



MUNICIPALITE DE GLAND

**Réponse de la municipalité au
postulat de Mme Christine Girod
Baumgartner concernant l'étude
d'un plan des circulations des deux
roues sur l'axe RC 31 - Avenue du
Mont-Blanc, sur le secteur giratoire
« Badan » et le giratoire « Bowling »,
voire jusqu'à la route Suisse.**

Date proposée pour la séance de la commission:

- mercredi 18 mai 2011 à 19h00
Collège de Mauverney B, salle de réunion, 3^{ème} étage

Municipal responsable: M. Olivier Fargeon

Monsieur le président,
Mesdames, Messieurs les conseillers,

Le postulat est le suivant:

Notre commune évolue au rythme de l'augmentation de notre population et des habitudes des habitants.

Dans le domaine des circulations et de la mobilité, plusieurs facteurs suivent également cette évolution.

La commune de Gland a mis un gros accent sur la zone 30 km/h sur le haut de la localité et de nombreux aménagements ont été réalisés pour la sécurité et la circulation.

Prochainement, le conseil communal devra se déterminer concernant le secteur sud de la commune par rapport à la zone 30, et à divers aménagements découlant de ce concept.

Le présent postulat souhaite attirer l'attention de la Municipalité sur l'interface entre ces deux secteurs, en demandant une étude sur l'axe de la RC31 concernant les deux-roues.

En effet, cet axe important traverse le territoire de notre commune, sert de véritable liaison nord-sud et assure un trafic important, mais c'est également un axe privilégié pour rejoindre rapidement les commerces qui jalonnent cette avenue.

Les nombreux écoliers qui empruntent la route de Begnins débouchent sur cet axe à la hauteur du giratoire « Badan » et à l'heure de pointe, le flux de trafic piétonnier ralentit la circulation routière.

La proximité de la gare et l'accès par les escaliers de chaque côté du pont RC31 sont également des éléments à prendre en considération et à intégrer dans la réflexion.

Constat

L'aménagement de la gare, la couverture de la RC31, la circulation,... Nombre de postulats ou interpellations ont fait couler de l'encre au sein de notre conseil communal par rapport à ce secteur.

En arrière fond de la majorité de ces demandes, les conseillers ont souvent souhaité amener un plus à la vie locale, à se doter d'un centre.

Ils ont également cherché une solution quant à l'aménagement de la liaison Nord-Sud et à la fluidité de celle-ci, mais aussi à valoriser le tronçon existant.

Le gabarit actuel du tronçon concerné par ce postulat semble a priori suffisant pour développer des aménagements.

De nombreux piétons et cyclistes (écoliers, cyclistes sportifs, cyclistes privés) empruntent aujourd'hui cet axe, et le développement du vélo électrique (à qui les montées ne font pas peur) viendra également augmenter le nombre des utilisateurs à l'avenir.

Demande

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les conseillers,

Par le présent postulat, je demande à la municipalité d'étudier un plan des circulations des deux-roues sur l'axe RC31 - Avenue du Mt-Blanc sur le secteur giratoire « Badan » et le giratoire « Bowling », voire jusqu'à la route Suisse.

Je vous remercie de votre soutien et de votre appui.

REPONSE DE LA MUNICIPALITE

Préambule

En permettant au trafic motorisé de traverser les lignes de chemins de fer, l'avenue du Mt-Blanc revêt depuis sa construction un statut particulier au sein du réseau routier glandois dont l'importance n'a cessé de se renforcer ces dernières années.

Actuellement, elle est avec la Vy-Creuse le seul axe routier traversant « verticalement » la ville, ce qui lui vaut par endroits d'être sollicitée quotidiennement par plus de 20'000 véhicules. Non seulement elle permet aux différents usagers d'accéder au pôle attractif de la jonction autoroutière, mais elle sert également de liaison interne entre les quartiers nord et sud de la ville. Enfin, intégrant le réseau routier cantonal, elle présente également un intérêt régional.

Les différentes études de circulation en notre possession confirment toutes le rôle primordial de cette avenue qui, malgré le développement de l'axe route de Luins/Vy-Creuse/rue du Perron, n'est pas amené à changer radicalement. De plus, il est important de privilégier la fonction prioritaire de cette artère pour garantir une bonne attractivité du réseau principal, dont la fonction est d'assurer des liaisons performantes, et ainsi éviter des reports de trafic sur d'autres itinéraires plus dommageables.

Plan des mobilités douces

Lors de l'élaboration du plan des mobilités douces en 2006, après avoir établi un état des lieux de la situation actuelle, des principes d'intervention ont été définis pour l'ensemble de la ville afin de permettre d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes mais également la qualité, l'attractivité et le confort des aménagements leur étant destinés.

A cette occasion, parmi les observations formulées vis-à-vis de l'avenue du Mt-Blanc, on relèvera, dans le but principalement de faciliter et sécuriser les traversées piétonnes, le réaménagement d'une part du tronçon compris entre la rue du Borgeaud et la route de Begnins et d'autre part des deux carrefours avec la rue de Malagny et la route Suisse. En parallèle, il est également constaté que le passage sous-voies de l'avenue du Mt-Blanc n'offre aucun intérêt pour les piétons.

De manière plus générale, cette étude observe que les déplacements cyclistes de courtes et moyennes distances sur l'ensemble de la ville se trouvent améliorés par la mise en place de larges zones 30 à l'intérieur desquelles une mixité des modes de locomotion à vitesse modérée est acceptée.

Pour les déplacements sur de plus longues distances, les axes principaux (route Suisse, av. du Mt-Blanc,...) représentent les itinéraires les plus directs pour les liaisons régionales. Ils restent cependant peu agréables et peu sûrs en raison du fort trafic et des vitesses pratiquées. Dans la mesure du possible, le guidage vers les secteurs modérés proposés, et notamment l'axe nord-sud Bourg-Mauverney, permet la traversée de la commune de façon plus agréable et plus sécurisée.

Bien que cette étude relève également que les gabarits du passage sous-voies ne permettent pas d'y aménager des pistes séparées dans des conditions de sécurité suffisantes, des bandes cyclables sont néanmoins esquissées sur le plan de synthèse final. A l'époque, s'étant longuement entretenue sur la pertinence d'un tel aménagement, la municipalité y avait finalement renoncé au profit de la mise en place de plusieurs zones 30 et de la réalisation d'un nouveau passage sous-voies au droit de la gare.

Situation actuelle

En premier lieu, il est intéressant de mettre en évidence que les conditions et l'environnement de l'avenue du Mt-Blanc diffèrent fortement d'une extrémité à l'autre. Le tronçon compris entre les giratoires « WWF » et « Malagny » est par exemple muni d'un trottoir de chaque côté et jalonné par de nombreux accès riverains alors que la portion reliant le giratoire « Malagny » à la route Suisse n'est bordée que par une aire forestière.

Ces changements induisent chez l'utilisateur une modification de son comportement en fonction de la perception qu'il se fait du caractère de la route. Ainsi, entre les giratoires « Badan » et « WWF » où la chaussée est encaissée dans une tranchée et sans accès riverains latéraux, les véhicules motorisés peinent à adapter leur conduite au contexte urbain.

Avec une largeur de chaussée oscillant entre 6.80 et 7.10 mètres, on peut d'ores et déjà affirmer que le gabarit existant de l'avenue du Mt-Blanc sur le tronçon concerné ne permet pas d'y aménager deux bandes cyclables distinctes de chaque côté à l'aide d'un marquage au sol.

En effet, la largeur minimale d'une bande cyclable étant fixée, selon les recommandations de l'Union des professionnels suisses de la route, à 1.20 mètre dans des conditions favorables (tracé rectiligne, rampe < 4%) et sachant qu'un gabarit minimum de 3.50 mètres est nécessaire au passage d'un poids lourd, il est aisé de comprendre que l'espace restant à disposition ne suffit largement pas pour le croisement de deux poids lourds (cas déterminant).

A noter également que le gabarit existant ne permet pas non plus, en effaçant la ligne médiane, de mettre en œuvre une solution tolérant lors du croisement des usagers motorisés que ceux-ci empiètent sur la bande cyclable. A nouveau, les directives prescrivent dans notre cas une largeur minimale de 5.60 mètres pour la voie centrale à laquelle il faut encore ajouter les deux bandes cyclables de 1.20 mètre.

De plus, cette dernière variante est à écarter compte tenu de la philosophie actuellement appliquée sur certains tronçons de l'avenue du Mt-Blanc, où une ligne médiane continue interdisant les « tourne-à-gauche » a fait l'objet d'une légalisation afin de sécuriser davantage cet itinéraire.

Passage sous-voies

La traversée des voies CFF le long de l'avenue du Mt-Blanc à l'aide d'un ouvrage enterré rend indispensable à cet endroit l'aménagement de pistes cyclables séparées des voies de circulation afin de garantir des conditions de sécurité suffisantes. A défaut, l'entrée dans le tunnel serait rendue peu sûre en raison du laps de temps durant lequel l'utilisateur s'habitue au changement de la luminosité et ne perçoit pas clairement les éventuels dangers.

L'utilisation des deux trottoirs adjacents à ces fins permettrait de répondre en partie à ces préoccupations mais nécessiterait tout de même des travaux d'envergure comprenant, sans entrer dans les détails, l'élargissement et le déplacement de l'axe de l'avenue du Mt-Blanc au droit du rabattement des 2 roues sur la chaussée.

Conclusions

Au vu de ces éléments, la création de bandes ou pistes cyclables le long de l'avenue du Mt-Blanc ne pourrait se réaliser qu'en dehors de l'emprise actuelle de la chaussée. Cet aménagement occasionnerait des travaux importants comprenant l'élargissement de la voirie avec par endroit le déplacement du trottoir existant. Localement, des acquisitions de terrains seraient également nécessaires là où le domaine public se resserre. La municipalité craint aussi que la réalisation de bandes cyclables soit mal interprétée par les cyclistes qui y

verraient une incitation à employer cet itinéraire. Il ne semble en effet pas judicieux de diriger des usagers vulnérables sur cet axe à « orientation trafic ».

On notera aussi qu'en augmentant la largeur de la chaussée existante, nous risquons d'engendrer une augmentation des vitesses pratiquées, notamment sur les tronçons ne reflétant pas clairement le caractère urbain de la route et par conséquent le comportement à y adopter.

Afin d'assurer les besoins en matière de sécurité pour les cyclistes, la municipalité privilégie la mise en place de plusieurs zones 30 étendues et le réaménagement du passage sous-voies au droit de la gare. Ainsi, elle estime répondre aux attentes des 2 roues non motorisés en leur offrant, avec l'axe Bourg-Mauverney, une alternative plus sûre à l'avenue du Mt-Blanc.

En parallèle, dans le cadre de l'étude en cours relative au réaménagement de l'axe Vy-Creuse/rue du Perron, il est utile de mentionner que des aménagements offrant un passage sécurisé aux cycles sont prévus. De cette manière, nous disposerons à terme, avec la réfection de la route de Luins, d'un itinéraire doté de bandes cyclables et permettant aux 2 roues de traverser la ville.

En conclusion, la municipalité juge disproportionnés les travaux nécessaires à la mise en place de bandes ou de pistes cyclables le long de l'avenue du Mt-Blanc et préfère donner la priorité à d'autres projets. Pour ces raisons, elle ne souhaite pas répondre favorablement au présent postulat.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic :

Le secrétaire :

G. Cretegny

D. Gaiani

ANNEXE I - Postulat de Mme Girod-Baumgartner

PLAN DES CIRCULATIONS DES DEUX ROUES SUR L'AXE RC 31

