

## Rapport de la Commission technique

### Préavis municipal n°82 relatifs à la demande de crédit d'investissement pour la l'étude en vue de l'amélioration de l'accessibilité de la mobilité douce à la gare de Gland : passage sous-voies de l'Avenue du Mont-Blanc

Gland, le 21 octobre 2020

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

La Commission technique chargée d'étudier le préavis municipal n° 82, composée de :

Wegmann Patrick	UDC 1 <sup>er</sup> membre, rapporteur
Moulin Olivier	GdG
Bovet Regina	GdG
Haesslein Timothée	PLR
Félix Caroline	PS-Les Verts-POP

s'est réunie le 21 octobre 2020 à la salle Mont-Blanc, bâtiment de Montoly, en présence de Monsieur le Municipal Michael Rohrer, ainsi que de M. Ranfiss Trujillo, chef de service du SIE.

#### Remerciements

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

#### PRÉAMBULE

Le passage inférieur de l'Avenue du Mont-Blanc constitue l'unique point de traversée des voies ferrées à l'ouest de la ville de Gland. Cet aménagement sous-voies conçu avant tout pour le trafic motorisé présente actuellement un net déficit d'attractivité et de confort pour les mobilités douces, notamment en comparaison du passage sous-voies de la gare réalisé en 2017.

Du fait qu'il n'est pas attractif ni direct, l'aménagement actuel pousse certains usagers à entreprendre la traversée des voies ferrées à niveau. En plus d'être particulièrement dangereuses, ces tentatives peuvent entraîner le ralentissement, voire la paralysie du trafic ferroviaire. Bien qu'en partie palliée, depuis la mise en place de grillages le long du P+R de la route de Nyon, cette situation reste inacceptable et il convient de faire du passage inférieur le moyen naturel de traverser les voies. Toutefois, la distance entre la Route de Nyon au nord et le Chemin de la Crétaux au sud demeure pratiquement incompressible, et aucun "raccourci" n'est donc envisageable pour relier les deux côtés de la plateforme gare.

Ce projet s'inscrit dans la stratégie de mobilité douce de la Ville en complément du passage inférieur de la gare, assurant ainsi un meilleur fonctionnement de la plateforme gare et renforçant les liaisons inter-quartiers entre nord et sud de la ville, mais également entre la gare et les futurs développements urbains de l'ouest glandois.

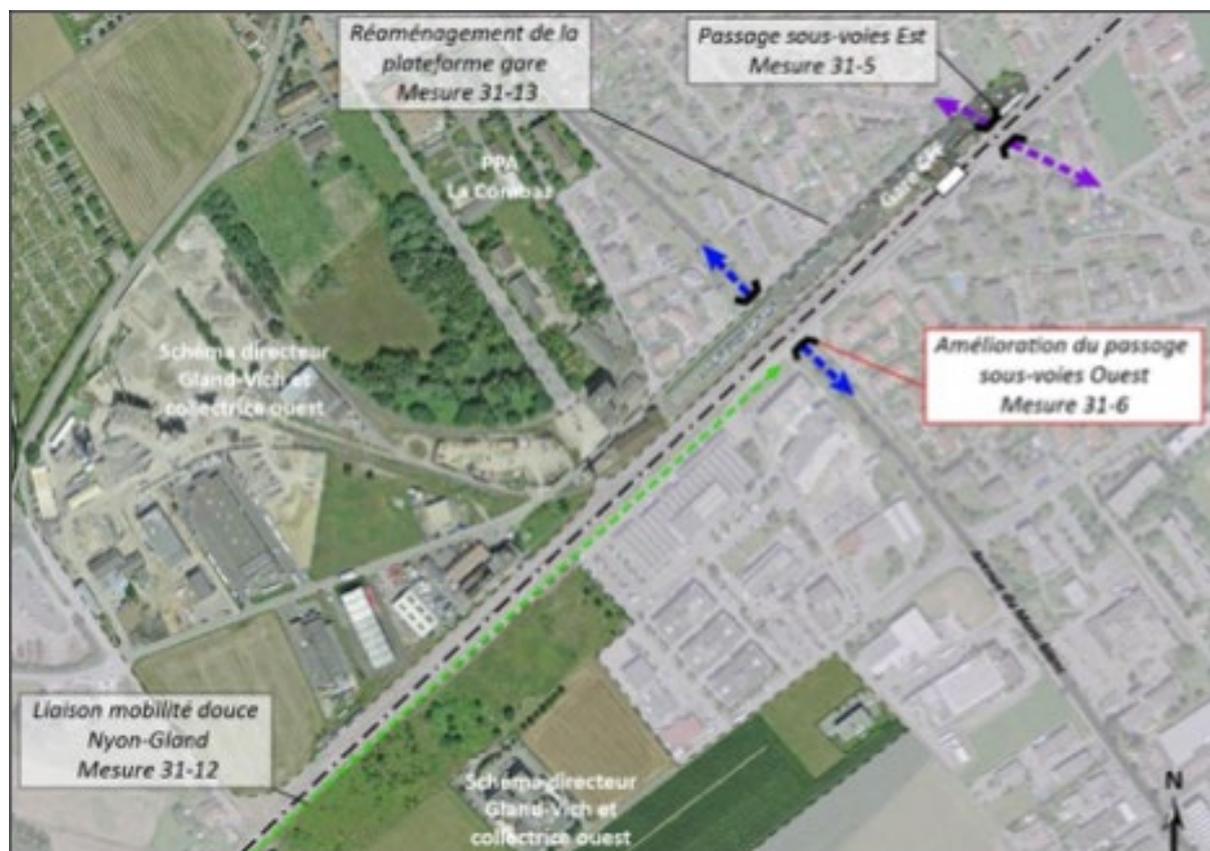


Figure 1 : schéma d'ensemble des mesures de mobilité douce du territoire glandois inscrites au Projet d'agglomération du Grand Genève

-3-

En 2016, la Municipalité inscrivait l'amélioration du passage inférieur existant à l'Avenue du Mont-Blanc au Projet d'agglomération (PA)<sup>1</sup> avec le niveau de priorité le plus élevé. Pour rappel, cette inscription au PA souligne le caractère nécessaire de la mesure à l'échelle supracommunale et implique un calendrier de réalisation prédéfini : en l'occurrence, le début des travaux doit nécessairement intervenir au plus tard en 2025. Par ailleurs, si les conditions-cadres en lien avec le PA sont respectées (délais, atteinte des objectifs, etc.), alors le projet

2 pourra bénéficier d'une subvention fédérale de l'ordre de 40% (octroyée à posteriori).

## SITUATION ACTUELLE

Le passage inférieur est constitué de deux niveaux séparés par un dénivelé de six mètres environ. Le niveau inférieur est l'Avenue du Mont-Blanc, tandis que le niveau supérieur est celui des voies ferrées, du P+R ainsi que des voiries situées de part et d'autre de l'infrastructure ferroviaire (Route de Nyon au nord et Chemin de la Crétaux au sud). A l'heure actuelle, seuls deux escaliers existent pour connecter les deux niveaux et permettre le franchissement de la plateforme gare. Tous les deux sont situés dans le talus, côté Lausanne. Les photos ci-dessous en donnent un aperçu.

(1) (2) (3)

*(1) L'escalier nord ne répond pas aux normes (largeur insuffisante et nombre de marches consécutives trop important). De plus, son accès depuis la Route de Nyon n'est pas mis en valeur et il n'y a pas de passage pour piétons depuis le P+R.  
(2) Le passage inférieur actuel est dépourvu d'aménagements, ce qui donne un sentiment d'insécurité et de manque de confort.  
(3) Côté sud, l'escalier a été élargi en 2017 mais ne répond tout de même pas aux normes (nombre de marches consécutives trop important) et "déborde" sur le trottoir ce qui entrave le travail de la voirie.*

Les aménagements actuels pour franchir les voies ferrées à l'Avenue du Mont-Blanc ne sont donc accessibles que par les piétons, tandis que les cyclistes, les personnes à mobilité réduite ou encore les piétons avec poussette par exemple sont contraints d'emprunter le passage inférieur de la gare situé à plus de 250 mètres. Ce détour forcé par la gare engendre un temps de parcours de plus de dix minutes à pied pour connecter les deux escaliers susmentionnés.

Le dénivelé important entre le "plateau" de la gare et l'Avenue du Mont-Blanc, l'absence de prise en compte des personnes à mobilité réduite, la non-conformité des escaliers existants, l'éclairage insuffisant et l'impression générale du manque de sécurité ressenti en empruntant le passage inférieur le rendent peu attractif.

En outre, il n'existe pas d'aménagement pour les modes doux de l'autre côté de l'avenue (côté Genève), malgré la présence de plusieurs entreprises notamment.

<sup>1</sup> Mesure 31-6 "Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Gland : passage sous-voies ouest Av. du Mont-Blanc" du projet d'agglomération du Grand-Genève 3<sup>e</sup> génération déposé auprès de la Confédération en décembre 2016. Avant cela, la nécessité d'une amélioration de la traversée des voies à l'ouest de Gland était déjà identifiée dans la 2<sup>e</sup> génération du PA (2012), mais concernait la création d'un nouveau franchissement devisé à quelque dix millions de francs. Par la suite et compte tenu de la non-concrétisation du schéma directeur Gland-Vich dans sa forme de 2006, la mesure inscrite au PA a été modifiée pour proposer finalement l'amélioration du passage inférieur existant à l'avenue du Mont-Blanc, devisée à 3.04 millions de francs dans le PA3.

<sup>2</sup> Taux de subventionnement entériné par l'Accord sur les prestations concernant le projet d'agglomération du Grand Genève, 3<sup>e</sup> génération, partie transports et urbanisation (04.11.2019)

Discussion :

Le premier membre ouvre la séance et passe la parole à M. Rohrer pour un éventuel complément d'information au préavis. Ceci n'est pas le cas et nous passons en revue les réponses aux questions de la commission.

Question :

1. Dans une bonne partie du préavis, on ne parle que de passage sous-voie et il est mentionné notamment que ce projet fait partie du Projet d'Agglomération (PA), qu'il est prioritaire, et qu'il pourrait y avoir des subventions fédérales à hauteur de 40 %. Merci de bien vouloir éclaircir cette question.

Cette question est multiple et je pense, comprend la question posée par Olivier Moulin au conseil. Le titre du préavis ne fait mention que de "passage inférieur", mais nous allons tout de même effectuer une étude sur une variante supérieure. Lorsque nous avons déposé au niveau régional, nous n'avions pas envisagé de variante par le haut, variante qui n'est venue que par la suite. Comme ces projets sont déposés au niveau fédéral, nous ne voulions pas changer le titre pour ne pas créer de confusion.

Et pour répondre aux questions : oui, ce projet fait partie du PA4, prioritaire, et que des subventions vont pouvoir être obtenues. Quant au pourcentage de subventions, il n'est pas défini, la Confédération ne s'est pas encore déterminée sur le pourcentage de subventions dans la PA4 pour l'agglomération Grand Genève. Mais on peut estimer que ces subventions fédérales seront de l'ordre de 35 à 40 %. Et il y aura éventuellement également des subventions cantonales (généralement, quand il y a subventionnement fédéral, le cantonal suit)

2. Ces informations concernant le (PA) et les subventions s'appliquent-elles bien aussi à la variante 3 « Passerelle au-dessus des voies » ?

Si le projet passe la rampe des différentes validations régionales et fédérales, oui.

3. D'autre part, il est mentionné que cette variante 3 peut être combinée avec l'amélioration des aménagements existants. Pouvez-vous nous dire sur la façon dont les 3 variantes peuvent se combiner entre elles.

Si on pouvait donner la réponse, on n'aurait pas besoin de faire d'étude... Donc non, c'est l'étude qui pourra nous le dire, il y a déjà des escaliers existants, et l'étude montrera si on peut les combiner à une variante ou s'il faut les réaménager complètement.

4. Une analyse de fréquentation as-t'elle été effectuée ?

Non, nous n'avons pas d'analyse de fréquentation actuellement

5. Au bénéfice de qui ce passage profiterait ? Les CFF ? Les futurs employés de Swissquote ?  
Pouvons-nous espérer une participation financière des 2 ?

Le bénéfice sera pour la population entière, habitants et employés sur la ville de Gland. Faire payer les CFF ? On peut toujours rêver. Quant à Swissquote, on a déjà négocié des aménagements (trottoirs le long de leurs parcelles), et ils sont soumis à un plan de mobilité qui les contraint à avoir un nombre de place de parc minimal... Tenter de les faire payer est de leur dire : "On vous limite le nombre de place de parc et on vous fait payer les infrastructures pour que vos employés viennent en transport public...". Je ne sais pas si on va inciter de nombreuses entreprises à venir s'installer à Gland avec un tel discours...

## Délibération

Les membres de la commission sont convaincus du bien-fondé du préavis. En effet une étude va permettre de répondre à des questions que tous les habitants de Gland désire.

## Vœux

La commission est tout à fait consciente que satisfaire toute la population ne sera pas possible. Nous demandons néanmoins que la Municipalité prenne en considération la sensibilité des (personnes âgées, familles avec poussettes et les cyclistes) pour que ceux-ci puissent avoir la possibilité de rejoindre la partie sud de Gland en sécurité.

En outre, elle souhaite que l'étude qui va être faite fasse preuve d'ambition et qu'elle n'hésite pas d'utiliser cette opportunité pour proposer quelque chose d'inattendu et d'audacieux, pourquoi pas un ouvrage d'art qui fasse envie dans toute la région.

## Conclusions

Fondée sur ce qui précède, la Commission technique recommande, à l'unanimité de ses membres, d'accepter les conclusions du préavis municipal n° 82 et de prendre les décisions suivantes :

- I. d'accorder un crédit de CHF 110'000.- et d'autoriser la Municipalité à entreprendre cette étude ;
- II. d'autoriser la Municipalité à emprunter la somme de CHF 110'000.-.

**Signatures des membres de la Commission**

Patrick Wegmann, 1 <sup>er</sup> membre, rapporteur
Moulin Olivier
Bovet Regina
Haesslein Timothée
Félix Caroline