

Gland, le 7 juin 2021

Rapport de la Commission technique chargée d'étudier le préavis municipal 95 relatif à la demande de crédit d'investissement pour l'élaboration d'un plan directeur de la mobilité et du stationnement

Monsieur le président,
Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers,

La Commission technique chargée d'étudier le [préavis municipal 95-2021](#) relatif à la demande de crédit d'investissement pour l'élaboration d'un plan directeur de la mobilité et du stationnement, composée de :

Mme Anna Beutler	PLR
Mme Christelle Giraud-Nydegger	GdG
M. Olivier Moulin	GdG
M. Rupert Schildböck	PS-Les Verts-POP ; rapporteur
M. Patrick Wegmann	UDC ; 1 ^{er} membre

s'est réunie le 10 mai 2021 à la Salle Mont-Blanc du bâtiment communal de Montoly à Gland en présence de M. Michael Rohrer, municipal en charge de l'équipement, espaces verts et la gestion des déchets, ainsi que de M. Ranfiss Trujillo, Chef de Service, Service des infrastructures et de l'environnement de la ville de Gland.

Remerciements

Les membres de la commission remercient les personnes précitées pour leur disponibilité et les réponses apportées à leurs questions.

Préambule

Comme expliqué dans le texte du [préavis municipal 95-2021](#) (page 1), « la ville [de Gland] souhaite aujourd'hui se doter d'un plan directeur de la mobilité et du stationnement. Ce plan sera multimodal et se penchera sur les thématiques de la mobilité douce et active (en actualisant le **Plan directeur des mobilités douces**¹ de 2006), des transports publics, de la circulation routière et du stationnement. »

Les buts du futur Plan est de « proposer une vision ambitieuse qui s'inscrit dans la durée et de définir un plan d'action avec une liste de mesures concrètes et hiérarchisées. »

¹ Le Plan directeur des mobilités douces, de 2006, est disponible auprès de l'administration de la ville de Gland.

Le présent préavis demande au Conseil communal de lui accorder un crédit d'investissement pour l'élaboration de ce nouveau plan qui devrait voir le jour en 2023.

Exposé

Contexte et cadre légal cantonal

Le canton de Vaud² reconnaît qu'au sujet de la mobilité « [les] communes [aient] une importante carte à jouer. » L'approche multimodale est vivement recommandée « pour alléger la pression du trafic motorisé sur les routes et sur l'environnement, la cohabitation et la complémentarité des modes de transport. »

Pour une politique communale de mobilité multimodale il s'agit, toujours pour le canton de Vaud, de considérer les éléments suivants :

- Réseau routier : hiérarchisation et aménagement
- Transport individuel motorisé : localisation des activités et stationnement
- Transports publics : organisation et accessibilité aux arrêts
- Mobilités douces : réseaux de mobilité douce (piétonnier et cyclable) et promotion des mobilités douces

Une série des lois fédérales et cantonales fixe le cadre légal pour la commune qui songe à élaborer un plan directeur tel que prévu par le présent préavis (liste non-exhaustive) :

- [Loi sur la mobilité et les transports publics \(LMTP, RSV 740.21\)](#)
- [Loi sur les routes \(LRou ; RS 725.01\)](#)
- [Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre \(LCPR, RS 704\)](#)
- [Loi fédérale sur l'aménagement du territoire \(LAT ; RS 700\)](#)
- [Loi sur l'aménagement du territoire et des constructions \(LATC ; RS 700.11\)](#)
- [Plan directeur cantonal \(PDCn\)](#)

Contexte glandois

A juste titre le [préavis municipal 95-2021](#) cite une série de motifs qui justifient aujourd'hui les démarches prévues par le projet préavisé :

- Le développement rapide continu de la ville de Gland, de son espace urbain et de ses infrastructures (depuis 2006, date de l'actuel plan directeur des mobilités douces) ;
- La situation plus qu'insatisfaisante de l'avenue du Mont-Blanc (l'axe principal nord-sud de la ville) ;
- L'évolution continue des comportements des usagers de l'espace public.

A ces motifs on peut encore ajouter d'autres éléments issus des débats au sein du Conseil communal :

- Le développement et mise en œuvre du Plan Directeur Intercommunal ainsi que la mise à jour de la planification du territoire communal (cf. [postulat Rupert Schildböck](#) de décembre 2020) ;
- Les résultats de l'étude pour la refonte et la modernisation des Transports publics urbains de Gland (TUG) demandé par le préavis 93-2021 ([texte du préavis](#), [rapport de Commission technique](#), [décision du Conseil communal](#)) ;

² Cf. site web du canton de Vaud au sujet de la [mobilité multimodale](#) (consulté en mai 2021).

- Les considérations relatives à la mobilité au Centre sportif En Bord ([postulat Rasul Mawjee](#) de mars 2021)

Le futur Plan directeur de la mobilité et du stationnement (PDMS)

Dans le préavis la municipalité souligne que « l'enjeu principal du Plan directeur de la mobilité et du stationnement est l'intégration de toutes composantes qui font la mobilité [et le stationnement] pour établir un document directeur. » Par la suite ce plan devrait servir comme « feuille de route aux services de l'administration pour identifier les mesures et projets à mener, ainsi qu'à les hiérarchiser. »

Pour y arriver, la municipalité prévoit quatre éléments clefs pour le projet préavisé :

- L'assistance de la municipalité pour identifier les marges de manœuvre ;
- L'intégration de la population dans le projet via un processus participatif ;
- La prise en compte de tous les modes de déplacement sur l'ensemble du territoire communal ;
- L'établissement d'un canevas pragmatique et concerté des mesures à mener dans le futur.

Prestataire

À la suite d'un appel d'offre sur invitation, l'offre du bureau d'ingénieur en mobilité [RGR Roger-Grandpierre et Rapp SA](#) a été jugé le plus avantageuse. Comme précisé dans le préavis, ses prestations toucheront les quatre éléments précités du projet.

Calendrier

Les différentes étapes du projet devraient se réaliser entre juin 2021 (validation du préavis 95 2021) et le printemps 2023 (présentation du Plan directeur de la mobilité et du stationnement).

Coûts et financement

Les coûts estimés pour le projet tel que préavisé sont de CHF 190'000.00, montant pour lequel l'autorisation de contracter un emprunt est sollicité aux conditions le plus favorables.

Questions posées lors du premier débat du Conseil communal et par la Commission technique lors de sa séance ainsi que réponses de M. Michael Rohrer, Municipal en charge du dossier, et de M. Ranfiss, Chef de Service

Lors de la réunion de la Commission technique les représentants de la Municipalité et du Service des infrastructures et de l'environnement de la ville ont répondu à une série des questions de clarification donnant ainsi de l'information supplémentaire au sujet des différents aspects du projet d'élaboration d'un futur Plan directeur de la mobilité et du stationnement.

- Vue que la nouvelle version de [l'Ordonnance du DETEC loi sur les zones 30 et les zones de rencontre](#) (RS 741.213.3) qui hiérarchise les carrefours, **est-ce que la Rue de la Gare pourrait être considérée comme une zone verte ?**

La Rue de la Gare fait actuellement l'objet d'un projet de requalification ayant l'objectif de sécuriser et de promouvoir la mobilité douce. Pour ce faire, il projette une augmentation des largeurs dévolues aux trottoirs et une modification du régime de circulation pour les véhicules.

En effet, la législation a changé et il est désormais possible de déroger au principe de priorité de droite dans une Zone 30 dans le but de favoriser la progression des vélos sur un axe déterminé. On parle alors de « rue cyclable ». Forte de cette opportunité, la Municipalité a l'ambition d'appliquer un tel principe à la Rue de la Gare, à l'horizon 2023-2024. Ce projet de requalification est actuellement en consultation auprès des instances cantonales pour déterminer si ce principe de « rue cyclable » pourrait être homologué sur la Rue de la Gare.

- Le préavis mentionne que le **bureau d'ingénieur en mobilité a été choisi pour son prix**. Est-ce que ses compétences n'étaient pas un critère ?

Pour être précis, le préavis stipule qu'un appel d'offres sur invitation a été réalisé et que l'offre la plus avantageuse a été retenue. Cela signifie pour la [Loi sur les marchés publics \(LMP-VD, RS 726.01\)](#) que l'offre a été analysée sur plusieurs critères d'aptitudes et d'adjudication. En effet, la procédure sur invitation oblige de mettre au minimum un critère de qualité en plus du prix. C'est l'offre obtenant la meilleure note de l'ensemble des critères qui est jugée la plus avantageuse selon la LMP.

Dans notre cas, l'évaluation des offres reçues portait sur le prix (35% de la note totale) mais également sur la planification de l'étude (20%), la méthodologie proposée (15%), les qualifications des personnes-clés proposées pour l'exécution du marché (15%), le volume d'heures nécessaires (10%) et les sous-traitants éventuels (5%). D'ailleurs, l'offre de RGR n'était pas le meilleur du point de vue économique.

- Est qu'une **coordination entre ce projet, l'étude TUG (préavis 93-2021) et le postulat Rasul Mawjee de mars 2021** est prévue ?

Dans le cas du PDMS, il s'agira d'intégrer les réflexions menées par l'étude TUG au plan directeur multimodal à l'aide du groupe décisionnel (GD) stipulé dans le préavis. Celui-ci se composera des différents Chefs de service impliqués selon les thèmes abordés. Or, le SPOP en charge de l'étude TUG et le SIE feront naturellement partie du GD en continu de l'étude, car ces deux services possèdent un impact dans toutes les phases prévues.

- Au page 3 du préavis il est indiqué qu'une **expertise de trafic sur l'avenue Mont-Blanc** a été menée en janvier 2021 : est-ce raisonnable d'utiliser les résultats de cette étude vu qu'elle a été effectuée durant la phase de télétravail ordonnée par le Conseil fédéral et qui ainsi ne reflète peut-être pas la réalité de la circulation en temps « normal » ?

L'expertise de trafic menée en janvier 2021 est fondée sur des comptages de trafic effectués en octobre et novembre 2020 dont les résultats ont été augmentés de 15% pour tenir compte de la crise sanitaire en général et du télétravail en particulier. Cette valeur a été déterminée par les ingénieurs trafic en charge de ces comptages en se basant sur de nombreuses données croisées avant / pendant le COVID-19 à leur disposition.

Ces données sont fiables et suffisantes pour identifier les axes d'amélioration et les aménagements y relatifs. En effet, le domaine de la mobilité travail sur des niveaux de services est basé sur le temps d'attente moyen et le débit déterminant sur un axe routier, dont les données représentatives sont des plages. De plus, les aménagements sont dimensionnés sur le long terme et il faut donc réaliser des projections interactives.

- Dans quelle mesure le futur Plan directeur considère-t-il la **mobilité électrique, que ce soit pour les véhicules à quatre ou à deux roues, y compris au stationnement**, sachant que le préavis ne mentionne nulle part ce mode de mobilité ? Certaines mesures qui en

découlent devraient pouvoir prévoir les infrastructures de mobilité orientées vers l'avenir et/ou exploiter les potentiels.

L'objectif premier de l'étude est de réaliser une « feuille de route » établissant les mesures et projets d'aménagements en vue d'améliorer le réseau routier actuel, en tenant compte des évolutions technologiques mais aussi des mœurs en la matière.

Dès lors, la motorisation importe peu, mais le type de véhicule (motorisés, poids lourds, deux-roues, véhicules autonomes) est quant à lui important. Cela concerne la partie mobilité de l'étude, néanmoins le stationnement tiendra compte de cette donnée nécessaire au dimensionnement du nombre de places dévolu à la recharge. Des contacts se feront donc avec la SEIC, propriétaire des bornes de recharges actuelles afin de déterminer la demande et/ou les besoins.

- Dans le cas où la mobilité électrique serait prise en compte dans l'élaboration de ce Plan directeur, est-ce qu'il existe des **mesures d'accompagnement spécifiques ou des soutiens financiers (subventions) fédéraux et/ou cantonaux**, et le cas échéant est-il prévu de les solliciter pour ce projet ?

Comme précédemment annoncé, la motorisation électrique importe uniquement pour le stationnement et nous travaillons avec la SEIC pour l'équipement de bornes pour les parkings. D'un premier point de vue, il n'y aura donc pas de subvention étatique. Cependant, le cahier des charges de bureaux spécialisés intègre la vérification d'éventuelles subventions et les démarches en vue de leur obtention. L'étude vérifiera donc ce point au moment opportun.

- Est-ce que la DGMR propose un **accompagnement cantonal dans le cadre de l'élaboration de ce projet**, voire des subventions spécifiques pour permettre à une commune d'élaborer un plan directeur de la mobilité et de stationnement ?

Les démarches auprès de la DGMR n'ont pas encore été entreprises pour identifier leur rôle et leur partenariat. A notre connaissance, il n'existe pas d'accompagnement spécifique à ce genre d'étude, hormis le traditionnel rôle d'organe de vérification dans le cadre de procédure régi par la [Loi sur les routes \(LRou, RS 725.01\)](#).

Cela signifie que seuls les aménagements projetés feront office d'un examen préalable auprès de la DGMR, qui formulera ses remarques à ce moment-là. Son préavis sera traité et considéré pour la mise à l'enquête des aménagements.

Néanmoins, précisons que le SIE possède une excellente relation avec le Voyer de l'arrondissement et la DGMR en général, et qu'il est de coutume de réaliser des échanges informels pour obtenir des conseils et aboutir à un projet correspondant, certes aux normes professionnelles, aux attentes de tous les partenaires.

- Comment se fait-il que le **projet de construction d'une patinoire** soit déjà mentionné dans le préavis alors que ce projet n'a pas encore été présenté au Conseil communal ?

L'étude se veut proactive et tient compte de l'ensemble des projets envisagés ayant un fort impact sur le réseau routier et/ou sur la demande en stationnement. Ce projet ayant été annoncé dans la presse, on se doit de le considérer, tout au moins dans la partie de collecte des données. L'étude déterminera si l'on doit le considérer définitivement ou pas et le temps de réalisation permet de reconsidérer ceci selon la confirmation ou l'infirmité de ce projet.

- **Quels seront les moyens mis en place pour assurer une démarche participative de la population dans ce projet ?**

Le cahier des charges faisant partie intégrante des prestations de l'ingénieur prévoit un nombre de séances et d'heures dévolus à intégrer la population dans les réflexions.

Les moyens sont à définir et à faire valider par l'Exécutif selon les thématiques abordées et au moment opportun. Pour le moment, on imagine des ateliers participatifs ou des séances de présentation de l'étude avec un droit de parole des participants découlant sur des séances de travail avec la Municipalité pour identifier les mesures ou propositions à retenir. Une restitution ouverte au public à l'issue de chacun de ces ateliers est par ailleurs prévue.

Considérations de la Commission technique

La Commission technique chargée d'étudier ce préavis salue la volonté de la Municipalité de vouloir avoir une vision globale de la mobilité et du stationnement sur le territoire glandois afin d'identifier les meilleures solutions pour l'avenir, d'améliorer la mobilité pour que celle-ci soit attractive, de répondre à des besoins et de pouvoir assurer le confort et la qualité de vie à la population de Gland et aux gens de passage.

La Commission comprend que la démarche participative dépendra aussi de l'impulsion de la Municipalité et du Chef de service durant la prochaine législature.

La Commission encourage la Municipalité à définir, à travers ce projet, une vision stratégique et des objectifs incluant chacun des acteurs clés, publics et privés, de la mobilité. Cet alignement permettra ainsi un équilibre entre la vision et la faisabilité des projets à mener dans le futur, et d'aboutir à des stratégies cohérentes.

Néanmoins, la Commission regrette quelque peu que l'étude soit très focalisée sur la ville de Gland. En effet, la Commission estime que cette étude devrait s'inscrire dans un cadre un peu plus large, qu'elle prenne en considération au moins les flux entrants et sortants en périphérie et le développement actuel et futur de la mobilité multimodale de la région.

Dès lors, l'étude devrait avoir l'ambition d'ouvrir, voire de ré-ouvrir les champs des possibles de la mobilité de demain. Le futur de la mobilité à Gland ne devrait plus être pensé en circuit fermé.

La Commission encourage la Municipalité à inscrire ce projet dans une réflexion large qui englobera les nombreuses interventions faites aux séances du Conseil communal et qui pour la plupart ont été mentionnées dans le préavis, notamment la démarche Smart City ([préavis 68-2020](#)), l'étude relative à la demande d'un crédit d'étude pour la refonte et la modernisation des Transports urbains de Gland ([préavis 93-2021](#)), ainsi que les postulats de Rupert Schildböck ([POS Rupert Schildböck, décembre 2020](#)) et de Rasul Mawjee ([POS Rasul Mawjee, mars 2021](#)).

La Commission encourage la municipalité à s'octroyer une marge d'intervention pour des éléments itératifs (tendances, appréciations des nouveaux usages et des pratiques de la mobilité, pour prendre en considération l'évolution des modes de vie, des usages, etc.). Il est en effet important d'ouvrir un espace de partage et de débat pour appréhender collectivement, avec les acteurs de la région concernés, publics et privés, ce qui peut dès aujourd'hui changer et façonner la mobilité de demain.

D'autre part, la Commission estime qu'il sera essentiel d'étudier les articulations possibles entre les politiques d'aménagement et d'urbanisme.

L'acceptation de ce projet étude ne devra pas bloquer certains aménagements qui pourraient se révéler être intéressants avant la fin de l'étude, soit au printemps 2023. La Commission encourage la Municipalité à ne pas se limiter et à continuer à réfléchir à des aménagements simples à court terme, et à rester pratique et pragmatique dans le cadre de cette politique publique.

En termes de communication, la Commission encourage la Municipalité à communiquer de manière régulière sur l'avancée du projet et de permettre à la population, mais également à d'autres parties prenantes, de participer aux phases d'itération prévues tout au long de l'étude (p.ex. le Parlement de Jeunes (PDJ), l'association des parents d'élèves de Gland (APE Gland), l'association Vivre à Gland (VIVAG), l'association intercommunale Région de Nyon, l'Association Économique de Gland et Région (AEGR), l'association Pro Vélo La Côte, l'Association transport et environnement (ATE-Vaud), etc.).

Une fois que le projet sera terminé, la Commission encourage la Municipalité à réactualiser de manière régulière le futur Plan directeur de la mobilité et du stationnement (PDMS) et ceci afin de garder une certaine dynamique, de permettre des phases d'itération et de pouvoir prendre en considération de manière régulière les pratiques évolutives de la mobilité, les nouveaux usages, l'évolution des modes de vie, de l'organisation du travail, et des usages numériques.

Conclusions

- **Sur la base** de son étude du préavis municipal 95-2021 relatif à la demande de crédit de crédit d'investissement pour l'élaboration d'un plan directeur de la mobilité et du stationnement,
- **Ayant considéré** les informations et documents supplémentaires fournis par les représentants de la Municipalité et du Service des infrastructures et de l'environnement de la ville de Gland,
- **Et en connaissance de** ses considérations formulées à l'issue de son analyse,

La Commission technique chargée d'étudier le préavis municipal 95-2021 relatif à la demande de crédit d'investissement pour l'élaboration d'un plan directeur de la mobilité et du stationnement, à l'unanimité de ses membres, **recommande** au Conseil communal de la ville de Gland :

- D'accepter les conclusions de ce préavis, et
- De prendre les décisions suivantes :
 - I. D'accorder un crédit de CHF 190'000,00 TTC et d'autoriser la Municipalité de la ville de Gland à entreprendre cette étude, et
 - II. D'autoriser la Municipalité de la ville de Gland à emprunter la somme de CHF 190'000,00.



Signatures des membres de la Commission

Mme Anna BEUTLER
Mme Christelle GIRAUD-NYDEGGER
M. Olivier MOULIN
M. Rupert SCHILDBÖCK, rapporteur
M. Patrick WEGMANN, 1 ^{er} membre

Gland, 7 juin 2021

