

## Réponse de la Municipalité au postulat de M. Rasul Mawjee intitulé "Mobilité au centre sportif En Bord"

---

Date proposée pour la séance de la commission :

**Mercredi 7 septembre 2022, 18h30**

**Chemin du Montoly 1, salle Léman, 1<sup>er</sup> étage**

Municipale responsable : Mme Christelle Giraud-Nydegger

## REPONSE DE LA MUNICIPALITE

### PRÉAMBULE

De par le développement de ses activités de loisirs et sa localisation excentrée, le centre sportif En Bord suscite depuis toujours des interrogations sur son accessibilité. En effet, en 2009 déjà, la Municipalité répondait défavorablement à l'instauration d'une desserte routière de liaison entre le parking du Lavasson et le Chemin des Sallettes<sup>1</sup>. Ce postulat faisait suite à la réalisation de différents agrandissements depuis la construction du centre sportif il y a plus de 40 ans. Pour rappel, les années 1980 ont vu la construction du premier terrain de football ainsi que les courts de tennis, la création du skate-park et l'aménagement du beach-volley. La dernière grande étape fut la construction de la halle de tennis en 2005.

Aujourd'hui, le centre sportif se voit à nouveau doté d'un projet global d'extension des offres sportives et les premières étapes de réalisation des travaux sont en cours. Ces infrastructures font office d'un préavis<sup>2</sup> approuvé par le Conseil communal en 2021, suscitant la question légitime de l'accessibilité au centre sportif.

Outre le développement d'En Bord, la croissance de la ville depuis plusieurs décennies renforce le sentiment d'insatisfaction lié à l'accueil des mobilités sur le site. Dès lors, le présent document fera un point de situation et élaborera des solutions/opportunités pour améliorer la situation.

### SITUATION

La Ville de Gland est construite selon une organisation concentrique avec un cœur résidentiel, une première couronne fonctionnelle et une seconde récréative se situant donc aux extrémités du territoire communal. Le centre sportif En Bord fait partie de la couronne des loisirs à la limite nord-est à proximité de la zone forêt du Lavasson.

Les seuls accès au centre sportif, que ce soit à pied, à vélo ou en véhicules motorisés se font par le Chemin du Stand, le Chemin des Sallettes et par le Chemin du Lavasson. On constate que ces trois axes routiers sont au nord des voies CFF et que la population provenant du sud doit, soit emprunter le pont de la Vy-Creuse<sup>3</sup>, soit utiliser le passage inférieur de la gare.

Les interfaces entre le cœur résidentiel et les couronnes fonctionnelles et récréatives sont franches et les transitions de l'un à l'autre sont abruptes et peu agréables à franchir à pied ou à vélo par exemple. En effet, pour atteindre le centre sportif, il est nécessaire de traverser la césure formée par la Route de Luins et le Chemin de la Vy-Creuse qui est aujourd'hui identifiée comme dangereuse par les utilisateurs.

En termes de temps de trajet, le centre sportif se situe à une dizaine de minutes à pied des habitations les plus proches (le long de la Vy-Creuse), tandis que les quartiers du Domaine impérial et de la Dullive sont à plus de trois quarts d'heure de marche. La moitié environ de la population réside à 25 minutes ou moins d'En Bord (hypothèse d'une vitesse de marche à 4 km/h), ce qui peut être considéré comme rédhibitoire pour de nombreux citoyens qui choisissent dès lors un autre moyen de transport pour s'y rendre. Le vélo semble pour cela une alternative tout à fait adaptée ; en effet la quasi-totalité du territoire communal se situe à moins de dix minutes à vélo du centre sportif (hypothèse d'une vitesse de 16 km/h). En outre, la présence d'une station de vélos en libre-service PubliBike à En Bord ainsi que le maillage des stations sur la Commune permet à

---

<sup>1</sup> Postulat de M. Jean-Marc Jaquier "pour des accès fluides et sécurisés au Centre sportif"

<sup>2</sup> [Préavis municipal n° 92/2021](#) "Agrandissement des activités sportives au centre sportif d'En Bord"

<sup>3</sup> [Postulat de M. Moulin](#) "pour un rapprochement entre Gland sud et Gland nord au moyen d'un raccourci empruntant le pont de Montoly"

l'ensemble de la population d'effectuer ce trajet en une durée limitée. La desserte en transports publics est quant à elle sensiblement moins qualitative, avec l'arrêt de bus le plus proche à environ dix minutes à pied ("Gland, Sous les vignes") et la gare CFF à plus d'un quart d'heure. Enfin, notons encore qu'en voiture il faut au maximum six minutes de trajet pour atteindre le centre sportif depuis le point du territoire communal le plus éloigné (avec des conditions de trafic normales). Par ailleurs, il est à relever que la césure formée par les voies ferrées impacte les temps de trajets et pénalise d'une certaine façon les quartiers sud de la Ville. La figure 1 résume ces différents constats.

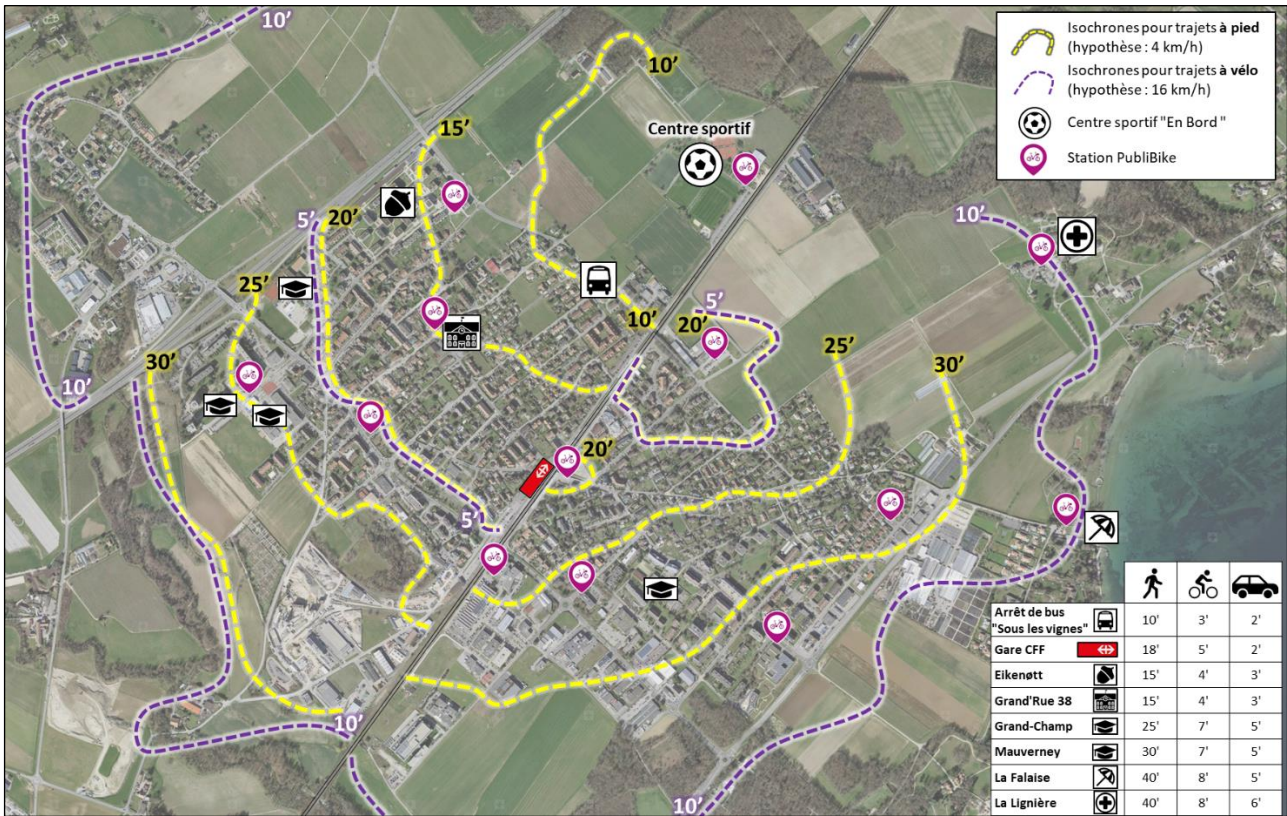


Figure 1 : temps de parcours (isochrones) pour se rendre au centre sportif

## ACCESSIBILITÉ DU CENTRE SPORTIF

L'agrandissement du centre sportif vise à accroître son attractivité auprès du tout public et va donc générer une croissance des déplacements pour s'y rendre, que cela soit en mobilité douce ou motorisée. Toutefois, ce constat est à atténuer par le fait que les nouveaux sports proposés sont de type individuel ou réunissant peu d'usagers simultanément et en accès libre. Dès lors, ils n'engendreront pas de sollicitation accrue des infrastructures d'accès et de stationnement.

Les activités qui génèrent le plus de trafic et de pression sur le stationnement sont déjà en place, en l'occurrence le football et le tennis. En cas d'entraînements simultanés et de matches (football) ou d'interclubs (tennis), le trafic connaît des pics conséquents que le Chemin du Lavasson n'est pas capable d'écouler sans encombrements à cause de son gabarit restreint.

Pour analyser l'accessibilité et ainsi proposer des pistes d'amélioration, le chapitre suivant est divisé en trois parties, représentant les voies de communication entre le milieu construit et le centre sportif :

### 1. Chemin du Stand

Cet axe routier bidirectionnel possède un régime de vitesse à 80 km/h avec un gabarit d'environ 4.00 m de large, ce qui entrave le croisement de deux véhicules. En effet, les normes préconisent une largeur de chaussée de 5.70 m pour le cas de croisement de deux voitures à 80 km/h, tandis qu'une largeur de 4.00 m

permet le croisement de deux voitures à 20 km/h seulement. Dès lors, les véhicules qui se croisent doivent drastiquement ralentir ou empiéter sur les bas-côtés, ce qui arrive fréquemment. Cette situation est rendue d'autant plus insatisfaisante par l'absence de trottoir et d'infrastructures pour les cycles, bien que la fréquentation piétonne en lien avec l'aire forestière du Lavasson y soit élevée et que le chemin fasse partie de deux itinéraires vélo Suisse mobile.

Toutefois, ce bilan est à atténuer par le faible nombre de véhicules empruntant ce chemin et la visibilité accrue par son linéaire rectiligne. En effet, la situation actuelle est d'environ 230 véh/j et une hausse de 20 % du trafic est présagée dans le cadre de la future STEP sur le site du Lavasson, portant le total à 260 véh/j en moyenne. Compte tenu de ces valeurs, l'accent doit être mis sur la sécurisation des piétons plutôt que sur l'élargissement de l'espace de circulation. De fait, l'instauration d'un accotement pour les piétons de 1.60 m de large (en matériaux perméables) ainsi qu'un abaissement de la vitesse à 50 km/h sont recommandés dans l'étude de mobilité faisant partie du PA Lavasson.

Du point de vue du centre sportif, ce chemin dessert le stand de tir qui sera prochainement pourvu de nouvelles infrastructures pour l'accueil d'adhérents supplémentaires et d'une buvette pouvant accueillir des événements privés. Le stationnement pour ces activités est maintenu à l'état existant avec 40 places de parc car cela répond en tous points aux normes sur le stationnement pour ce type d'infrastructures permettant la tenue de manifestations de petites envergures. Mais force est de constater que cette offre en stationnement est également fréquemment utilisée par les véhicules des spectateurs lors de matches de football ou par les usagers qui viennent promener leurs chiens. Cette utilisation détournée engendre parfois des conflits ainsi que des situations insatisfaisantes en termes de sécurité avec les usagers en mobilité douce. Ce point est d'autant plus dommageable que le Chemin du Stand est, nous le rappelons, un itinéraire privilégié pour la mobilité douce et de loisirs.

Pistes pour améliorer la situation sur le Chemin du Stand :

Tout en garantissant l'accessibilité à l'exploitation agricole existante sur le chemin, une zone piétonne visible pourrait être créée et le périmètre de circulation pourrait être diminué, ralentissant ainsi les automobilistes. En cas de croisement, l'accotement pourrait être utilisé portant le gabarit total à 4.80 m et rendant plus aisé le croisement (cas de croisement de deux voitures à 30 km/h).

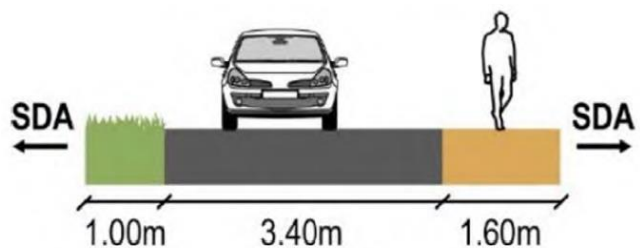


Figure 2 : coupe-type des aménagements prévus au Chemin du Stand dans le cadre des travaux de la future STEP au Lavasson

Ces mesures pourront être instaurées à moyen terme dans le cadre des travaux de réalisation de la nouvelle STEP, après l'approbation des Services cantonaux. La solution envisagée dans le cadre de la future STEP semble donc être propice au développement des activités du secteur. Toutefois, il pourrait aussi être envisagé d'y intégrer un itinéraire de transport public avec un parc roulant de faible dimension (navette, taxibus, etc.)<sup>4</sup> afin de limiter la demande en stationnement au stand de tir et réduire d'autant le trafic automobile sur le chemin.

## 2. Chemin des Sallettes

Ce domaine public est limité à 80 km/h et est interdit à la circulation motorisée, hormis pour l'exploitation agricole. Bien que ce chemin ne soit pas à sens unique, sa largeur de 3.00 m ne permet pas le croisement, même de deux véhicules légers à 20 km/h. Deux engins agricoles qui doivent se croiser empiètent donc nécessairement sur les accotements. A titre de comparaison les normes indiquent une largeur de 5.60 pour le croisement de deux poids lourds à 20 km/h. De plus, avec un gabarit nominal de 2.50 m, un poids lourd circulant sur cet axe entrave inmanquablement la progression des marcheurs et des cyclistes.

<sup>4</sup> [Préavis municipal n° 93/2021](#) "Refonte et la modernisation des transports urbains de Gland (TUG)"

Du point de vue de la mobilité douce, ce chemin est reconnu comme itinéraire secondaire de randonnée Suisse mobile. Les observations attestent que cet itinéraire est privilégié par les marcheurs, malgré une traversée de la Vy-Creuse au carrefour avec la Grand'Rue jugée inconfortable. Actuellement, un mini-giratoire régi par la priorité de gauche gère la circulation routière à cet endroit, un passage piéton situé sur sa branche sud offre la liaison piétonne entre la Grand'Rue et le Chemin des Sallettes et les zones d'attente de part et d'autre sont peu sécuritaires (elles sont à même la chaussée et de dimensions réduites). Ce point noir est traité dans le projet de requalification du Chemin de la Vy-Creuse, dont la première phase d'étude<sup>5</sup> propose la suppression du mini-giratoire, la réalisation d'un trottoir traversant du côté de la Grand'Rue et la sécurisation du passage piéton par l'aménagement d'un îlot central de protection accompagné de la construction d'un trottoir sur le débouché du Chemin des Sallettes.

Pistes pour améliorer la situation sur le Chemin des Sallettes :

Au vu de ce qui précède et compte tenu des aménagements prévus dans le cadre de la requalification Vy-Creuse/Perron, le maintien du régime de circulation en place couplé d'un itinéraire de mobilité douce privilégié pour atteindre le centre sportif est préconisé. En outre, un jalonnement accru pourrait être instauré pour permettre d'identifier cet axe fort de mobilité douce et renforcer l'information d'interdiction pour le trafic individuel motorisé. Enfin, lors d'évènements importants, il pourrait être envisagé d'autoriser les transports publics de type navette à faire un bouclage avec le Chemin du Stand pour la dépose des spectateurs/visiteurs. L'application d'une telle mesure imposerait des mesures ponctuelles (vérification structurelle de la voirie existante, signalisation, sensibilisation) qui rendent sa mise en œuvre à court terme difficile.

### **3. Chemin du Lavasson**

Accès principal pour toutes les formes de mobilité grâce à ces aménagements, le Chemin du Lavasson est l'unique accès aux parkings voitures et motos du centre sportif. Pour s'y rendre, que ce soit en provenance de la gare (via le Chemin du Lavasson), ou du reste de la Ville (par le Chemin de la Vy-Creuse puis en passant devant le restaurant Le 14), tous les véhicules doivent emprunter le carrefour surélevé situé sous le pont de la Vy-Creuse puis s'engager sur le dernier tronçon qui mène à En Bord. Dans ce chapitre, nous allons dans un premier temps traiter la problématique des goulets d'étranglement sur ledit tronçon, puis aborder la question du carrefour qui permet la jonction sur le réseau routier primaire (Chemin de la Vy-Creuse).

Sur son dernier tronçon, le Chemin du Lavasson possède un linéaire d'environ 280 m avec une largeur de 3.30 m. Ce gabarit ne permet pas le croisement de deux voitures, même au pas. A titre de comparaison, il faudrait une largeur de 4.40 mètres pour que deux voitures se croisent à 30 km/h et 5.10 mètres à 50 km/h selon les normes en vigueur. Pour pallier cette impossibilité de croisement, trois zones d'évitement ont été réalisées offrant chacune une largeur de 4.70 mètres environ sur une longueur d'une quinzaine de mètres, ce qui permet de stocker 2 à 3 véhicules. Malgré ceci, en cas de forte affluence au centre sportif (début/fin d'un entraînement ou d'un match), ces élargissements ponctuels ne sont pas suffisants et le trafic devient fortement perturbé, ce qui impacte le carrefour d'accès (sous le pont). En outre, il a été constaté que ces encoches sont très problématiques pour les cars qui n'arrivent pas à s'y insérer correctement, ce qui bloque complètement le trafic notamment au carrefour d'entrée du chemin.

Pistes pour améliorer la situation sur le Chemin du Lavasson :

La proposition du postulant de réduire les goulets d'étranglement est cohérente et coïncide avec les réflexions de l'Exécutif menées jusqu'à ce jour. En effet, des discussions sont en cours avec la société immobilière Rentimmo Invest SA dans le cadre du projet de construction sur leur parcelle jouxtant le domaine public (parcelle N° 4324). L'objectif serait de pouvoir élargir le carrefour sous le pont jusqu'à la première zone d'évitement. Concrètement, le projet consiste à revoir la géométrie de l'entrée sur le Chemin du Lavasson menant au centre sportif, à supprimer la bande végétalisée séparant l'espace piétonnier de la chaussée et

---

<sup>5</sup> [Préavis municipal n° 21/2017](#) "Requalification du Chemin de la Vy-Creuse et de la Rue du Perron"

de déplacer deux candélabres, créant ainsi une véritable voie de sortie pour les véhicules quittant En Bord. Par ces mesures, l'encolonnement de véhicules dans ce secteur serait sensiblement réduit et la circulation dans le carrefour sous le pont serait plus fluide. Le budget prévisionnel estime ces travaux à CHF 100'000.-.

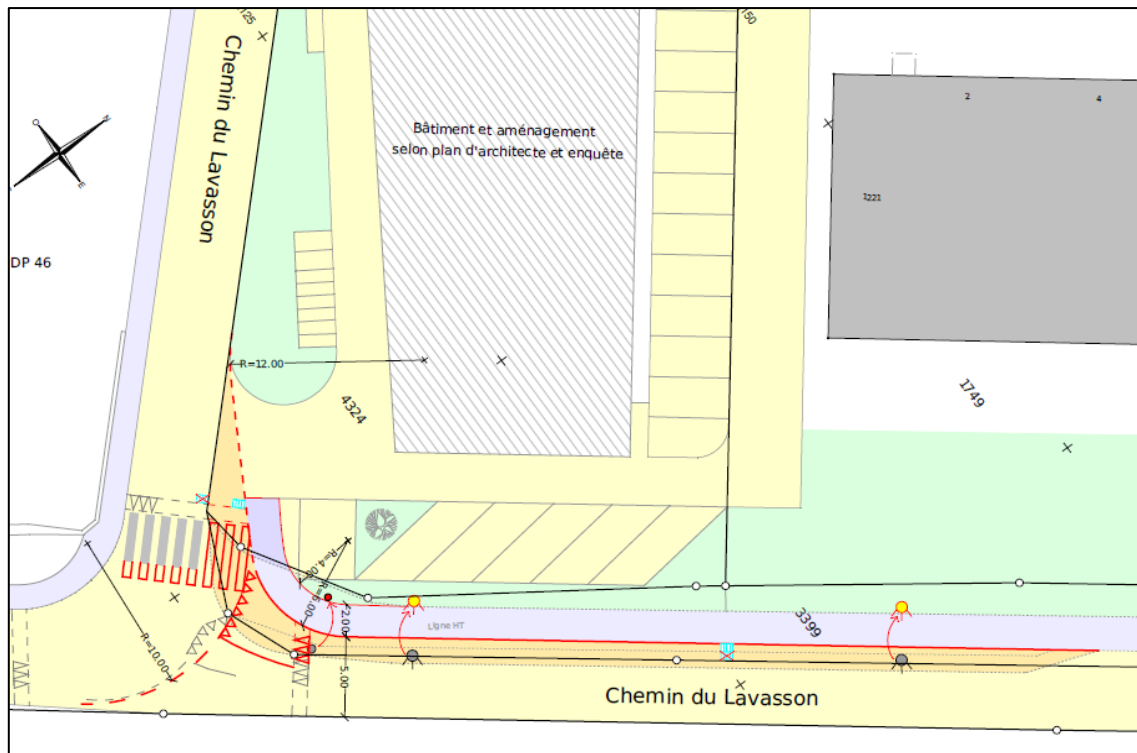


Figure 3 : Modification de l'entrée du Chemin du Lavasson et élargissement de la chaussée

Dans le prolongement de ce projet, un élargissement du chemin du côté « Jura » se heurterait à une parcelle CFF. Toutefois, comme elle n'est pas vouée au développement de l'infrastructure ferroviaire, la parcelle n°3399 qui borde le Chemin du Lavasson pourrait faire l'objet d'un accord entre les deux parties. L'élargissement du chemin semble par conséquent envisageable à court-moyen terme selon le même principe que ce qui est envisagé par le projet Rentimmo. En faisant une règle de trois avec le devis de l'élargissement du carrefour, le montant des travaux est estimé à environ CHF 360'000.-.

A court terme et compte tenu des coûts susmentionnés, il est recommandé de n'effectuer que la modification du sas d'entrée au Chemin du Lavasson. En outre, les relevés de trafic nous indiquent, d'une part, que les charges de trafic motorisé sur ce chemin n'ont que peu augmenté lors des quinze dernières années et, d'autre part, que celles-ci demeurent peu importantes. En effet, les comptages effectués en 2020 font état d'un trafic journalier moyen d'environ 750 véhicules, ce qui peut être qualifié de faible, avec une heure de pointe hebdomadaire intervenant le mercredi de 16h30 à 17h30 avec un total de 225 véhicules. Ces valeurs sont équivalentes aux relevés effectués en 2009 (800 véh/j) permettant d'affirmer que les déplacements motorisés sur cet axe sont stables. Par conséquent, la conclusion de 2009 reste valable, c'est-à-dire que la circulation est en règle générale faible sur ce tronçon hormis lors des pics en soirée, le mercredi ou lors d'événements particuliers. Dès lors, l'élargissement du carrefour d'entrée sur le Chemin du Lavasson prévue par le projet Rentimmo devrait suffire à décongestionner le trafic et seule cette intervention est recommandée à court terme.

Du côté « Lac », un élargissement impliquerait des emprises sur des surfaces qui sont dédiées au développement de l'infrastructure ferroviaire. De ce fait, même si les CFF acceptaient une emprise communale sur le domaine ferroviaire<sup>6</sup>, celle-ci aurait vraisemblablement un caractère non pérenne et une durée de vie de quelque quinze années. En effet, le domaine ferroviaire pourrait être élargi à l'horizon 2035-2045 pour la création d'une 3<sup>e</sup> et d'une 4<sup>e</sup> voie.

Concernant la jonction du Chemin du Lavasson au réseau routier primaire, le carrefour actuel situé devant le restaurant Le 14 ne permet pas une bonne gestion des flux lors des périodes de pointe. L'insertion sur la Vy-Creuse y est rendue difficile par le régime du carrefour (céder le passage) et par la topographie. Comme il est situé à un point bas, la différence de vitesse avec les véhicules circulant sur l'axe prioritaire est accrue et implique généralement d'attendre davantage avant de s'insérer dans le trafic. En outre, la géométrie exiguë du Chemin du Lavasson en amont du carrefour rend son approche peu aisée et accidentogène, particulièrement pour les véhicules encombrants. Dans le cadre du projet de requalification de la Vy-Creuse et de la Rue du Perron, le carrefour est déplacé d'environ 40 mètres vers le nord, au droit du Chemin des Vignes, et il est transformé en giratoire. D'un diamètre extérieur de 24 m, il permet de mieux gérer les flux de trafic des différentes branches, et particulièrement le Chemin du Lavasson, qui représente près de 40 % du trafic à cette intersection lors des périodes de fortes affluences du centre sportif (source : comptages réalisés en 2018). Cet aménagement nécessiterait des emprises sur les surfaces d'assolement (SDA) et son coût est estimé à CHF 700'000.-. Il est donc recommandé d'attendre le projet complet de la requalification de l'axe routier inscrit au projet d'agglomération de quatrième génération (PA4) prévu pour 2027.

#### 4. Chemin du Vernay

Dans le cadre du futur développement du complexe de Montoly, notamment la patinoire, la Municipalité réfléchit à un éventuel franchissement des voies CFF entre le chemin du Vernay et l'actuel parking du centre sportif situé au chemin du Lavasson. Les premières réflexions tendent vers un passage en faveur des mobilités douces offrant la possibilité de se parquer sur le site de Montoly et de rejoindre le centre sportif à pieds ou à vélo.

A noter que la faisabilité de ce projet comprend des éléments techniques complexes et dépend également du projet de troisième voie CFF.

## TRANSPORTS PUBLICS

Le centre sportif n'est actuellement pas desservi directement par les transports publics. La gare se trouve à un kilomètre exactement (soit environ 15 minutes à pied) et l'arrêt de bus le plus proche, "Sous-les-Vignes", est situé sur la Vy-Creuse à environ 700 mètres (soit une dizaine de minutes à pied). Citons également l'arrêt de bus "Communet" devant le quartier d'Eikenøtt qui donne une alternative pour atteindre le stand de tir.

Ces arrêts sont desservis par deux lignes de bus (835 Rolle–Gland et 831 TUG) qui offrent deux à trois passages par heure et par sens durant la semaine, un passage par heure et par sens le samedi et un passage toutes les deux heures le dimanche. Il est à noter que le TUG ne circule pas le week-end. La desserte en transports publics est par conséquent lacunaire et peu compatible avec les usages du centre sportif. La mauvaise qualité de la desserte est corroborée par les statistiques de fréquentation des bus, qui font état de 6 montées et 4 descentes du bus en moyenne par jour à l'arrêt "Sous-les-Vignes".

---

<sup>6</sup> Pour rappel, les CFF étaient entrés en matière en 2017 pour l'utilisation par la Commune de certaines emprises sur le domaine ferroviaire. En l'occurrence, une convention avait été conclue pour permettre à la Ville d'aménager des places de parc le long du Chemin du Lavasson (Préavis 2017/20) à la condition de restituer lesdites surfaces lorsque le développement de l'infrastructure ferroviaire l'imposerait.

Les possibilités d'une offre augmentée en transports publics à destination et depuis le centre sportif d'En Bord font déjà partie intégrante des thématiques étudiées dans de la refonte du TUG. Deux points du préavis ont pour objectif l'amélioration des prestations pour la zone d'En Bord :

a. Redéfinir la desserte idéale du TUG

*« En incluant la possibilité de diminuer les temps de parcours, et d'accéder à tous les quartiers, les écoles, l'administration, les pôles de commerces et en tenant compte de la demande actuelle, de la densité des habitations, des emplois, et des projets futurs. Il sera important de considérer l'accessibilité à la Clinique de la Lignière ainsi que tous les nouveaux quartiers en devenir. Par exemple dans la zone des Tuilières / Grand-Champ, qui est déjà desservie, avec une demande actuelle déjà forte par la présence des grands établissements scolaires mais où le quartier est appelé à se développer par des projets immobiliers. Il en va de même pour le quartier Eikenøtt au Nord, où la demande est déjà présente, mais pourrait être plus importante étant donnée la densité de population du secteur. La volonté est de lier également des autres zones plus périphériques, telles que le centre sportif et la plage de la Falaise. »*

b. Etendre les amplitudes horaires et inclure le weekend

*« La Ville de Gland n'est, en son sein, pas desservie durant le weekend. En effet, la ligne 831 (TUG) ne circule plus entre le vendredi 20h et le lundi dès 5h45. Les lignes régionales sont actives le weekend. Malgré une offre réduite, elles permettent une circulation des personnes. La ligne 811 reliant Coppet à Gland propose une offre identique le week-end et la semaine avec 1 parcours supplémentaire les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche à environ 1h30. Les autres lignes régionales proposent une offre complètement différente la semaine et le weekend. »*

## MOBILITÉ PARTAGÉE

La mobilité partagée consiste à mettre à disposition un véhicule (motorisé ou non) pour plusieurs usagers qui peuvent le réserver à tour de rôle pour des durées limitées. Ce système permet des économies financières, d'espace, d'échelle et de nuisances. Il est généralement plébiscité pour des trajets courts et peut dès lors offrir aux citoyens une solution alternative efficace pour se rendre au centre sportif.

À En Bord, la seule offre existante de mobilité partagée concerne les vélos, par l'intermédiaire de PubliBike. PubliBike est un système de vélos en libre-service à l'échelle régionale qui favorise le report modal sur les courts trajets et permet par exemple aux voyageurs CFF d'effectuer le dernier tronçon de leur parcours de façon plus efficace (multimodalité). Sur le territoire communal, un total de 13 stations est en place dont une située à l'entrée principale du centre sportif (à l'extrémité du parking). Les 12 autres stations glandoises sont bien réparties et offrent une desserte permettant à une large proportion de la population d'en bénéficier et d'atteindre le site d'En Bord dans des temps comparables à ceux des trajets effectués en voiture.

Malgré ce constat encourageant, les statistiques de fréquentation montrent que la station PubliBike située à l'entrée du centre sportif est très peu utilisée : seuls 45 retraits de vélos y ont été enregistrés durant l'année 2021. A titre de comparaison, plus de 4'000 retraits ont été enregistrés à la même période à la station Gare-sud et plus de 2'100 à la Grand'Rue. Afin d'augmenter la fréquentation, il est recommandé à court terme de renforcer l'information afin de sensibiliser la population sur ce moyen de déplacement pratique, par exemple au travers d'une mise en valeur de la station existante qui est peu visible lorsqu'on accède au centre sportif. Une autre piste envisagée est le déplacement de la station à l'entrée nord du site. En effet, il est probable que la localisation actuelle au sud, de par le parcours qu'elle induit pour les cyclistes, péjore l'attractivité du système. En la déplaçant au nord, la station serait située au droit du Chemin des Sallettes dont il a été établi ci-dessus qu'il constituait une voie d'accès au centre sportif directe et privilégiée pour la mobilité douce. Ce



déplacement pourrait s'effectuer à court terme. L'aménagement d'une seconde station au centre sportif, pour que les deux entrées soient desservies, est quant à lui envisageable à moyen terme (le nombre de stations PubliBike est réévalué périodiquement et doit faire l'objet de discussions). Relevons que cette mesure aurait des effets d'autant plus bénéfiques si elle est accompagnée de la création de nouvelles stations également dans les quartiers de la ville afin d'améliorer encore le maillage du réseau PubliBike à Gland.

Concernant les voitures en libre-service, le territoire abrite actuellement 4 emplacements du système Mobility CarSharing, le plus proche du centre sportif étant celui du quartier Eikenøtt (qui dès lors ne peut pas être considéré comme utile pour se rendre à En Bord). Bien qu'une telle offre manque aujourd'hui à En Bord, il n'est pas recommandé d'en aménager. En effet, les personnes intéressées à venir en Mobility sont celles qui n'ont pas de voiture et dès lors, elles sont contraintes d'accéder au centre sportif en utilisant un autre mode de transport voire en pratiquant le covoiturage, ce qui engendre moins de nuisances.

## STATIONNEMENT

A l'heure actuelle, l'offre de stationnement disponible à En Bord se compose de 62 places vélos (dont 16 localisées à l'entrée nord), 10 places deux-roues motorisés et 208 places voitures (dont 3 pour les handicapés), auxquelles s'ajoutent les 40 places situées autour du stand de tir.

### 1. Vélos

Compte tenu des activités présentes actuellement, le dimensionnement du stationnement pour vélos selon les normes en vigueur aboutit à un total de 86 places selon les fourchettes basses, respectivement 123 places selon les fourchettes hautes. Ce dernier peut être réduit d'un tiers au moment de la mise en œuvre afin de constater la fréquentation réelle avant d'aménager le solde restant. Dès lors, les 62 places existantes correspondent bien au minimum admissible selon les normes. Toutefois il est recommandé d'aménager à court terme le solde de 24 places pour satisfaire le 100 % du dimensionnement (selon fourchettes basses). Le montant pour la réalisation d'un parking vélos sur deux étages avec 24 places est estimé à environ 20'000.-. Les travaux seraient deux à trois fois moins onéreux avec un système simple d'arceaux disposés côte-à-côte.

Cette offre complémentaire permettrait en outre de répondre aux besoins des nouvelles activités prévues par l'agrandissement du centre sportif, qui s'élèvent selon les mêmes hypothèses à une dizaine de places.

Enfin et de manière générale, l'offre en stationnement pour vélos située à l'entrée principale souffre d'un manque de cohérence et de lisibilité. Différents systèmes de supports sont proposés et du marquage au sol peuvent prêter à confusion. Une refonte de cet espace de stationnement, y compris la mise en valeur de la station PubliBike, est recommandée à court terme.

### 2. Deux-roues motorisés

Le dimensionnement de l'offre de stationnement pour motos n'est pas régi par une norme. Pour évaluer les besoins, l'usage est de se baser sur la proportion de deux-roues motorisées dans le trafic total et d'appliquer une règle de 3 par rapport aux besoins en stationnement des voitures.

A Gland, cette proportion varie de 2 à 10 % selon les axes routiers, dès lors une offre de stationnement pour motos de 4 à 20 places est recommandée pour les usagers du centre sportif et du stand de tir. L'offre actuelle de 10 places est donc adaptée. Toutefois, le marquage des emplacements existants (0.70 m x 1.90 m) ne respecte pas les prescriptions des normes en termes de dimensions (1.20 m x 2.20 m). Par conséquent, une mise aux normes de ces marquages peut être envisagée à court terme, mais devrait de préférence être réalisée en déplaçant les emplacements motos sur les places de parc aujourd'hui dévolues aux voitures. Pour

marquer 11 places motos selon les normes, il faudrait condamner quelque 9 places voitures. Une telle opération permettrait en outre de libérer de l'espace autour des stationnements pour vélos et de leur donner une meilleure visibilité et un confort accru.

### 3. Voitures

Le nombre de places de parc pour voitures est aujourd'hui suffisant pour les usages du centre sportif en temps normal. Ce constat est confirmé par l'estimation des besoins selon les normes en vigueur, qui préconisent un total de 215 places pour le centre sportif et le stand de tir. Précisons que cette valeur ne tient pas compte de la mutualisation des places, c'est-à-dire du fait que la place dédiée à une certaine activité peut être utilisée pour une autre activité qui ne se déroule pas au même moment. Dès lors, les besoins réels de l'ensemble du site sont moins importants et la différence sert à absorber les pics de fréquentation, en tout cas en partie. En effet, il est observé que certains événements très ponctuels engendrent du stationnement illicite, mais il est de bon sens de ne pas considérer ces situations isolées comme base pour le dimensionnement de l'offre. Concernant l'agrandissement du centre sportif, les nouvelles activités nécessitent moins de 10 places de parc selon les normes et dès lors il n'y a pas lieu d'envisager une extension du parking actuel en marge de ces travaux.

## BILAN

Le présent document traite l'accessibilité au centre sportif sous les angles des différents chemins d'accès, des modes de transports mais également du stationnement et propose un certain nombre de mesures envisageables à plus ou moins long terme qui sont résumées dans le tableau ci-après :

Mesures	1 an	Législature actuelle	Au-delà de la législature
- Améliorer le jalonnement et la signalétique pour l'accessibilité au centre sportif (notamment sur le Ch. des Sallettes)	x		
- Déplacer la station PubliBike existante pour la placer au nord	x		
- Augmenter l'offre de stationnement pour vélos	x		
- Mettre aux normes le stationnement pour motos	x		
- Élargir le sas d'entrée du Ch. du Lavasson et le carrefour surélevé situé sous le pont de la Vy-Creuse (projet Rentimmo)	x		
- Mettre à disposition un transport public (avec véhicules de taille réduite) sur Stand et Sallettes lors des événements et manifestations	x		
- Étudier l'opportunité d'une desserte régulière, efficace et pérenne du site par les transports publics (étude de refonte et de modernisation du TUG)		x	
- Réaménager le Ch. du Stand avec accotement dédié aux piétons mais permettant le croisement		x	
- Élargir le Chemin du Lavasson du côté "Jura" sur le reste du tronçon menant au parking		x	
- Élargir le Chemin du Lavasson du côté "Lac"		x	
- Aménager une 2 <sup>e</sup> station PubliBike au centre sportif		x	
- Réaménager le carrefour Vy-Creuse / Sallettes / Grand'Rue (projet de requalification de l'axe Vy-Creuse / Perron)			x
- Réaménager le carrefour Vy-Creuse / Lavasson / Vignes (projet de requalification de l'axe Vy-Creuse / Perron)			x
- Construire un nouveau franchissement des voies ferrées pour connecter le site de Montoly au centre sportif			x

## CONCLUSION

De par sa localisation *en bord*, le centre sportif de Gland bénéficie d'un cadre privilégié qui constitue par ailleurs une difficulté pour en garantir l'accès par chacune et chacun, quels que soient ses moyens et sa condition physique. Depuis les premiers aménagements dans les années 1980 jusqu'aux récents agrandissements, le souhait d'attirer des usagers toujours plus nombreux et d'offrir à la population des activités diversifiées et des installations modernes dans un cadre agréable se heurte à une accessibilité qui est considérée de manière unanime comme perfectible. Les modes doux bénéficient certes de plusieurs itinéraires qualitatifs, en site propre ou sur des axes où la circulation est limitée voire restreinte, mais au-delà des infrastructures ce sont les temps de parcours à pied qui poussent certains citoyens à se rendre au centre sportif en voiture. L'utilisation du bus reste quant à elle extrêmement marginale compte tenu de l'éloignement de l'arrêt le plus proche et des horaires inadaptés. Enfin, bien que le parking offre une capacité satisfaisante, les usagers utilisant leur voiture sont confrontés à des problèmes d'accès liés au gabarit restreint du Chemin du Lavasson.

Dans ce contexte, il est légitime de vouloir pour la population glandoise une reconsidération de cette accessibilité au centre sportif et le postulat de M. Mawjee a donné l'opportunité à la Municipalité de se pencher une nouvelle fois sur la question.

Pour pallier les lacunes d'accessibilité, la Municipalité entend améliorer graduellement la situation grâce aux mesures identifiées dans la présente réponse. Plusieurs d'entre elles sont actuellement à l'étude (étude de refonte et de modernisation du TUG, projet de requalification Vy-Creuse/Perron, PDMS) tandis que les mesures identifiées comme pouvant être réalisées à court terme dans le tableau feront office d'un préavis soumis au Conseil communal. Il s'agit notamment de l'élargissement du sas d'entrée du chemin du Lavasson et le carrefour surélevé situé sous le pont de la Vy-Creuse, l'amélioration du jalonnement et la signalétique pour accéder au centre sportif, le déplacement de la station PubliBike au nord du centre sportif, l'augmentation de l'offre de stationnement pour vélos ou encore la mise aux normes du stationnement pour motos.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndique :

C. Girod



Le Secrétaire :

J. Niklaus

## ANNEXE I – Postulat de R. Mawjee daté du 25 mars 2021

### MOBILITÉ AU CENTRE SPORTIF EN BORD

Situé à l'Est de la Ville de Gland, le Centre sportif En Bord regroupe des installations variées permettant la pratique de nombreux sports : football, tennis, skateboard, beach volley, course à pied et pétanque.

On y dispose de :

- Cinq terrains de football, dont 3 avec revêtement synthétique ;
- Huit courts de tennis extérieurs et 3 courts couverts ;
- Un Skatepark ;
- Un terrain de Beach volley ;
- Huit pistes de pétanque.

Le Centre sportif En Bord sert aussi de point de départ à un parcours Vita aménagé en partie en piste finlandaise. Plusieurs itinéraires de Nordic walking sont également proposés. Des vestiaires, une buvette, une aire de pique-nique et une aire de jeux pour enfants complètent les installations.

Un préavis ce soir nous propose de compléter le centre sportif avec de nouvelles installations :

- le pumptrack (parcours pour les vélos, trottinettes, rollers avec plusieurs bosses et des virages relevés) ;
- le padel tennis (mélange entre le tennis et le squash) ;
- le street workout ;
- le cyclocross ;
- le tennis de table ;
- le teqball ;
- une zone d'entraînement spécifique pour les gardiens de football.

Nous constatons que l'offre sportive et de loisirs continuent de se développer sur notre centre sportif En Bord à l'extrémité Est de notre ville. Encore ce soir, nous allons certainement valider la mise à disposition de sept installations supplémentaires. L'objectif énoncé étant clairement de satisfaire le plus grand nombre de personnes possible. Ce projet répond ainsi à beaucoup d'attentes, envies et besoins actuels et futurs que ce soit pour les plus jeunes aux plus âgés.

Le centre sportif est situé à plus d'un demi-km des premières habitations, à plus de 1.5 km du bourg et à plus de 3 km des habitants à l'extrémité Ouest et Nord de la ville.

Dès lors, pour rendre le site accessible aussi bien aux jeunes qu'aux sportifs souhaitant pratiquer pleinement le sport, il est nécessaire que les déplacements vers ce site soient facilités. En effet, la distance du site des habitations ne permet pas à une grande majorité d'y accéder à pied, ni aux jeunes de s'y rendre en transport public ni aux automobilistes notamment pendant les périodes d'affluence.

Les transports publics assurent une cadence à la demi-heure pendant la semaine et uniquement vers Gare-Sud et Grand-Champ. En plus, l'arrêt de bus est situé à plus de 400m du centre sportif. Si nous souhaitons encourager les jeunes à s'y rendre, le transport devrait aussi être disponible pendant les week-ends et les jours fériés. Un arrêt plus proche des installations éventuellement par le côté nord serait attrayant.

L'accès à vélo ne semble pas être encouragé non plus car il n'y a, en tout et pour tout que 6 places de stationnement pour les deux roues. Si l'offre de stationnement semble généreuse avec plus de 205 places disponibles directement à l'entrée du centre sportif en plus des 31 places à proximité du stand de tir, son accès reste problématique. En effet, la circulation alternée sur le chemin du Lavasson reste un goulet l'étranglement pendant les périodes de forte affluence. L'accès depuis le chemin de la Vy-Creuse reste difficile créant des bouchons et des difficultés de circulation.

Lors de chaque extension du centre sportif, la Municipalité nous a assuré que l'offre de transport et l'accessibilité du site étaient suffisantes et sont assurées. Cela ne semble plus être suffisant aujourd'hui de par l'extension du centre sportif avec des nouvelles installations et l'attractivité des installations existantes pour les Glandois et les habitants des environs. Nous sommes victimes de notre succès.

Dans le but de soutenir et promouvoir les nouvelles installations ainsi que celles déjà en place, au nom du groupe PLR, le présent postulat demande d'étudier notamment :

- compléter l'étude envisagée dans le cadre du préavis 93 qui sera certainement validée ce soir avec une offre de transport public permettant aux plus jeunes et aux sportifs de pouvoir accéder au centre sportif depuis toute la ville de Gland que ce soit du Sud-Ouest, depuis le Nord ou du bourg permettant d'éviter de devoir se faire véhiculer par les parents ou de prendre son propre véhicule y compris le week-end ;
- une extension de l'offre de stationnement pour les deux roues ;
- améliorer l'accessibilité du centre sportif pour les véhicules en réduisant les goulets d'étranglement du chemin du Lavasson ainsi que la jonction vers le chemin de la Vy-Creuse. La création d'un accès secondaire serait certainement souhaitable ;
- proposer les solutions envisageables à court, moyen et long terme.

Gland, le 25 mars 2021

Rasul Mawjee, pour le groupe PLR