

**Rapport de la commission technique chargée d'étudier la réponse de la Municipalité au postulat de M. Patrick Uebelhart relatif à l'étude d'une jonction modeste, fonctionnelle et directe pour les piétons et les cyclistes entre le nord et le sud de la voie ferrée à proximité de Swissquote.**

Monsieur le Président,

Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers,

La Commission était composée de :

- Pierre-Alain Bringolf – GDG – 1er membre et rapporteur
- Victor Braune – PLR
- Emmanuelle Cosendai – UDC
- Jean-Philippe Genoud – GDG
- Rupert Schildböck - PS-Les Verts-POP

Elle s'est réunie le lundi 17 octobre 2016 à 19h30 à la salle Léman, Bâtiment Montoly 1. La Commission remercie de leur présence le Municipal Thierry Genoud ainsi que de Christelle Haldimann, Déléguée à l'urbanisme à la commune de Gland. Tous deux ont répondu ouvertement et avec précision aux questions et compléments d'informations tels que résumés ci-dessous.

**1. Informations et questions**

*Les réponses ci-dessous de la Municipalité sont indiquées en italique.*

- 1.1.** Dans le préambule de la réponse de la Municipalité, il est cité que : « *Suite aux difficultés rencontrées dans le cadre de la mise en œuvre du SDGV (Schéma Directeur Gland-Vich), la réalisation d'un passage inférieur à l'ouest des voies, en lien avec la plateforme intermodale, semble compromise à court terme* ». Ces difficultés proviennent apparemment de la nouvelle LAT (Loi sur l'Aménagement du Territoire) ainsi que de la 4<sup>ème</sup> révision du Plan Directeur Cantonal. Y a-t'il d'autres facteurs éventuels qui pourraient potentiellement compromettre ce projet de passage inférieur ouest ?

*La LAT et le Plan Directeur Cantonal sont les deux principaux éléments bloquant actuellement la création d'un passage inférieur ouest, car en lien direct avec la SDGV. Concernant cette dernière, les difficultés portent plus précisément sur la relocalisation de la gravière de la Ballastière, actuellement exploitée par l'entreprise Perrin. La complexité du dossier provient essentiellement des contraintes liées aux compensations liées à cette relocalisation portant entre autres, sur les surfaces d'assolement et la zone à bâtir.*

- 1.2.** A-t-on idée quand cette situation pourrait se débloquer ?

*Dans le cadre du projet d'agglomération, la réalisation d'un passage inférieur ouest était planifiée à un horizon A3 (2019-2022). Avec le recul et compte tenu des éléments mentionnés, on voit aujourd'hui que ce délai ne pourra être tenu et qu'il devra être repoussé, au mieux, à l'horizon B3 (2023-2026) pour autant que la question de relocalisation de la gravière soit*

*solutionnée d'ici-là. Ainsi, la mesure a été "transformée" et conservée pour l'horizon A3, mais en se concentrant sur le pont du Mont-Blanc.*

**1.3. La future route collectrice a-t-elle également un impact sur la construction d'un passage inférieur ouest ?**

*Effectivement. Il ne ferait pas de sens de faire une route passant sous les voies CFF ainsi qu'un passage inférieur séparé pour piétons et mobilité douce. Les deux sont liés et devront être planifiés ensemble. Il est prévu que ce projet de route collectrice soit mené à l'horizon 2030. D'ici là, nos réflexions portent plutôt sur des solutions intermédiaires utilisant les infrastructures existantes.*

**1.4. Au vu de ces délais longs d'une quinzaine d'années, avez-vous pensé entre temps à une solution plus légère de franchissement de voies telle qu'un passage aérien via une passerelle ?**

*Une première évaluation a été menée dans ce sens. Malheureusement les contraintes telles que le passage d'une ligne à haute tension ou la largeur des voies ferrées (3 voies plus le décrochement de la voie de desserte de la Ballastière utilisée pour le transport de gravier) rend la réalisation d'un passage aérien particulièrement compliqué dans ce secteur. Quoi qu'il en soit et au vu de ces contraintes, il ne saurait être question d'un ouvrage de franchissement « modeste » tel que réclamé par le postulat. Cependant, la faisabilité d'une telle solution sera étudiée de manière plus approfondie lors de la phase 3 du réaménagement du pôle gare prévu en 2023-2026 (anciennement 2019-2021), lequel intégrera la liaison de la zone avec le SDGV. Vu les délais, la Municipalité propose par sa réponse au postulat de M. Uebelhart, de créer une jonction piétonnière « légère » (description cf. 1.7. ci-dessous) en utilisant les infrastructures existantes (pont du Mt-Blanc).*

**1.5. Au niveau du projet d'agglomération du Grand Genève, on comprend qu'en y intégrant la réalisation de ces infrastructures, on profite d'un financement au niveau fédéral. Mais comment s'articule la structure de décision entre notre district et les autres partenaires impliqués au sein de ce projet d'agglomération?**

*Le projet d'agglomération du Grand Genève est piloté par le Groupement de coopération transfrontalière (GLCT). Son rôle principal est d'assurer la gouvernance du Grand Genève pour réaliser, organiser et gérer le lancement des études et démarches nécessaires à la réalisation du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Nous sommes actuellement en plein dans l'élaboration du projet d'agglomération de 3ème génération. Concernant le district de Nyon, c'est le Dispositif d'investissement solidaire de la région nyonnaise (DISREN) représenté par Gérard Cretegny, qui joue un rôle de relais entre les communes et le bureau du Grand Genève. La planification des priorités et la fixation des horizons de réalisation des projets représentent une part importante du travail de l'assemblée du GLCT.*

Pour information au Conseil, voir ci-dessous un résumé de la structure du GLCT tel que présenté sur le site: [www.grand-geneve.org](http://www.grand-geneve.org)

« Le GLCT est compétent dans trois domaines : la mobilité, l'aménagement du territoire et l'environnement. Le bureau du GLCT est composé d'un Président et de 7 Vice-présidents représentant chaque partie. Au total, 26 membres composent l'Assemblée du GLCT. Les élus suisses et français y sont représentés de manière équilibrée. Les partenaires du GLCT Grand Genève sont : la République et Canton de Genève, la Ville de Genève, le Canton de Vaud, le Conseil régional du District de Nyon, l'ARC Syndicat Mixte, la Région Rhône-Alpes, le Conseil départemental de l'Ain, le Conseil départemental de la Haute-Savoie. La Confédération suisse et la République française y sont étroitement associées.

L'assemblée du GLCT est composée de 22 représentants des partenaires du Grand Genève (10 français et 12 suisses) et de 2 membres associés (République française et Confédération Suisse). Elle se réunit tous les trimestres pour initier les démarches, orienter les travaux et proposer à la décision des autorités compétentes du bureau du Comité régional franco-genevois (CRFG). En outre, un Comité technique composé de 3 chefs de projet et d'un collaborateur, se réunit une fois par mois pour assurer le suivi technique des projets du Grand Genève. »

**1.6. Les projets structurels régionaux présentés dans le cadre du Grand Genève sont financés par la Confédération. Ceci n'empêcherait pas d'avoir également droit à des subventions cantonales ?**

*Oui, il est tout à fait concevable d'obtenir des subventions de plusieurs sources. Dans le cadre de ce projet, le Canton interviendrait à la fin du processus des travaux et pourrait par exemple, participer au financement, à hauteur de 20%, de mesures favorisant la mobilité douce (vélos) pour les franchissements et autres. La proportion de la subvention dépend également de l'efficacité et de l'intérêt du projet défini par la Confédération au niveau de la région/canton. Pour illustrer ceci, la subvention accordée dans le cadre de la 2<sup>ème</sup> phase du projet d'agglomération se montait à 40% de l'investissement total. Un cofinancement par le DISREN pourrait également être envisageable.*

**1.7. Clairement, la question d'un nouveau franchissement des voies est indirectement liée au préavis N°7 de la PPA La Combaz. Comment le flux prévisible supplémentaire de trafic piétonnier provenant de ce nouveau quartier influence vos réflexions concernant la phase 3 du projet de réaménagement du pôle gare?**

*Concernant le trafic piétonnier, à part les personnes à mobilité réduite et les poussettes qui doivent faire un détour jusqu'à la gare pour traverser les voies, les piétons empruntent actuellement les deux escaliers situés à l'avenue du Mont-Blanc. En attendant la phase 3 du réaménagement du pôle gare et toujours dans le cadre de nos réflexions portant sur l'optimisation de solutions légères utilisant les infrastructures existantes, nous projetons d'y créer des rampes d'accès à 6% de pente dans les talus herbeux, ainsi que la construction d'une passerelle similaire à celle existant à Prangins. Ce dispositif sera exclusivement à usage piétonnier et exclura les cyclistes sur le vélo, dont les itinéraires de franchissement passeront soit par l'avenue du Mont-Blanc, soit par le passage sous-voies de la gare actuellement en construction, ou encore par le pont du chemin de la Vy-Creuse. Ceci reste toutefois encore à confirmer dans le cadre des études qui suivront.*

- 1.8.** La réponse de la Municipalité aborde également des mesures d'amélioration prévues à court terme. Pouvez-vous préciser une date planifiée ?

*Dans le cadre du chantier actuel de la gare, les CFF vont vraisemblablement commencer le réaménagement des escaliers sud du pont du Mont-Blanc pour le milieu de 2017. Les travaux concernant les rampes d'accès mentionnées ci-dessus devraient quant à eux être entrepris dès 2019, en lien avec l'horizon de réalisation programmé dans le cadre du projet d'agglomération. Car si les travaux débutent avant 2019 la subvention serait alors perdue.*

- 1.9.** Ce sont les CFF qui décident de l'installation de barrières et parois antibruit le long des voies. Est-ce que nous avons cependant un mot à dire sur ces installations ? Certaines barrières, comme à Coppet, ne sont pas suffisamment hautes et l'expérience montre que malgré l'interdiction, beaucoup d'enfants et d'usagers les franchissent pour traverser les voies.

*Nous ne pouvons qu'émettre des recommandations, mais la solution finalement choisie et sa mise en œuvre, est entièrement de la responsabilité des CFF. Par exemple, nous avons demandé l'installation de parois antibruit vitrées sur une partie du ch. de la Crétaux, ainsi que la pose de barrières de type treillis le long du parking P+R. Ces deux suggestions ont été acceptées.*

- 1.10.** La réponse de la Municipalité mentionne qu'une étude de mobilité sur le secteur « Gare sud » est en cours. Son objectif est de créer un espace public de haute qualité du côté sud de la gare. Est-ce que cette étude est disponible ?

*Pour le moment, il n'existe pas encore de document disponible car cette étude vient d'être initiée (mi-août 2016) en collaboration avec le bureau Citec Ingénieurs Conseils S.A. à Morges, lequel travaille également sur l'implémentation de la zone 30. Ce bureau doit nous faire parvenir ses premières conclusions et suggestions autour de la mi-novembre 2016. Un préavis concernant la zone 30 sera ensuite proposé au Conseil d'ici la fin de l'année. Les premiers résultats de l'étude de mobilité "Gare sud" pourront ainsi être communiqués à ce moment. Le préavis sera traité par une commission technique ad hoc, selon la procédure habituelle.*

- 1.11.** Le projet devant être prochainement présenté au GLCT, il serait souhaitable de pouvoir accéder au dossier complet depuis le site de la Commune en le référençant en ligne. Ceci permettrait à chacun d'avoir une vision de l'ensemble du projet et pas uniquement à la lumière des mesures communales proposées.

*Malheureusement, le dossier ne sera accessible que lorsqu'il aura été validé par le GLCT et déposé à la Confédération (prévu pour la fin 2016). A ce moment-là, il sera bien entendu accessible. Dans l'intervalle, le projet d'agglomération de 2ème génération est disponible sur le site du Grand Genève (<http://www.grand-geneve.org/mediatheque/projet-agglomeration-2012/67>).*

## **2. Délibérations de la commission technique**

Bien que le traitement de ce postulat ait mobilisé des ressources ainsi qu'un temps d'analyse relativement important alors que l'essentiel de l'information est accessible au public, la Commission souligne cependant que de nombreux points mentionnés par le postulat sont légitimes. Par ailleurs, elle estime que la réponse de la Municipalité est, dans l'ensemble, précise et clairement documentée. Néanmoins, il faut relever que la question d'une solution de franchissement par voie aérienne n'a pas été abordée ni traitée dans le document de réponse. Les explications données par oral lors de la séance ont heureusement permis de préciser ce point.

Il est également relevé que certaines notions temporelles (court-terme, moyen-terme, long-terme), souvent utilisées dans le document, sont trop vagues et ne permettent pas d'évaluer la planification des événements avec suffisamment de précision et de comprendre les phases qui devront être traitées durant la législature en cours.

L'approche consistant à chercher des solutions intermédiaires en adaptant les infrastructures existantes, nous semble effectivement la plus réaliste. D'autre part, la Commission estime que les distances piétonnières proposées restent malgré tout raisonnables et que les aménagements prévus permettront de gérer les flux de manière satisfaisante, en attendant la réalisation de la future route collectrice ouest.

Bien que la commune ait une marge de manœuvre limitée auprès des CFF, la Commission demande que la Municipalité continue de négocier avec la Régie fédérale afin d'obtenir les meilleurs résultats possibles concernant la sécurité le long des voies (barrières, treillis, murs etc.).

Enfin, la Commission comprend l'importance d'adopter une grille de lecture spécifique reliant les mesures proposées au contexte d'un vaste projet d'agglomération transfrontalier autour du « Grand Genève ». Cette dimension interrégionale particulière implique de prendre en compte les nombreuses contraintes d'ensemble du projet, en y englobant le calendrier des différentes phases de réalisation, ainsi que son mode de financement.

### 3. Conclusions de la commission

Au vu des éléments apportés par Mme Christelle Haldimann et M. Thierry Genoud et compte tenu des délibérations ci-dessus, la Commission technique vous recommande à l'unanimité, Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers, d'approuver la réponse de la Municipalité à ce postulat.



**Pierre-Alain Bringolf**

1er membre et rapporteur

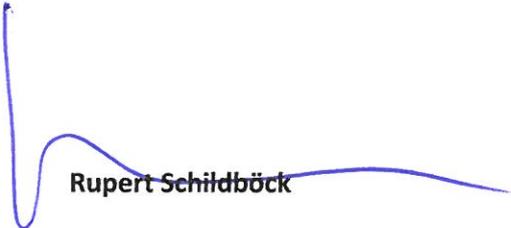


**Victor Braune**



**Emmanuelle Cosendai**

**Jean-Philippe Genoud**



**Rupert Schildböck**

Gland, le 24 octobre 2016