

# Réponse de la Municipalité à l'interpellation de Mme Regina Bovet relative au changement de braquet pour la mobilité cyclable... à Gland aussi !

---

Municipal responsable : M. Michael Rohrer

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

L'interpellation déposée lors du Conseil communal du 25 juin 2020 est la suivante :

*Le 2 juin dernier, le Conseil d'Etat a donné une impulsion intéressante en faveur de la mobilité cyclable. A cette occasion, il a lancé un appel aux Communes pour qu'elles s'y associent. **Le but de cette interpellation est donc de demander à la Municipalité ce qu'elle entend entreprendre dans ce domaine, en réponse à « l'appel à projets communaux » lancé par le Canton, tant sur le réseau communal que sur le réseau cantonal à Gland et dans la région.***

*Rappelons que la Ville a commencé d'encourager le vélo, en particulier via quelques mesures allant dans le bon sens : les zones 30km/h généralisées, le passage sous voies des CFF, les racks sécurisés de la gare, les vélos en libre-service ou les subventions à l'acquisition de vélo..... Malheureusement, ces dernières années ont aussi été celles d'occasions manquées, tant sur les chaussées strictement communales que celles où il aurait fallu influencer le Canton :*

- *lors de la création du quartier d'Eikenott, pour sécuriser la rue de l'Etraz jusqu'à la Bichette (on se souvient d'accidents dramatiques sur cette route)*
- *lors de la (re-)construction du pont de la Vy-Creuse, pour protéger les deux-roues à la montée et éviter les dangereuses sorties des pistes cyclables dudit pont*
- *lors de l'aménagement de la sortie de la Lignère sur la Route suisse, où la bande cyclable a carrément été sacrifiée*
- *suite à l'échec des négociations avec Prangins pour un itinéraire le long des voies CFF*
- *sur la route de Nyon – Pont Farbel, quand Prangins a décidé de barrer la route rejoignant l'Etraz*
- *le long de la route du Mont-Blanc, et singulièrement sous le pont, alors qu'il y aurait eu la place*
- *sur les chaussées restées à 50km/h malgré les réticences du Conseil : route de Begnins et Lavasson en particulier*
- *lors du développement du secteur Falaise – Plage, l'accès protégé à la Plage restant incomplet*
- *lors des réflexions sur une « autoroute verte » à l'av. de la Gare permettant de rejoindre Eikenott*
- *pour agir au niveau régional en faveur de la sécurisation de la Route suisse entre le golf et l'usine électrique, ou plus largement sur l'Etraz à la sortie de Vich, etc.*

*Le Conseil communal a pourtant multiplié les interventions sur ce thème, depuis la première Etude de modération du trafic (du bureau Ortis)... datant de 1993 ! Citons également l'Etude de 2014 promettant des « objectifs et des modalités de mise en œuvre », en réponse aux postulats Martinet de 2010 et Gally/Freuler de 2013.*

*Si je rappelle ces « occasions manquées » et les nombreux débats déjà tenus sur le sujet, c'est parce que les itinéraires listés ci-dessous pourraient constituer la base d'une « feuille de route » et d'un plan de mesures rapide et concret, car ils restent totalement d'actualité. Il s'agirait aussi de le faire en étroite collaboration avec les associations concernées, afin de trouver des solutions pertinentes et consensuelles (pour éviter les récentes polémiques comme à Genève ces dernières semaines).*

*De plus, le Canton, a décidé d'assouplir les conditions de réalisation des aménagements (ex. avec la possibilité de marquages au sol sur des routes de 6.5m de large seulement). Et l'opinion publique a clairement évolué en faveur de ce type de mobilité, que ce soit pour se rendre au travail (et renoncer à une seconde voiture), pour sa santé (cyclotourisme sur notre magnifique réseau de chemins de remaniement), ou pour faire du sport.*

*D'avance, je remercie la Municipalité du bon accueil qu'elle réservera à cette interpellation.*

Regina Bovet, GDG

## PRÉAMBULE

La situation sanitaire exceptionnelle engendrée par la Covid-19 et le semi-confinement qui s'est ensuivi au printemps 2020 a bouleversé les habitudes de déplacement, aussi bien dans leur nombre que dans les choix du mode de transport. Une forte baisse des charges de trafic a été observée sur le réseau routier, alors que la pratique du vélo a connu quant à elle la tendance inverse. Avec la reprise des activités et des déplacements quotidiens associés, une baisse de fréquentation des transports publics a été constatée par rapport à la situation normale avant Covid, en raison des risques de contamination accrus dus à la promiscuité des usagers. Ce "désamour" des transports publics observé aujourd'hui engendre par conséquent une augmentation de la probabilité de conflits entre usagers de la route vulnérables (les cyclistes) et les automobilistes, rendant plus que jamais nécessaire la sécurisation des déplacements.

C'est dans cette logique que le Canton de Vaud a annoncé, lors d'une conférence de presse tenue le 2 juin dernier, qu'il accélérerait la formalisation de bandes cyclables sur les tronçons des routes cantonales hors localité en assouplissant notamment certaines conditions-cadres dictées par les normes VSS. En parallèle, il enjoignait également les communes à amorcer des réflexions sur les améliorations possibles de leurs réseaux routiers en faveur des déplacements à vélo.

## L'ACTION DU CANTON POUR LA MOBILITÉ CYCLABLE "POST-CONFINEMENT"

Lors de sa conférence de presse du 2 juin dernier au sujet de la "mobilité post-confinement", l'Etat de Vaud évoquait son plan d'actions dans lequel le vélo figure en bonne place. Ainsi, afin d'inciter de nouveaux pendulaires à utiliser ce mode de transport, qu'ils soient d'anciens utilisateurs des transports publics ou des automobilistes, il décidait d'accélérer la mise en œuvre du réseau cyclable cantonal et annonçait l'aménagement rapide (*d'ici la fin de l'été*) de nouvelles bandes cyclables sur un total de 100 kilomètres de tronçons de routes cantonales hors traversée de localité. Ces aménagements doivent toutefois être considérés comme provisoires dans la mesure où ils sont réalisés dans l'urgence et sans adaptation constructive de la chaussée.

En effet, il s'agit de bandes cyclables marquées dans les gabarits routiers existants, qui pour certains ne satisfont pas les exigences normatives en termes de largeur minimale pour offrir de tels aménagements. Ainsi, pour les tronçons hors localité, les recommandations (cf. figure 1) préconisent des pistes cyclables hors chaussée ou des bandes cyclables (selon les charges de trafic motorisé), nécessitant de disposer au minimum de 10.00 m, respectivement 8.00 m bord à bord.

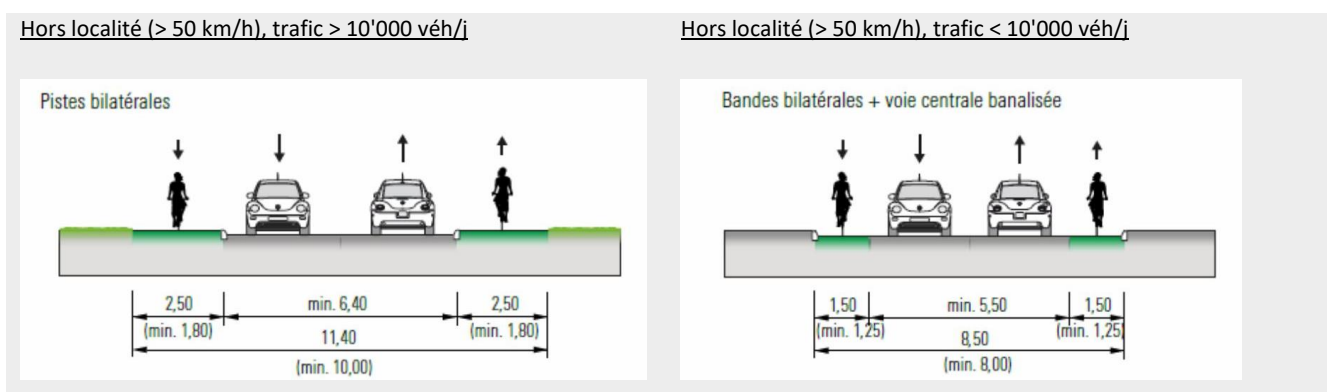
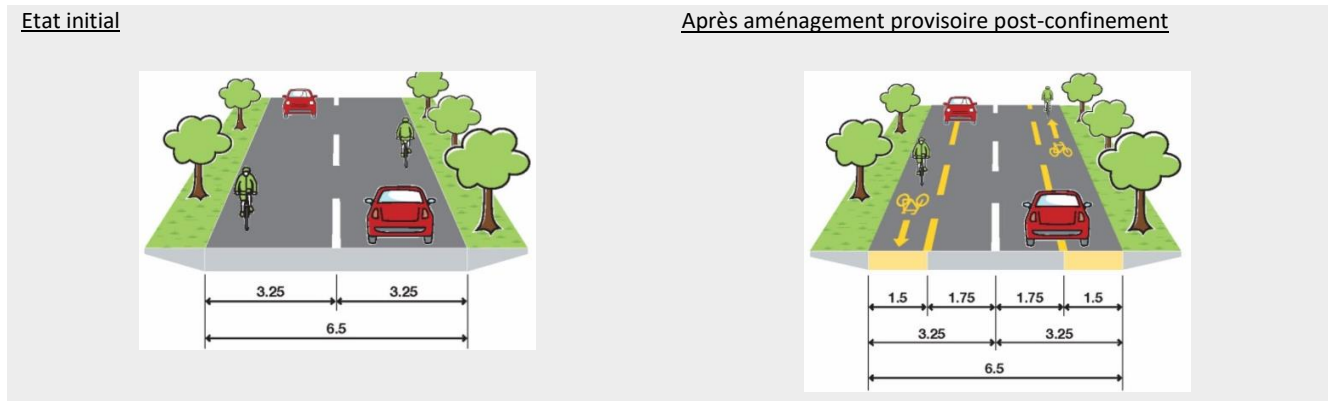


Figure 1 : profils-types recommandés pour les routes hors localité (source : Réseau cyclable régional, RR&A, 2018)

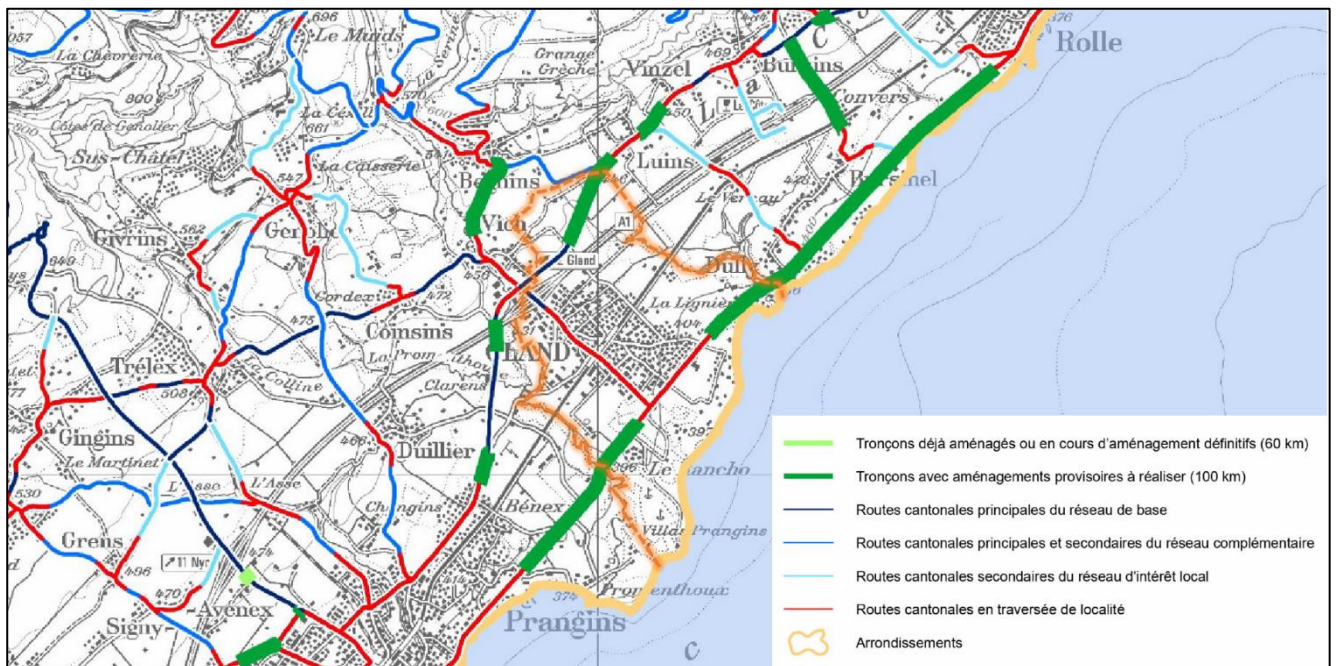
Compte tenu de la volonté du Canton d'agir rapidement, il a décidé d'assouplir les conditions de réalisation de ces aménagements, permettant de les marquer sur chaussée dès lors qu'un gabarit de 6.50 m est disponible. L'espace libre entre les deux bandes cyclables est donc réduit à 3.50 m, ce qui est largement inférieur aux dimensions minimales indiquées par les normes pour le croisement à 80 km/h (5.70 m nécessaires pour un croisement voiture-voiture).

Par conséquent, et bien que le marquage de bandes cyclables de 1.50 m offre une sécurité accrue aux cyclistes ainsi qu'un repère visuel sensibilisant les automobilistes à leur présence, **ces mesures doivent demeurer provisoires**, car elles ne garantissent pas une sécurisation optimale des déplacements à vélo.

Ceci implique qu'elles devront par la suite faire l'objet d'une mise en conformité ainsi que d'adaptations qualitative et normative, engendrant naturellement des coûts plus conséquents. La position du Canton à ce propos est que ces **adaptations devront se faire dans le cadre des projets d'entretien et d'aménagement**, qui ne se feront pas, dans le cas de certains tronçons, avant de longues années.



Parmi les tronçons de routes cantonales identifiés par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) pour réaliser des aménagements cyclables provisoires (total de 100 km de RC), trois sont situés sur le territoire communal de Gland : le tronçon de la route de l'Etraz (RC30) entre le giratoire avec la route de Luins et la frontière avec Luins, ainsi que les deux tronçons hors localité de la Route Suisse (RC1). Contactée à ce sujet, la DGMR a confirmé que ces tronçons font partie de sa feuille de route pour réaliser des aménagements provisoires, sans pour autant indiquer de calendrier de réalisation.



En parallèle à l'action qu'il mène afin d'aménager rapidement des bandes cyclables à titre provisoire, le Canton enjoint les communes à se pencher sur leurs propres réseaux routiers afin de lui soumettre les projets d'amélioration de la circulation des vélos. La DGMR précise en outre que les opportunités d'aménagement ainsi que la mise en œuvre des mesures doivent faire l'objet d'une expertise effectuée par des ingénieurs spécialisés dans le domaine de la mobilité afin de garantir leur viabilité et leur efficacité. Ladite expertise devant par la suite être validée par le Canton avant de pouvoir entreprendre la réalisation des mesures retenues.

## LES DÉPLACEMENTS À VÉLO EN VILLE DE GLAND

Datant de 2006, le Plan directeur de la mobilité douce (PDMD) a permis de définir l'orientation à suivre pour un développement harmonieux des infrastructures en faveur des piétons et des cyclistes au sein de la commune. Bien que certaines propositions s'avèrent aujourd'hui obsolètes (en lien avec la "Collectrice ouest", par exemple), de nombreuses autres ont déjà été menées à bien. Mme Bovet le rappelle très justement dans son interpellation, en citant plusieurs réalisations marquantes intervenues ces dernières années. Parmi elles, l'instauration de deux zones 30 de grande envergure de part et d'autre des voies ferrées constitue sans équivoque une très nette amélioration des conditions de déplacements à vélo, grâce à l'apaisement du trafic motorisé sur une large proportion du réseau routier traversant les quartiers centraux.

Le franchissement des voies a également fait l'objet d'une refonte totale avec la mise en service d'un nouveau passage sous-voies à la gare en 2017, d'ailleurs fréquemment cité en exemple. En marge de ces réalisations phares, l'offre en stationnement et celle des vélos en libre-service ont aussi été étoffées, sans compter les actions et événements ponctuels pour la promotion de la pratique du cyclisme.

En dehors de ces zones, les cyclistes peuvent se sentir en sécurité sur les axes limités à 50 km/h qui n'accueillent pas un trafic trop important (< 3'000 véh/j) et ce malgré l'absence d'aménagements dédiés, comme par exemple sur la Route de Nyon, le Chemin de la Crétaux, le Chemin du Vernay, le Chemin du Lavasson, la Route des Avouillons, la Rue des Tuillières, le Chemin du Stand, le Chemin des Sallettes, le Chemin des Pommiers, qui permettent quant à eux de satisfaire une large partie des déplacements est-ouest. Notons par ailleurs qu'au cours de ces dix dernières années aucun accident impliquant un vélo n'a été recensé sur ces axes-là.

Toujours est-il qu'à l'heure actuelle, plusieurs routes et chemins de la Commune situés hors zones 30 et supportant des charges de trafic supérieures à 3'000 véhicules par jour n'offrent aucun aménagement en faveur des cyclistes. Parmi ceux-ci, certains tronçons sont de compétence cantonale (Route de l'Etraz le long de l'A1, Route Suisse hors traversée de localité) et doivent donc être traités par la DGMR. Les autres rues concernées - de compétence communale - sont au nombre de quatre : l'Avenue du Mont-Blanc (route cantonale en traversée de localité), l'axe Vy-Creuse / Perron (excepté le pont sur les voies CFF), la Rue de l'Etraz (entre le pont Farbel et le giratoire du Borgeaud) et la Route de Begnins.

Parmi les axes possédant un potentiel d'amélioration, le Plan directeur de la mobilité douce prévoyait des aménagements cyclables uniquement sur l'Avenue du Mont-Blanc, en l'occurrence par le biais de bandes cyclables. Puis la Municipalité avait finalement renoncé à ce principe au profit de la mise en place des zones 30 et du passage sous-voies au droit de la gare. La troisième zone 30 proposée dans le document, localisée dans le quartier des Tuillières, fait par ailleurs l'objet d'un projet en cours (voir ci-après). En ce sens, les prescriptions de la carte vélos du PDMD ont par conséquent été bien suivies.

En janvier 2018, le Réseau cyclable régional était élaboré, fruit d'une étroite collaboration entre la Région de Nyon, l'Etat de Vaud et les communes du District, incluant également l'ATE Vaud et Pro Vélo La Côte aux réflexions. Les cartes issues de cette étude identifient le réseau cyclable structurant (liaisons directes et efficaces pour les déplacements quotidiens) et maillé (destiné à une desserte plus fine et de loisirs), ainsi que les itinéraires sensibles qui nécessitent une intervention. Parmi ceux-ci, l'Avenue du Mont-Blanc, la Rue de l'Etraz et la Route de Begnins sont des axes à la fois structurants et sensibles ; l'axe Vy-Creuse / Perron faisant quant à lui partie du réseau maillé et n'étant pas considéré comme sensible.

## LE LIEN ENTRE L'ACTION DU CANTON ET LA VILLE DE GLAND

### 1. Projets communaux

Dans la lignée des réalisations récentes en faveur de la mobilité douce, la Municipalité ne relâche pas ses efforts puisque plusieurs projets d'envergure sont actuellement en cours d'étude. En premier lieu, nous pouvons citer la requalification du Chemin de la Crétaux et l'instauration d'une zone de rencontre à l'extrémité nord de la Rue du Perron (interface gare-sud).



Le projet prévoit en outre la sécurisation des déplacements doux par l'extension de la zone 30 sous-gare, la création d'une zone de rencontre, la construction de trottoirs, la sécurisation du carrefour Perron / Chavanne et l'aménagement d'environ 200 places de stationnement pour vélos.

Autre requalification routière avec forte amélioration des conditions de circulation des cycles, le réaménagement de l'axe Vy-Creuse / Perron prévoit l'aménagement de bandes et de pistes cyclables. La réalisation du projet devrait intervenir dans les cinq prochaines années.

Menée de concert avec la Région et le Canton, l'étude pour la requalification de la Route Suisse (RC1) est également en cours. Si les aménagements de surface ne sont pas encore connus dans le détail, la continuité cyclable sécurisée le long de l'axe est d'ores et déjà assurée par les principes-cadres retenus à ce stade.

A l'interface entre le réseau routier et les transports publics, le projet consistant à améliorer le passage inférieur du Mont-Blanc en faveur des modes doux est lui aussi en cours.

Dans le but de compléter la conception d'ensemble des zones 30, l'aménagement d'une zone à modération de trafic dans le quartier des Tuillières fera l'objet d'une étude sommaire qui débutera à l'automne 2020, avec en ligne de mire la présentation d'une demande de crédit d'étude dans le courant du printemps 2021.

Relevons également le projet de cheminement modes doux entre Prangins et Gland avec la réalisation d'une passerelle au-dessus de la Promenthouse, le cheminement des rives du lac et l'intention de construire une passerelle réservée à la mobilité douce au-dessus de l'A1 (au droit du Vieux-Bourg).

Au-delà de ces projets infrastructurels bien identifiés, l'Exécutif souhaite souligner, conscient des efforts qu'il est à consentir pour satisfaire les attentes de chacun, qu'il prend en compte de manière systématique la mobilité douce dans ses réflexions. Ainsi, lors de chaque nouvelle réalisation sur le territoire communal, que ce soit la construction d'un bâtiment ou le réaménagement d'une desserte routière, une réflexion est menée afin de déterminer l'opportunité d'entreprendre par la même occasion des travaux complémentaires en faveur des piétons ou des cyclistes.

## 2. Opportunités d'intervention

Avenue du Mont-Blanc : En 2011, la Municipalité était déjà sollicitée pour réaliser une étude de circulation des vélos sur cette avenue (Postulat Girod Baumgartner). Elle répondait en rappelant son souhait de "sortir" les cyclistes de cet axe au profit d'itinéraires apaisés via les zones 30. Elle soulevait également l'impossibilité de réaliser des aménagements cyclables le long de l'avenue dans l'emprise actuelle, compte tenu des gabarits minimaux nécessaires pour l'homologation de ces infrastructures. Dès lors, la Municipalité n'avait pas répondu favorablement au postulat.

Bien que les conditions-cadres moins contraignantes permettraient à première vue de doter l'Avenue du Mont-Blanc de bandes cyclables, celles-ci ne pourraient toutefois pas, au vu des largeurs de chaussée existante, être aménagées sur l'entier du linéaire de l'avenue. Le tronçon d'une centaine de mètres entre le giratoire de la Rue de la Paix et l'intersection avec le Chemin de la Dôle présente un gabarit insuffisant et il faudrait également interrompre ces bandes sur le tronçon en "tranchée", en raison de l'insécurité accrue due au passage sous-voies (visibilité, vitesses). En outre, les travaux en lien avec le PPA La Combaz (réalisation du carrefour à feux sur l'Avenue du Mont-Blanc dans les prochains mois et construction du quartier avec une nouvelle desserte en faveur des mobilités douces) rendraient caduque toute intervention prématurée dans ce secteur.

Axe Vy-Creuse / Perron : Cet axe, qui est le pendant de l'Avenue du Mont-Blanc à l'est de la ville, offre à l'heure actuelle des trottoirs mixtes piétons-vélos sur le pont enjambant les voies ferrées. Sur le reste du linéaire, les lacunes en termes d'infrastructures cyclables seront corrigées par le projet de requalification en cours. La réalisation de ces mesures (tantôt trottoir mixte, tantôt bande cyclable) pour garantir la continuité du réseau entre la Route Suisse et la Route de l'Etraz est par conséquent d'ores et déjà actée et débutera lors de la prochaine législature. Notons par ailleurs qu'au vu des gabarits disponibles actuellement (< 6.50 m sur tout l'axe), l'aménagement de bandes cyclables telles que représentées à la figure 2 n'est pas envisageable.

Rue de l'Etraz : Compte tenu de son statut d'itinéraire Suissemobile (véloroute n°1) et d'axe structurant vélo dans la planification régionale, cette rue doit être aménagée. Les largeurs disponibles sont cependant limitées (environ 6.00 m sur le tronçon à 80 km/h et 5.50 m sur le tronçon à 50 km/h) et ne permettent pas le marquage d'une bande cyclable par sens, même avec l'assouplissement des conditions-cadres de mise en œuvre.

Route de Begnins : Identifiée comme axe structurant et itinéraire sensible, la Route de Begnins offre toutefois des largeurs insuffisantes pour des aménagements bidirectionnels (entre 5.50 et 6.00 m environ). Sur cet axe cependant, compte tenu des itinéraires alternatifs proches via les rues de la zone 30, la situation n'est pas considérée comme problématique.

## CONCLUSION

Pour faire face aux changements engendrés par la situation sanitaire causée par la Covid-19 et constatant une hausse du nombre de déplacements à vélo, l'Etat de Vaud a décidé d'assouplir les conditions-cadres pour le marquage des bandes cyclables sur chaussée. Il entend ainsi améliorer les conditions de circulation des vélos sur les routes cantonales du territoire glandois et invite les communes à se pencher sur les axes qui sont de leur compétence. Bien que la situation d'ensemble pour la circulation à vélo soit satisfaisante, en particulier depuis l'instauration de zones 30 sur de larges portions de la ville, la Municipalité poursuit la promotion de la pratique des mobilités douces comme priorités pour le développement des infrastructures. De nombreux projets sont d'ailleurs en cours actuellement, à l'étude ou en phase de réalisation, pour aller dans ce sens. Toutefois, force est de constater que certains axes routiers structurants du réseau routier régional, bien qu'identifiés comme sensibles, n'offrent à l'heure actuelle aucune possibilité d'aménagement pour favoriser la pratique du vélo.

Une première analyse de ces axes routiers montre qu'ils n'offrent pas les gabarits nécessaires au marquage de bandes cyclables sur chaussée, même en considérant l'assouplissement des conditions-cadres (axe Vy-Creuse / Perron, Rue de l'Etraz, Route de Begnins et partiellement l'Avenue du Mont-Blanc). Cependant, de nombreux projets portés actuellement par la Municipalité incluent la favorisation de la pratique de la mobilité douce et corrigeront le manque d'aménagements cyclables.

C'est pourquoi, consciente de l'augmentation du trafic cycliste et des enjeux y relatifs, et forte de la main tendue par l'Etat de Vaud, la Municipalité va renforcer la coordination avec la DGMR pour établir un calendrier d'action pour la concrétisation des aménagements cyclables provisoires sur les routes de compétence cantonale, tout en concentrant son attention sur la poursuite des projets en cours.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic

Le Secrétaire

G. Creteigny

J. Niklaus