

Préavis municipal n° 16 relatif à l'adoption du projet d'élargissement de la chaussée et la création d'un trottoir au Chemin des Fontenailles

Date proposée pour la séance de la commission :

mardi 1^{er} mars 2022 à 18 h 30

Bâtiment du Montoly, salle Léman, 1er étage

Municipale responsable : Mme Christelle Giraud-Nydegger

Monsieur le Président,
Mesdames les Conseillères,
Messieurs les Conseillers,

PRÉAMBULE

McDonald's Suisse cherche depuis quelques années à s'implanter sur le territoire glandois et projette actuellement la réalisation d'un restaurant sur la parcelle n° 566, sise Avenue du Mont-Blanc 38. Le projet prévoit un fast-food d'environ 220 places assises intérieures et 70 extérieures dans le bâtiment abritant des activités de loisirs (bowling, murs de grimpe, etc...), un restaurant asiatique et un magasin de vélos. Un service au volant (Drive thru) est également envisagé dans l'aile sud de l'immeuble avec un accès direct depuis le Chemin des Fontenailles (DP 180). Dans le cadre de cette procédure de permis de construire (CAMAC 194'445)¹, il est prévu que la propriétaire cède une partie de son terrain à la Commune en vue d'élargir la chaussée permettant ainsi la bonne circulation en double sens. Pour terminer, la construction d'un trottoir de 2.00 m de large le long du DP 180 est prévu, afin de sécuriser la mobilité piétonne. Les aménagements routiers précités font partie intégrante d'une convention d'expropriation pour cause d'intérêt public en faveur de la Commune. Dite convention régit la cession du terrain d'environ 10'500 m² pour un montant nul.

Compte tenu de ces aménagements routiers, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR - Département des infrastructures et des ressources humaines, DIRH) a exigé de la Commune l'établissement d'un plan routier séparé, en application de l'art. 13 de la Loi sur les routes (LRou). Le plan routier communal constitue un plan d'affectation spécial au sens de l'art. 15 de la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700). La procédure d'un plan routier diffère ainsi de la procédure de permis de construire, notamment du fait que la compétence pour adopter le projet n'appartient pas à la Municipalité, mais au Conseil communal, et le projet routier est encore soumis à l'approbation du Département cantonal. La nécessité de mener deux procédures distinctes, l'une pour le permis de construire, d'une part, et l'autre pour la création d'un accès routier, d'autre part, a été relevée d'emblée par la DGMR.

Le plan routier, ici soumis au Conseil communal, ne concerne ainsi que la création du trottoir et l'élargissement de la chaussée sur le domaine privé, mais pas le projet de construction du McDonald's en tant que tel. La Municipalité n'a d'ailleurs pas encore statué sur le permis de construire, la procédure ayant été suspendue le temps de l'adoption de la procédure de planification routière.

SITUATION ACTUELLE

Comme stipulé précédemment, le projet jouxte l'entier du domaine public n° 180 (DP180) formant le Chemin des Fontenailles, entre le giratoire Avenue du Mont-Blanc/Rue de Malagny et la section nord-sud de ce même chemin. Ce DP est bordé au nord par la parcelle privée n° 566 se trouvant en zone industrielle B et au sud par les parcelles n^{os} 768 et 1258, toutes deux en zone agricole et viticole.

En ce qui concerne les aménagements, le flanc nord est garni essentiellement de places de stationnement privées et perpendiculaires à la chaussée, tandis qu'au sud, seule une banquette longe le chemin. La route occupe l'ensemble du domaine public avec un gabarit de 4.00 m et son revêtement est fait par un enrobé traditionnel, qui est de bonne qualité.

¹ Le projet a fait l'objet d'une mise à l'enquête publique depuis le 24 juillet 2020 pour une durée de trente jours. A la suite de cette procédure, dix-huit oppositions et observations de la part de la population ont été enregistrées.

Le régime de vitesse est de 50 km/h et la circulation est bidirectionnelle. Pour rappel, la norme VSS SN 640 201 "profil géométrique type" préconise une largeur minimale de chaussée de 5.10 m pour les cas de croisements. Actuellement, par manque de place, nous constatons que les véhicules en direction du giratoire "mordent" sur la zone agricole lorsqu'ils se trouvent dans cette situation.



Chemin des Fontenailles (DP180) : absence de trottoir et stationnement perpendiculaire au domaine public

DESCRIPTIF DU PROJET

Il est important de comprendre que ce projet découle de celui du McDonald's et que l'entier des aménagements routiers se situent sur la parcelle privée n° 566, propriété de Malagny Développement SA. Il s'agit donc pour la Ville de Gland de saisir l'opportunité d'agrandir son domaine public au Chemin des Fontenailles, afin de mettre en conformité le gabarit de la chaussée lors des croisements entre deux véhicules légers (VL) et d'offrir un cheminement piétonnier sécurisé pour les personnes désireuses de rejoindre la forêt de Malagny.

Concrètement, le projet consiste à la réalisation de trois types d'aménagements routiers bordant la partie nord du DP 180 (aucun empiètement n'est prévu sur les parcelles agricoles) sur sa longueur de 135 m et qui sont décrits selon deux tronçons distingués par les emprises nécessaires sur domaine privé :

1. Tronçon "ouest"

Ce secteur, situé en face de la parcelle agricole n° 768, propriété de M. Walther Thierry, possède un linéaire d'environ 50 m depuis le DP 179 (tronçon nord-sud du Chemin des Fontenailles). L'empiètement foncier sur la parcelle n° 566 est de 7.75 m permettant ainsi la réalisation d'un trottoir de 2.00 m de large, décalé d'un peu plus de 5.00 m pour conserver un stationnement de 12 places de stationnement voitures et de 4 places motos perpendiculaires aux abords de la route avec un agrandissement de la chaussée existante de 75 cm, portant son gabarit à 4.75 m au lieu des 4.00 m actuels.

Cette nouvelle largeur permet le croisement de deux voitures à faible allure (30km/h selon la norme en vigueur), avec la présence de véhicules stationnés. De plus, elle est suffisante pour permettre les manœuvres d'accès aux places de stationnement, d'une largeur de 2.80 m et d'une longueur de 5.00 m. Le gabarit de la chaussée ne permet cependant pas le croisement avec des poids lourds (PL) à cet endroit (cas possible mais non déterminant).

La faible longueur du tronçon et sa trajectoire rectiligne offrent une visibilité accrue et rendent ce cas de figure acceptable. Précisons que la norme requiert un gabarit de 4.80 m pour ce dernier cas de croisement à une vitesse de 20 km/h. Dès lors, il est envisageable dans la pratique qu'une voiture et un poids lourd puissent se croiser à allure fortement réduite.

2. Tronçon "est"

Le périmètre de cette zone s'étend sur le solde du linéaire du DP 180, c'est-à-dire les 85 m restants jusqu'au giratoire Avenue du Mont-Blanc/Rue de Malagny. L'emprise est de 2.50 m sur la parcelle n° 566 afin de continuer le trottoir de 2.00 m de large, mais cette fois aux abords directs de la chaussée élargie de 50 cm, passant de 4.00 m à 4.50 m.

Cette nouvelle largeur permet également le croisement de deux voitures à faible allure. En cas de croisement entre un véhicule léger (VL) et un poids lourd (PL) ou entre deux PL, un empiètement sur le trottoir est nécessaire. Le trottoir est donc conçu avec une bordure franchissable à + 4 cm, permettant aussi d'assurer la sortie du Drive. Cette situation est acceptable au vu du faible trafic attendu sur le Chemin des Fontenailles (1'500 à 2'000 véhicules par jour en tenant compte du projet du McDonald's) et le faible trafic piétonnier prévisible.

D'ailleurs, pour renforcer la sécurité piétonne, deux potelets sont positionnés juste au débouché du Drive permettant de limiter l'usage du trottoir en cas de croisements problématiques tout en garantissant des vitesses faibles. Dans le même principe de sécurité, la zone d'attente du Drive est également surélevée de + 4 cm et séparée de la sortie principale par un îlot réduisant la zone de croisement piéton-véhicule.

PROCÉDURES

Conformément à l'art. 37 LATC, le plan routier a été soumis pour examen préalable à la DGMR, qui a préavisé "favorablement cette initiative de sécurisation des circulations motorisées et piétonnes". Le projet a donné lieu à une lettre technique du 5 mars 2021 du bureau Christie & Gyax, ainsi qu'un rapport technique du 7 juin 2021 du Bureau d'étude Rossier SA. Ces rapports confirment que le projet routier améliore la situation actuelle.

Dès lors et conformément aux articles 1 et 13 de la Lrou ainsi qu'à l'article 75 du Code rural et foncier, la Municipalité a soumis le projet à l'enquête publique du 25 juin au 26 juillet 2021. A son issue, cinq oppositions d'habitants de Gland et une de l'Association transports et environnement (ATE) ont été enregistrées. Une séance de conciliation s'est tenue avec l'ensemble des protagonistes, malheureusement sans trouver le consensus attendu. Par conséquent, elles sont annexées au présent document et les réponses y relatives font l'objet du prochain chapitre. En effet, toujours d'après la LRou, l'Exécutif établit, à l'intention du Conseil communal, un préavis contenant un résumé des oppositions ainsi que les propositions de réponse. Ainsi, le Conseil statue sur les réponses motivées en même temps qu'il se prononce sur l'adoption du projet. Par la suite, le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) notifie à chaque opposant, par lettre recommandée, la décision communale sur son opposition contre laquelle un recours peut être déposé à la Cour de droit administratif (CDAP). Si aucun recours n'a été déposé, le DIRH se prononce définitivement sur le projet, qui entre en vigueur.

En ce qui concerne l'acquisition du terrain, une cession de terrain d'environ 230 m² est envisagée sur toute la longueur de l'élargissement de la chaussée et du trottoir longeant la route. Sur le tronçon du trottoir s'écartant de la chaussée, une servitude publique de passage à pied en faveur de la Commune sera inscrite au Registre foncier. Une convention d'expropriation entre la propriétaire, Société Développement SA, et la Commune de Gland a d'ores et déjà été signée confirmant ainsi les emprises.

POSITION DE LA MUNICIPALITÉ

L'adoption du plan routier impacte principalement la parcelle privée RF 566, actuellement colloquée en zone industrielle B. Selon l'art. 40 du règlement communal, cette zone est réservée aux établissements industriels, commerciaux et artisanaux ne présentant pas d'inconvénients pour le voisinage. Le plan concerne également le DP communal 180, soit le Chemin des Fontenailles, dont l'élargissement est projeté sur le domaine privé. Il concerne enfin très accessoirement le DP cantonal 178, où il est question d'adapter le trottoir existant, dans le prolongement du trottoir nouvellement créé.

Le projet ne prévoit pas de créer une nouvelle route. Dans ces conditions, il suffit d'examiner si l'aménagement du trottoir et l'agrandissement du gabarit routier prévus correspondent aux exigences (largeur, sécurité, etc.) de la législation sur les routes. Même si les plans d'enquête illustrent des places de stationnement, la question du stationnement est exclusivement réglée dans le cadre de la procédure séparée du permis de construire. Ainsi, le nombre de places et l'adéquation de l'équipement de la parcelle sont examinés dans le cadre de la procédure parallèle liée au permis de construire.

Il convient de préciser que le permis de construire est une autorisation de police de construction, qui doit être délivrée lorsque les conditions formelles et matérielles posées par le droit public sont réunies. La propriétaire a ainsi le droit de recevoir l'autorisation sollicitée, si celle-ci est conforme au droit.

S'agissant de l'équipement de la parcelle, la propriétaire a sollicité une étude de trafic par le bureau Christe et Gygax, dans le but notamment de vérifier la viabilité de l'écoulement du trafic sur l'Avenue du Mont-Blanc. En étudiant un périmètre s'étendant des voies ferrées à la Route Suisse tout en considérant les axes adjacents, les ingénieurs en mobilité ont confirmé l'adéquation du projet. Le rapport date de mai 2020. De son côté, la Commune a mandaté le bureau BG Ingénieurs en vue d'appréhender les différents projets développés, dans leur ensemble, aux abords de l'Avenue du Mont-Blanc². Le périmètre de l'étude est beaucoup plus important : il s'étend de la jonction autoroutière à la Route Suisse. Les conclusions démontrent la possibilité d'accueillir ce projet sans préjudice cet axe routier, notamment du fait que les heures de pointes³ diffèrent entre le projet et la pratique.

La création du trottoir, sur la parcelle privée grevée d'une servitude publique de passage à pied, permettra également l'accès sans voiture de manière sécurisée au futur établissement pour les piétons et usagers des transports publics. Cette traversée piétonne permettra également de relier le Chemin des Fontenailles à l'ouest, et à l'Avenue du Mont-Blanc à l'est. L'élargissement du domaine public est favorable à l'accessibilité de la parcelle. La séparation complète du trottoir assure la sécurité des piétons. Ainsi, l'accès piéton amélioré servira non seulement l'établissement public projeté, mais également les activités de loisirs sur le site, notamment la salle de grimpe. Diverses activités sont donc concernées par ce plan routier.

PROPOSITION DE RÉPONSES AUX OPPOSITIONS

1. Opposition de l'ATE

Comme évoqué dans son préambule, l'opposition de l'ATE est justifiée par le projet de permis de construire (CAMAC 194'445). Les griefs soulevés concernent principalement le projet de McDonald's en tant que tel, qu'il n'y a pas lieu de trancher dans le cadre de la décision sur le plan routier.

La Municipalité propose ainsi de lever l'opposition en répondant comme suit :

² Expertise de trafic sur l'Avenue du Mont-Blanc, BG Ingénieurs-Conseils SA, Janvier 2021

³ L'heure de pointe du matin (HPM) se situe de 7h30 à 8h30 et l'heure de pointe du soir (HPS) de 17h à 18h.

Ad Non-respect du Schéma directeur intercommunal Gland-Vich et du Plan directeur régional district de Nyon

Le plan routier ne concerne que les aménagements routiers tels que mis à l'enquête du 25 juin au 26 juillet 2021, à savoir la création d'un trottoir et l'élargissement du domaine public.

Ces ouvrages ne sont pas contraires au Schéma directeur intercommunal Gland-Vich, ni au Plan directeur régional du district de Nyon. Au contraire, les aménagements projetés assureront la sécurité des usagers, piétons et motorisés. Dans le cadre de la procédure du permis de construire, l'évaluation du trafic a fait l'objet d'une étude qui a confirmé l'adéquation du projet avec l'équipement.

Ad Sécurité piétonne et cycliste / places de stationnement

Il est inexact de prétendre que le projet prévoit la création de 12 places de stationnement le long du Chemin des Fontenailles. Actuellement, plus de 30 places bordent ce chemin. Le réaménagement routier implique ainsi, à cet endroit, une réduction du nombre des places. Les 12 places sont par ailleurs comprises dans l'offre de stationnement dont les besoins ont été calculés dans le cadre de la procédure de demande de permis de construire. La question du nombre de places de stationnement (voitures, deux roues motorisées et non-motorisées) sera ainsi traitée dans le cadre de la décision municipale.

Les places de parc soumises à l'enquête présentent de bonnes conditions de visibilité pour le trafic sortant de ces dernières.

Sous l'angle sécuritaire, le tronçon est en outre rectiligne et offre une visibilité adéquate, de sorte qu'il ne saurait être jugé de dangereux et d'inadéquat. L'entrée et la sortie prévues à l'ouest de la parcelle seront entourées de végétation permettant un dégagement largement suffisant sur le domaine public.

Ad Infrastructures vélos – non-respect du Plan directeur cantonal et du réseau cyclable régional

La traversée piétonne sera sécurisée et délimitée par des rangs de pavés. Quant à la sécurité des cyclistes, elle sera également améliorée par l'élargissement du gabarit routier, qui permettra un croisement plus adéquat. Il importe en outre de relever que le Chemin des Fontenailles, sis au sud de la parcelle, n'est pas un axe fréquemment emprunté puisqu'il dessert principalement des parcelles agricoles et l'aire forestière environnante.

Le giratoire de Malagny, sur l'Avenue du Mont-Blanc, se trouve quant à lui sur le domaine public cantonal et ne relève pas de la compétence de la Commune.

2. Opposition des habitants (Mme Karin Bruch Haussauer, M. Philippe Haussauer, M. Philippe Martinet, Mme Yvette Würigler, M. André Würigler, Mme Sandra Vonlanthen, M. Boris Vonlanthen)

L'opposition des habitants a trait à la gestion de la procédure, à la légalité du projet sous l'angle de la réglementation communale, à la sécurité routière et aux coûts de la procédure.

La Municipalité propose ainsi de lever l'opposition en répondant comme suit :

Ad Gestion de la procédure

Dans le cadre de cette procédure de permis de construire, il a été prévu que la propriétaire privée cède une partie de son terrain à la Commune en vue d'élargir la chaussée et de créer un trottoir le long du domaine public 180, correspondant au Chemin des Fontenailles. Au vu de ces aménagements routiers, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR – Département des infrastructures et des ressources humaines, DIRH) a exigé de la Commune l'établissement d'un plan routier séparé, en application de l'art. 13 de la Loi sur les routes (LRou), pour la création du trottoir et l'élargissement de la chaussée.

La présente procédure répond ainsi à une demande de l'autorité cantonale. Elle n'implique pas une modification du projet de construction en tant que telle, sous réserve de modifications de minime importance. En tant que propriétaire du domaine public, la Commune est obligatoirement Maître d'ouvrage du projet. En revanche, il a été convenu que l'ensemble des coûts liés à l'établissement du projet seraient pris en charge par le porteur du projet.

Le plan routier a fait l'objet d'un examen préalable de la DGMR qui a confirmé sa légalité et son adéquation, tout en saluant l'initiative de sécurisation.

Ad Légalité du projet

Le trottoir cédé au domaine public se situe aux abords directs de la chaussée et il sera grevé d'une servitude publique de passage à pied en faveur de la Commune. S'agissant de la question de la distance, il convient de mentionner que le trottoir est un aménagement extérieur pouvant prendre place dans les espaces réglementaires, de sorte qu'il ne modifie pas la limite de propriété prévue à l'art. 36 (par renvoi de l'art. 40) du Règlement sur le plan d'extension et la police des constructions (RPEPC).

Contrairement à ce qui est invoqué, le projet n'implique aucune emprise sur la parcelle RF 1258.

Le projet n'implique pas non plus la disparition des guichets du Drive, ceux-ci relevant toutefois de la procédure du permis de construire. L'art. 117 LATC permet d'ailleurs à la Municipalité de délivrer un permis de construire en le subordonnant à la réalisation du plan routier.

Ad Circulation

Le projet a fait l'objet d'un examen préalable de la part des Autorités cantonales qui ont émis un préavis positif en raison de l'initiative de sécurisation des circulations motorisée et piétonne. Il améliore nettement la situation actuelle du Chemin des Fontenailles, qui aujourd'hui est dépourvu de tout aménagement en faveur de la mobilité douce.

L'élargissement de la chaussée permettra en outre d'améliorer le croisement des cyclistes et véhicules. Grâce au trottoir franchissable, le croisement de deux véhicules légers à vitesse réduite sera rendu possible. Vu la longueur du tronçon concerné, on ne saurait considérer que les véhicules circulent de toute manière à vive allure.

Ad Coûts

Les frais liés à la réalisation de ce projet seront intégralement pris en charge par le porteur du projet.

PLANNING

Ce projet étant conditionné à la réalisation du McDonald's et de son Drive, le calendrier n'est actuellement pas connu. En effet, outre l'approbation de ce projet, il est encore obligatoire pour le restaurateur que les oppositions concernant l'enquête CAMAC soient levées. Il faut aussi préciser que le risque de ne pas réaliser nos aménagements existe, car sans la venue du McDonald's, ce projet sera caduc.

COÛTS DES TRAVAUX

Ce projet étant réalisé entièrement sur parcelle privée et sujet à une convention d'expropriation à l'amiable, le coût des travaux pour la Commune de Gland est nul. Aucun frais n'est à prévoir.

FRAIS D'EXPLOITATION

Cet investissement ne générera pas de frais de fonctionnement additionnels.

CONCLUSION

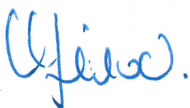
Fondée sur ce qui précède, la Municipalité propose au Conseil communal de prendre les décisions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL

- Vu - le préavis municipal n° 16 relatif à l'adoption du projet d'élargissement de la chaussée et la création d'un trottoir au Chemin des Fontenailles ;
- ouï - le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet ;
- considérant - que cet objet a été porté à l'ordre du jour ;
- décide
- I. - Accepter le préavis municipal ;
 - II. - Adopter, sous réserve de l'approbation par le Département compétent, le plan d'élargissement de la chaussée et de création d'un trottoir (RC 31, DP 180, parcelle RF 566) soumis à l'enquête publique du 25 juin 2021 au 26 juillet 2021 ;
 - III. - de faire siennes les déterminations de la Municipalité relatives aux oppositions maintenues qui concernent le projet routier ;
 - IV. - Autoriser la Municipalité à réaliser toutes les démarches administratives nécessaires à l'avancement de ce dossier, notamment en vue de l'approbation pour le canton.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

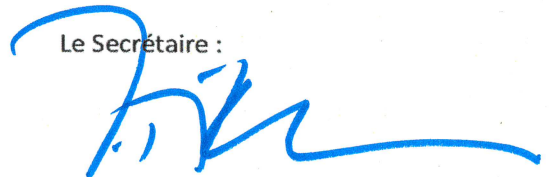
La Syndique :



C. Girod



Le Secrétaire :



J. Niklaus

Annexes : - oppositions
- plan des expropriations
- plan synoptique des aménagements

ANNEXE I - Préavis n° 16

FONTENAILLES - OPPOSITION DES HABITANTS DE GLAND

Les oppositions ont été adressées de manière privée, par les habitants suivants :

Mme Karine Bruch Haussauer et M. Philippe Haussauer, Ch. des Pommiers 14, 1196 Gland, datée du 9 juillet 2021 ;

M. Philippe Martinet, Rue du Perron 51, datée du 9 juillet 2021 ;

M. André Würigler, Rte de Cité-Ouest 25, date du 25 juillet 2021 ;

Mme Yvette Würigler, Rte de Cité-Ouest 25, datée du 25 juillet 2021 ;

Mme et M. Sandra et Boris Vonlanthen, Chemin de la Dullive 7, datée du 26 juillet 2021 ;

Elles ont toutes la teneur suivante :

Par le présent courrier, les soussigné-e-s s'opposent aux travaux pour les raisons techniques explicitées ci-après. Ces raisons s'ajoutent aux arguments plus politiques déjà partagés avec M. le Municipal Davoine, à l'occasion d'une séance qui a fait l'objet d'un courrier circonstancié du Comité pétitionnaire ; un courrier du 14 février 2021 resté sans même un accusé de réception de votre part. Le volet politique fera donc l'objet d'une nouvelle interpellation à l'adresse de M. Davoine, en tant que porteur du dossier.

1- Gestion de la procédure

- a- Nous relevons que les opposants au projet général (cf. enquête publique d'août 2020) n'ont reçu aucune réponse sur le fond. Cette seconde enquête pour des travaux d'aménagement extérieur met la charrue avant les bœufs : elle est donc prématurée.
- b- Rien n'est fait pour permettre au public de comprendre l'évolution et le fonctionnement du projet (ex. disparition des guichets du Mc Drive sur le plan). Alors que le Municipal responsable de l'économie l'a annoncé comme un projet purement "privé", que la Municipalité se devait simplement d'accompagner ; elle le présente désormais comme "d'utilité publique". Il s'agirait dès lors de clarifier qui est responsable de quoi.
- c- Force est de constater, vu l'ampleur des travaux découlant des exigences du Canton (DGMR), que ce projet, dont le coût pour la collectivité pourrait nécessiter le dépôt d'un Préavis devant le Conseil communal, est suffisamment différent pour nécessiter une nouvelle mise à l'enquête générale. A l'occasion de celle-ci, nous demandons que la nouvelle Municipalité procède à un nouvel examen en opportunité, et non seulement en légalité.
- d- Le dossier déposé ne comporte pas de référence CAMAC, ce qui donne à penser qu'il n'est pas soumis au canton pour validation. Le statut de cette enquête publique devrait être précisé.

2- Légalité du projet.

- a- En créant un trottoir qui passera en territoire communal, la parcelle No 566 perdra une largeur de 2m, plus 0,50 m pour l'élargissement de la route devant le bâtiment existant. La largeur restante à cet emplacement sera donc réduite de 2,50 m. L'espace restant ne sera pas légalement suffisant. En effet, le règlement de la zone industrielle B, à son article 40, renvoie à l'article 36, alinéa 1 qui stipule : « La distance minimale d entre la façade d'un bâtiment industriel et la limite de propriété voisine ou du domaine public, s'il n'y a pas de plan fixant la limite des constructions est fonction de la hauteur h de cette façade à la corniche.

Si h est inférieur à 6 m, $d = 6$ m

Si h est supérieur à 6 m, $d = h$ »

Avec ce projet, ce ne sera plus le cas puisque le bâtiment a une hauteur de 6,90 m.

- b- Afin d'agrandir la sortie du Chemin des Fontenailles sur l'Avenue du Mont-Blanc, il est prévu un îlot central, et pour ce faire, la sortie du giratoire sera reprise avec un rayon de 5 mètres.

- c- Pour y parvenir, le projet empiète une bande de la parcelle No 1258 classée en zone agricole et viticole, en principe inconstructible. Ce point devrait être vérifié.
- d- Sur le plan joint à cet avis d'enquête, les deux guichets du "drive" figurant sur le plan mis à l'enquête en juillet-août 2020 ont disparu. Il s'agit d'une modification du projet qui n'est pas signalée, ce qui n'est pas conforme.

3- Circulation.

- a- Il est prévu un élargissement de la route de 0,50 m devant le bâtiment. Cette route sera en outre munie d'un trottoir de 2 m de large. Cette mesure, selon la Municipalité, devra permettre le croisement de deux véhicules à vitesse "réduite".
La vitesse autorisée étant de 50 km à l'heure, on ne saurait parler d'une vitesse réduite ou adaptée. Sans parler du risque d'infractions, alors qu'on observe déjà un déficit de contrôles. Il est donc nécessaire de créer une zone 30, voir une zone de rencontre à 20 km/heure afin de sécuriser cet endroit, dans l'esprit du reste du Bourg.
- b- Cette mesure de modération est d'autant plus nécessaire que le trottoir prévu sera muni d'une bordure basse, afin de permettre un empiètement nécessaire aux croisements des véhicules. Les commentaires sur le projet routier mentionnent explicitement le croisement des automobiles ainsi que des poids lourds ou la sortie du « drive », ou l'accès aux places de parc. Cet aménagement n'est donc pas du tout sécurisé et met en danger les usagers du trottoir dont le flux, à certaines heures, sera important ou erratique (distraction liée à des familles sortant du fast-food).
- c- La fiche info 06/2017 de Mobilité piétonne suisse indique les largeurs de sécurité à respecter dans ce genre de cas. Cette publication, qui a bénéficié du soutien de l'Office fédéral des routes OFROU, prévoit que pour garantir la sécurité lors d'un croisement entre une voiture et un camion, il faut :
si la vitesse est de 50 km/heure : une largeur minimum de 5,9 mètres
si la vitesse est de 30 km/heure : cette largeur passe à 5,2 mètres ;
si la vitesse est de 20 km/heure, la largeur minimum est de 4,8 mètres.
Or la largeur prévue par le projet devant le restaurant est de 4, 5 mètres. Elle est donc insuffisante sans mesure d'accompagnement.
- d- Les commentaires de ce projet parlent d'une « fréquence de 1500 à 2000 véhicules par jour ». Il n'est pas expliqué comment on est passé des 550 mouvements figurant dans l'expertise du trafic commandée par McDonald's pour l'enquête publique de 2020 : d'une part, l'impact réel de la création de ce Mac Drive devrait faire l'objet d'estimations sérieuses et constantes. D'autre part, vu l'augmentation annoncée, des mesures incitatives pour l'accès par les cyclistes devraient figurer. Or on ne voit en l'état ni piste ni places de parc.

4- Coûts.

- a- Selon l'avis d'enquête, les coûts de certains travaux seront pris en charge par le promoteur. Cependant, dans la convention relative à la cession des terrains et droits nécessaires à la réalisation du projet, il est écrit au point 2 : « la surface exacte de l'emprise (et des rétrocessions éventuelles) ainsi que les autres éléments d'appréciation des indemnités, seront déterminés après abornement, une fois les travaux terminés ». Ce flou sur la prise en charge des travaux, en particulier pour la collectivité, n'est pas admissible.
- b- Plus globalement, il serait légitime de savoir si la Municipalité entend faire payer par les contribuables glandois des travaux au seul profit d'une multinationale américaine. Ceci sans parler des frais de procédure occasionnés notamment par l'établissement des plans et la conduite du chantier, qui ne sont ni précisés, ni mentionnés.

5- Conclusion

Au vu des engagements pris par les candidat-e-s à la Municipalité, tous partis confondus, pour une approche plus participative et une meilleure maîtrise des projets et travaux, nous demandons que des réponses à l'ensemble des points soulevés lors de ces deux enquêtes publiques soient apportées et communiquées.

ANNEXE II - Préavis n° 16

FONTENAILLES - OPPOSITION ATE

Opposition par procuration de l'Association centrale Transports et Environnement (ATE), section vaudoise de l'ATE du 26 juillet 2021 :

En préambule, l'ATE rappelle que dans le cadre de l'enquête CAMAC n° 194445, l'association avait déposé une opposition. A ce jour, celle-ci n'a pas encore été traitée par les Autorités. L'enquête traitée de ce courrier ainsi que l'enquête CAMAC n° 194445 sont étroitement liées, chose attestée par la convention d'expropriation du projet à l'enquête publique. C'est la raison pour laquelle notre association intervient.

Non-respect du schéma directeur intercommunal Gland-Vich et du Plan directeur régional du district de Nyon

Pour l'ATE, il semble prématuré que de disposer de ce dossier en consultation. En effet, le dossier "Mcdrive" mentionné en préambule n'est toujours pas traité. Or, l'ATE considère que ce projet ne respecte pas, en l'état, de nombreux niveaux législatifs et documents directeurs de l'aménagement du territoire. Dès lors, l'ATE ne peut considérer que les aménagements y relatifs permettent d'aller dans un sens plus positif en lien avec les enjeux de mobilité. Il s'agissait notamment du non-respect du schéma directeur intercommunal Gland-Vich et du plan directeur régional du district de Nyon en raison de l'augmentation du trafic routier (+550 véhicules), qui demandent "d'éviter toute augmentation de trafic sur l'Avenue du Mont Blanc, déjà saturée en périodes de pointe"

Sécurité piétonne et cycliste

Le projet prévoit la création de 12 places de stationnement le long du chemin des Fontenailles, avec un trottoir situé derrière les places de parc (parquée perpendiculairement à la route et au trottoir). L'ATE considère cet aménagement comme dangereux et inadéquat. Il ne protège pas les cyclistes qui circuleront à cet endroit, en raison de la faible visibilité que les automobilistes disposeront lorsque les voitures sortiront des places de stationnement. Pour l'ATE, ces places de stationnement n'ont rien à faire à cet endroit. Notre association demande à ce qu'elles soient retirées ou déplacées à un endroit plus adéquat. De plus, le projet de McDrive prévoit d'ores et déjà un nombre de places de stationnement permettant d'accueillir les futur-e-s client-e-s. On peut se demander en quoi ces places de stationnement prévues au bord de la route répondent à un besoin.

Sur la question de la sécurité piétonne, l'ATE constate que rien n'est fait pour faciliter le passage des piétonnes à l'entrée du Mcdrive, qui devront "cohabiter" avec les voitures. De plus, notre association ne comprend pas une partie des plans, puisque le trottoir semble se stopper net à gauche de la zone d'entrée des véhicules.

Places de stationnement

L'ATE constate que 4 places de stationnement sont prévues pour les deux-roues. Les normes VSS demandent cependant que lorsqu'un parking est projeté, il soit fait une distinction entre les deux-roues motorisés (motos, scooters...) et non-motorisés (vélos), car ils n'ont pas besoin des mêmes infrastructures de stationnement. De plus, l'ATE doute que les quatre places de stationnement pour deux-roues aient été calculés en respect des normes VSS en vigueur. Notre association souhaiterait savoir sur quelle base de calcul ces places ont été comptabilisées.

Infrastructures vélo — Non-respect du Plan directeur cantonal et du réseau cyclable régional

Le projet tel que présenté n'évoque même pas l'existence de vélos sur le chemin des Fontenailles. Ainsi, il n'est pas prévu ni de zone d'attente spécifique pour les vélos au carrefour, ni bandes cyclables, ni autres types d'infrastructure et aménagements. Cela est non-conforme au Plan directeur cantonal, en particulier sa mesure A23, qui fixe un objectif général de mise sur pied d'égalité des moyens de transport qui oblige à considérer avec une importance égale le trafic individuel motorisé ainsi que les infrastructures nécessaires aux cyclistes.

Il n'est pas non plus prévu d'améliorer les infrastructures, telles que le giratoire de l'Avenue du Mt-Blanc afin de faciliter le passage des cyclistes et leur sécurité, alors même que ce giratoire figure en tant que route structurante du réseau cyclable régional.

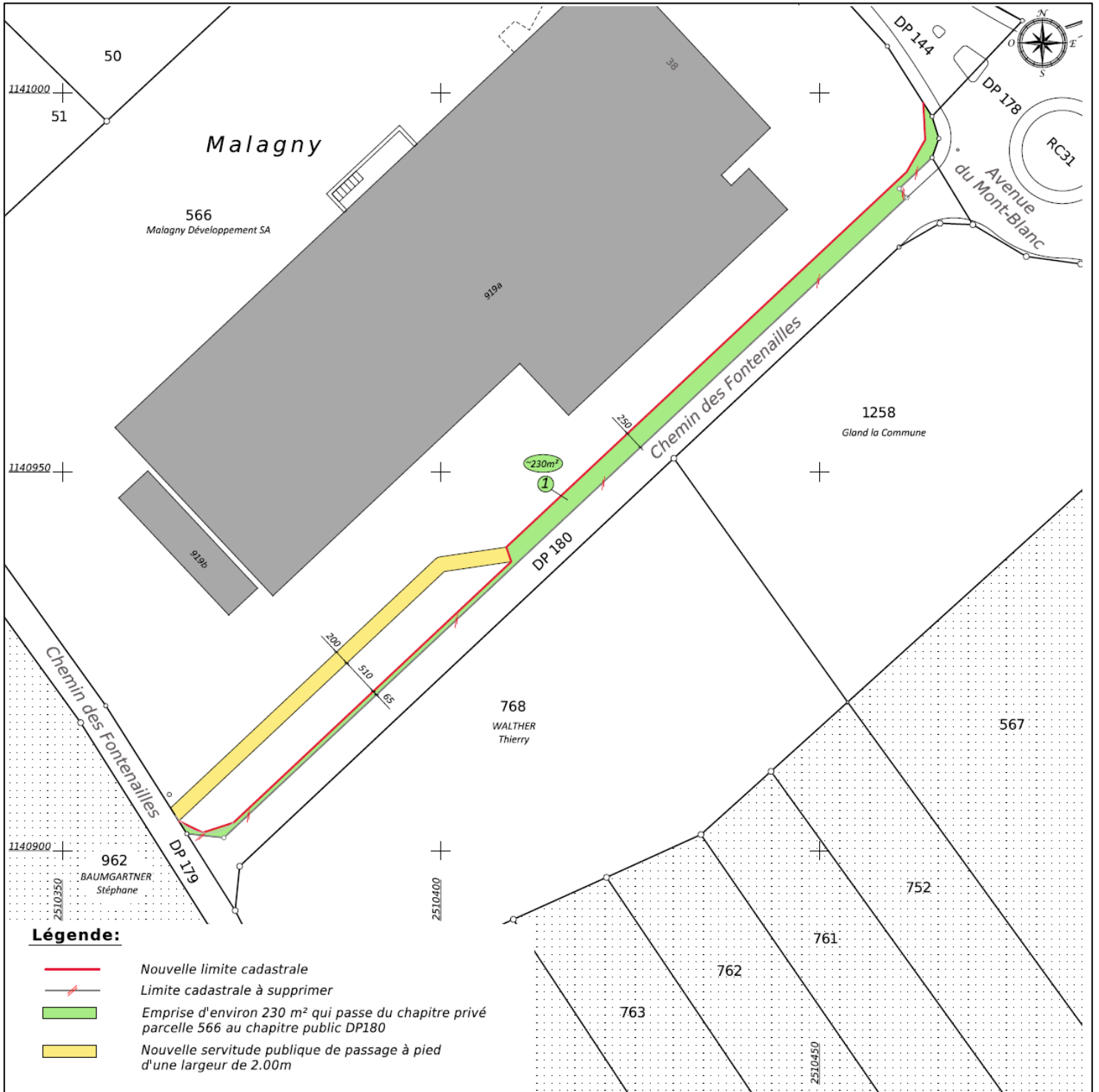
L'ATE demande que ces différents points soient retravaillés et améliorés.

Conclusion

En conclusion, fondée sur ce qui précède, notre association conclut au refus du permis sollicité pour le projet cité en titre. Cette position pourra être revue en cas d'amélioration de celui-ci dans le sens des remarques précitées.

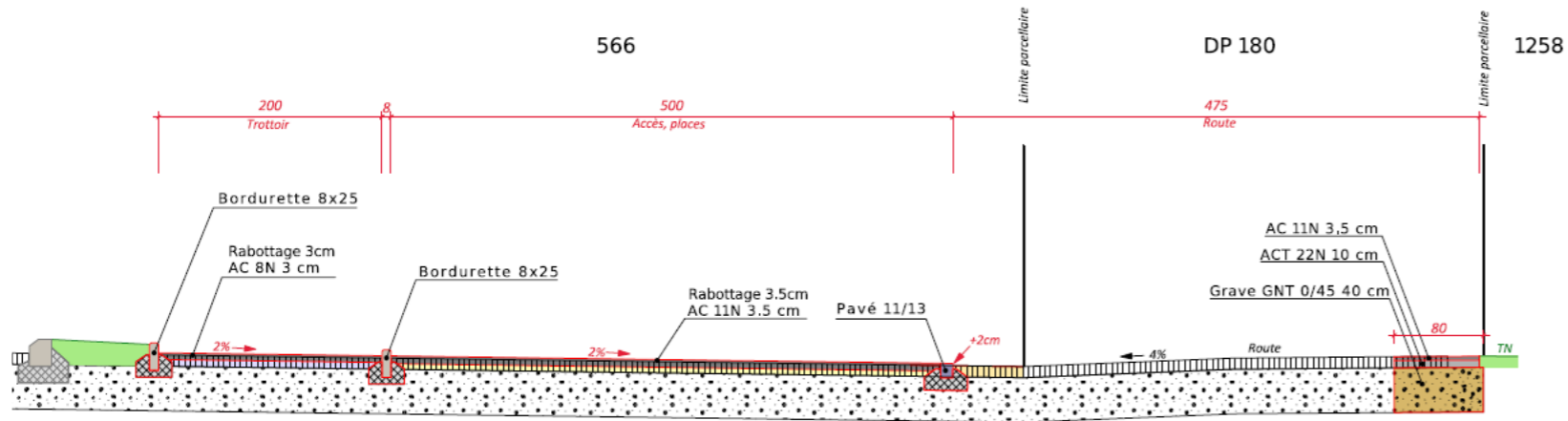
ANNEXE III - Préavis n° 16

FONTENAILLES - EMPRISES



ANNEXE IV - Préavis n° 16
 FONTENAILLES - AMÉNAGEMENTS ROUTIERS

Coupe A-A':



Coupe B-B':

