

Rapport de la Commission technique
Préavis municipal n° 28 relatif à la demande de crédit d'investissement pour l'étude de la requalification du Chemin de la Vy-Creuse et de la Rue du Perron

Gland, le 18 septembre 2022

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

La Commission technique chargée d'étudier le préavis municipal n° 28, composée de :

VILLAINÉ Véronique	PS-Les Verts; 1 ^{er} membre et rapporteure
SICURANZA Dario	GdG
DE SIEBENTHAL Yann	GDG
GIRARDET Michel	PLR
RIESEN Pascal	UDC

s'est réunie le lundi 12 septembre 2022 à 18h30, bâtiment Montoly, salle Léman, 1er étage, à Gland, en présence de Madame la Municipale GIRAUD-NYDEGGER Christelle, ainsi que de Monsieur TRUJILLO Ranfiss, chef du Service des infrastructures et de l'environnement.

Remerciements

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

Préambule

Ce préavis fait suite à un 1^{er} préavis déposé en Mai 2017 concernant un 1^{er} crédit d'étude sur la requalification de cette zone [Préavis 21 2017](#).

Il fait également suite à un projet initié en 2010 pour requalification de la route de Luins jusqu'au rond point « Schilliger ».

Les aménagements de la partie amont de l'axe routier, sur la Route de Luins, ont été réalisés en 2012 – 2013, l'assainissement du pont routier au dessus des voies CFF a été réalisée en 2019

Exposé

Mme GIRAUD-NYDEGGER Christelle expose que ce 2^{ème} préavis vise à

- Confirmer les 1^{ères} hypothèses et aller plus loin dans les appels d'offres
- Optimiser le projet en y incluant une réflexion sur la mobilité.
- Prendre en compte les objectifs du plan climat et du plan lumière
- Intégrer les concepts smart-city

Pour la Municipalité cet axe est un axe structurant de la circulation dans la ville à l'image de l'avenue du Mont-Blanc permettant de se rendre de haut en bas sans traverser la ville.

L'inscription de ce projet – validée par la Municipalité en 2020 - au projet d'agglomération de 4e génération (PA4) permettra de bénéficier d'une subvention fédérale. Celle pourrait être de l'ordre de 1 Million CHF mais ce chiffre n'est qu'approximatif.

* * * * *

Précisons quelques mots de vocabulaire

Normes [VSS](#) : Ensemble des normes concernant la route et les transports

Normes [SSIGE](#) : ensemble des normes concernant la distribution de l'eau

Dans ce rapport, les notions de côté « droit » de la route indiquent le côté utilisé pour la descente vers le lac, à l'inverse le côté « gauche » est celui de la montée.

A la suite de l'introduction de Mme GIRAUD-NYDEGGER Christelle et M. TRUJILLO Ranfiss, la Commission s'est penchée sur les questions posées par les Conseiller-ère-s lors du dernier Conseil, ainsi que celles posées par les membres de la Commission. Nos deux interlocuteurs y ont répondu et les réponses ont été retranscrites ci-dessous :

Concernant le tableau page 4 sur le dimensionnement des réseaux communaux

Est-on vraiment largement sous-dimensionné ? quel est le degré d'urgence de remplacement des réseaux ?

- 4 -

Réseaux communaux				
Eau potable		Unitaires /Séparatifs dormants	Eaux claires	Eaux usées
DN max [mm]		DN max [mm]	DN max [mm]	DN max [mm]
Nord pont Vy-Creuse				
Zone A	125	300	400	300
Zone B	125		500	315
Sud pont Vy-Creuse				
Zone C	150		1000	500

Tableau 1 : récapitulatif technique des réseaux souterrains.

Il y a une insuffisance en capacité qui risque de provoquer des inondations dans les réseaux privés en cas de forte pluie même si depuis 10ans ce n'est pas arrivé.

De plus la zone A n'a pas de réseau séparatif eaux claires – eaux usées et n'est donc plus aux normes

Serait-il possible de passer la zone « Perron » en zone 30 pour éviter des expropriations ? pourquoi ne pas passer toute la route en zone 30 ?

Diverses mesures Visispeed montrent qu'en moyenne la circulation dans cette zone Perron est inférieure à 50km à l'heure

De plus cette route dans son ensemble et de compétence cantonale, un passage en zone 30 relève de l'autorité communale.

Une route qualifiée de « collectrice » ne peut pas avoir une zone 30. La subvention accordée par la Confédération risquerait d'être annulée.

Le but est également de détourner le plus possible la circulation routière du centre de la ville et d'inciter les conducteurs à utiliser les 2 routes collectrices (Mont-Blanc – Vy-Creuse) plutôt que la traversée de Gland.

Comment est envisagé l'évolution de la circulation, risque t-il d'y en avoir plus ? comment sortir des places sur le côté droit de la route pour monter ?

Actuellement il passe sur cette route 6 à 7000 véhicules jour. Ce chiffre est très faible pour un tel axe. Une projection montrerait un flux d'environ 15'000 voitures d'ici 10 ans.

Les ronds-points prévus devraient aider à gérer la fluidité.

Quel est l'impact de l'étude du TUG sur ce projet ?

L'augmentation du gabarit et l'amélioration des ronds-points permettent des arrêts de bus sur chaussée.

Il n'y a pas de problème de croisement jusqu'à maintenant, cela devrait perdurer voire s'améliorer

Le projet parle d'emprise sur des zones agricoles sur lesquelles aucune construction n'est possible, comment cela va-t-il être résolu ?

La plus grande emprise aura lieu sur le côté gauche sur la partie entre le bas du pont (restaurant 14) et le rond-point des Salletes (rond-point avec la Grand-rue)

Le projet routier a été approuvé par la Confédération, les emprises se feront sur des accotements non exploitables, cela ne devrait pas poser de soucis.

Pourquoi avoir retenu une piste cyclable des 2 cotés plutôt qu'un trottoir d'un côté et une piste cyclable bidirectionnelle de l'autre ?

On parle ici de bandes cyclables plutôt que de pistes cyclables.

Il a été retenu dans ce projet des gabarits minimaux de 1.25m – la norme étant plutôt de 1.5 mètre. Une piste cyclable complète sur la gauche est assez complexe de par les sorties de maison et dévers liés aux trottoirs.

De plus une telle solution aurait exigé de faire un gabarit global plus important.

Cette route dans cette configuration ne semble pas dédiée au vélo de loisir notamment pour les familles et les enfants, pourquoi ?

C'est une zone de passage, le but est de transférer les usagers en mobilité douce sur des zones plus apaisées.

Pour les loisirs, il est favorable de privilégier les passages à travers les zones 30.

Pourquoi avoir supprimé le rond-point de la rue de la Prairie qui faisait ralentir un peu les automobilistes après la descente du pont ?

Il a été privilégié de faire un giratoire à la sortie du pont au niveau de Montoly, cela devrait permettre le ralentissement à la sortie du pont et avant la descente. Un passage piéton sera également construit au niveau du carrefour « Prairie-Vy-Creuse ».

Le bureau Holiger mandaté pour le 1^{er} préavis n'a pas été reconduit pour cette étude, qu'elle en est la raison ?

C'est un préavis soumis à l'offre sur les marchés publics, le bureau n'a pas gagné l'offre.

Que signifient les termes d'aménagements provisoires à la rue du Perron qui seraient installés très rapidement ?

Il faut comprendre « aménagements de tests » tels que des plots, des marquages provisoires qui serviront à définir de manière plus fine et à terme à valider les solutions retenues pour le projet.

Est-ce que les travaux de sous-sol pourraient permettre l'extension du réseau de chauffage à distance ?

Dans ce type de chantier, tous les acteurs pouvant y voir une opportunité sont consultés (Swisscom, TermoResô, SEIC...).

Quel est le rôle des ingénieurs communaux dans ce projet ?

Les ingénieurs communaux font déjà face à une surcharge de travail, raison pour laquelle ils suivent essentiellement les tâches administratives et celles liées à la planification des projets.

Afin de veiller à l'impartialité dans le choix des prestataires, les ingénieurs communaux ne sont pas non plus directement impliqués dans les travaux d'études.

Délibération de la commission

La commission dans son ensemble soutient ce préavis mais s'interroge sur les points suivants :

La commission est préoccupée par le nombre d'oppositions potentielles qu'amèneront les expropriations sur le tronçon Perron et les retards inhérents sur le projet.

Il faut noter qu'un groupement de propriétaire s'est déjà créé.

Piste ou plutôt bande cyclable : la commission n'est pas convaincue par cette solution très peu sécurisante pour les utilisateurs.

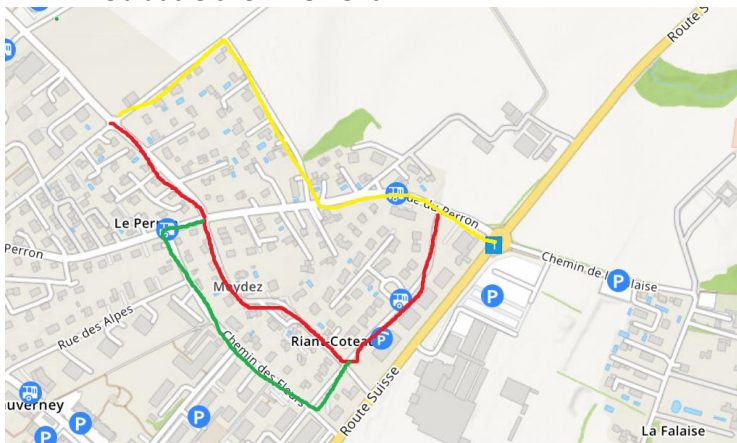
La commission aimerait souligner que la « Stratégie Vélo » vient d'être voté au Grand Conseil, plan qui donne lieu à des subventions pour les constructions de vraies pistes cyclables et autorise une plus grande utilisation des surfaces d'assolement (SDA).

La commission souhaite donc vivement que des alternatives cyclables soient analysées afin de minimiser les besoins d'expropriation et de pouvoir réaliser le chantier dans un délai raisonnable.

Cette proposition repose aussi sur le fait qu'il est impératif que le planning figurant dans le préavis soit tenu, faute de quoi les subventions fédérales ne seraient pas versées s'il venait à ne pas être respecté.

En tant qu'usagers de cette portion de route, nous aimerions que l'étude se penche sur les alternatives suivantes

- Passage par le chemin des Pommiers
- Passage par le chemin des fleurs (zone 30)
- Passage par le chemin de Meydez
- Ou autre cheminement..



Au-delà de ce préavis la commission s'inquiète du nombre de préavis présentés récemment par le SIE et de la charge de travail qui va arriver au sein du département et sa capacité à l'absorber avec le personnel existant.

Vœux

La commission a mis en avant les vœux suivants à destination de la Municipalité.

- La commission souhaite que l'étude comporte également un comparatif des différentes mises en œuvre possibles concernant les pistes/bandes cyclables en incluant également des itinéraires en dehors de la route Vy-Creuse-Perron. Un tableau listant les avantages et inconvénients de chaque solution serait bienvenu.
- La commission souhaite que l'étude tende à réduire aux maximum les expropriations en étudiant des cheminements alternatifs pour les cyclistes dans la zone « Perron

Conclusions

Fondée sur ce qui précède, la Commission technique recommande, à l'unanimité de ses membres, d'accepter les conclusions du préavis municipal n° 28 et de prendre les décisions suivantes :

- I. d'accorder un crédit de CHF 285'000.- et d'autoriser la Municipalité à entreprendre cette étude.
- II. d'autoriser la Municipalité à emprunter la somme de CHF 285'000.-.

Signatures des membres de la Commission

VILLAINÉ Véronique, 1 ^{er} membre et rapporteure	
SICURANZA Dario	
DE SIEBENTHAL Yann	
GIRARDET Michel	
RIESEN Pascal	