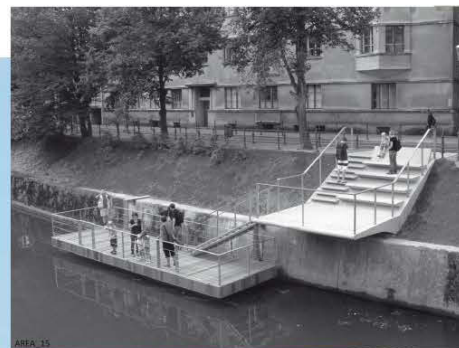
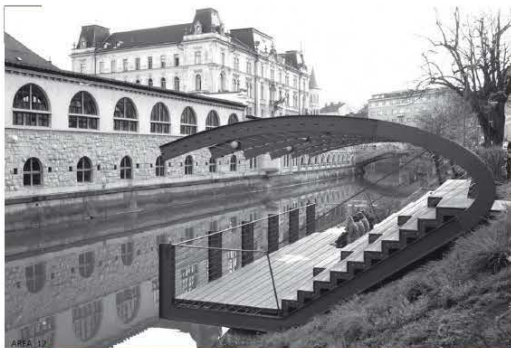
Réduire - Coordonner - Qualifier

**Imaginer un nouveau aménagement à partir
d'une représentation complètement épurée**



Réduire la palette des matériaux et du mobilier de tous ordres (bancs, luminaires, affichage, signalétique, etc.)

Coordonner les choix à l'échelle de tout le centre, y compris pour la végétation, la décoration, la mise en lumière, etc.



Vivre la Broye

Se tourner vers la Broye:

- ▶ Créer un cheminement piétonnier sle long de la Broye
- ▶ Vivre les fluctuations du cours d'eau.
- ▶ Contempler la rivière.

*Il y avait un canal miroitant qu'on suivait,
le canal de l'usine, on jetait une fleur
à la source, pour la retrouver dans la
ville...*

*in:
Le cours de la Broye,
Suite moudonnoise
Philippe Jaccottet*



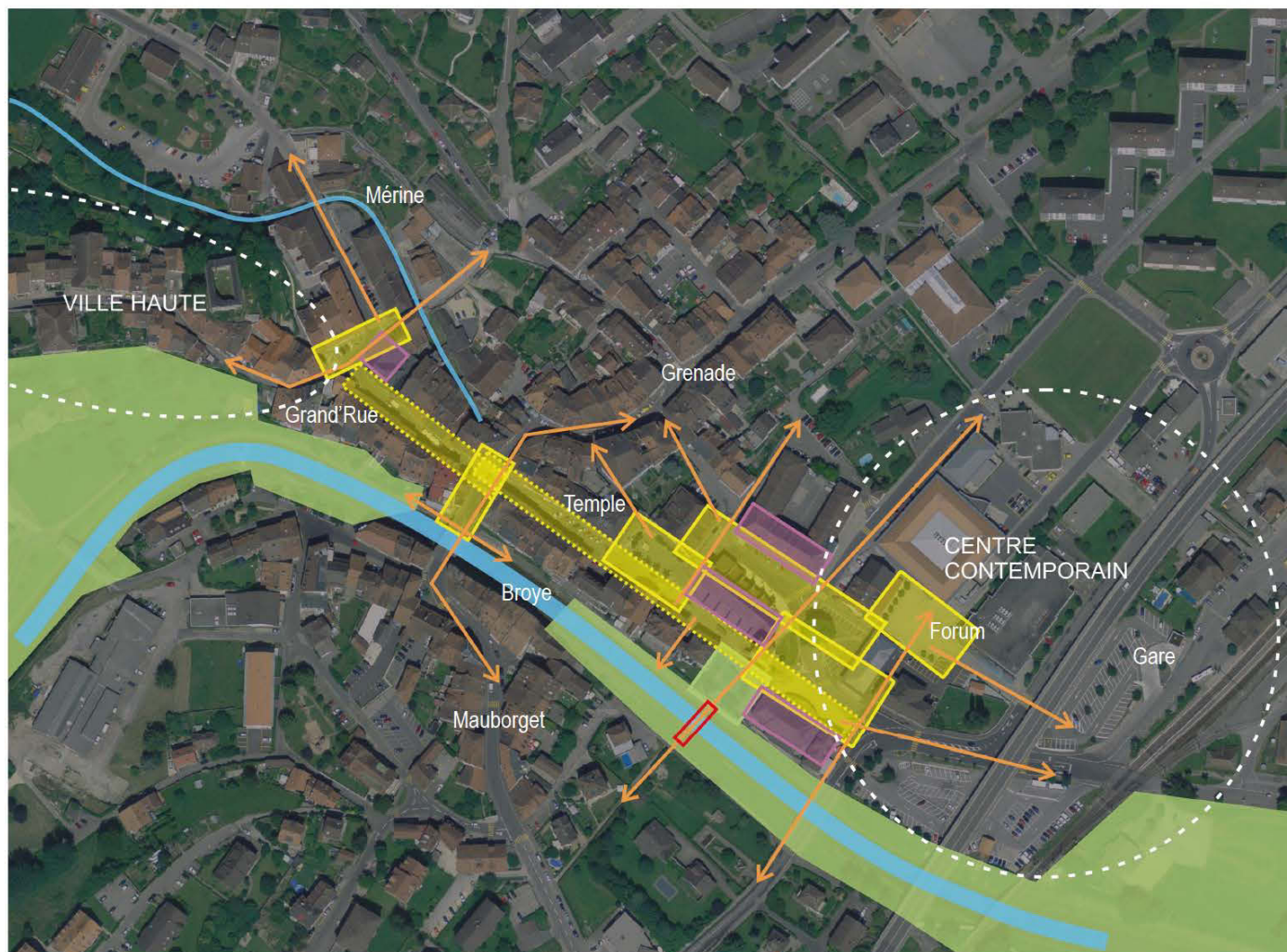
*Il y a toujours quelque chose
à découvrir à Moudon.*



Des stations dans la ville

Au-delà du centre-ville, Moudon est
riche en découvertes inédites.

*rue du Temple - Grand'Rue
comme axe principal*



Axe est-ouest : Temple - Grand Rue
Cet axe est à affirmer comme principal, marqué par l'église, l'hôtel de ville, la place du marché, la place Delamuraz, la Grenette, salle de la Douane. Colonne vertébrale, il relie le Bourg avec le Forum et, au-delà, la gare de Moudon. L'aménagement doit souligner sa continuité d'ensemble.

- ▶ Il revêt un caractère essentiellement minéral, avec une arborisation majeure sur les places, un traitement continu et ouvert de façade à façade. Le parc Delamuraz s'y inscrit en exception, comme fenêtre de verdure sur les rives de la Broye.
- ▶ La fonction commerciale est à renforcer, en continuité avec le Forum.
- ▶ Le confort des piétons, clients et consommateurs des terrasses de cafés-restaurant, doit primer dans la conception de l'espace.
- ▶ Le stationnement est limité en nombre et en durée.

La Grenette, la place du marché, le parc Delamuraz, la place St. Etienne et le Forum, sont à exploiter dans leurs complémentarités d'usages et d'ambiances. Ils se prêtent prioritairement à des activités événementielles.