

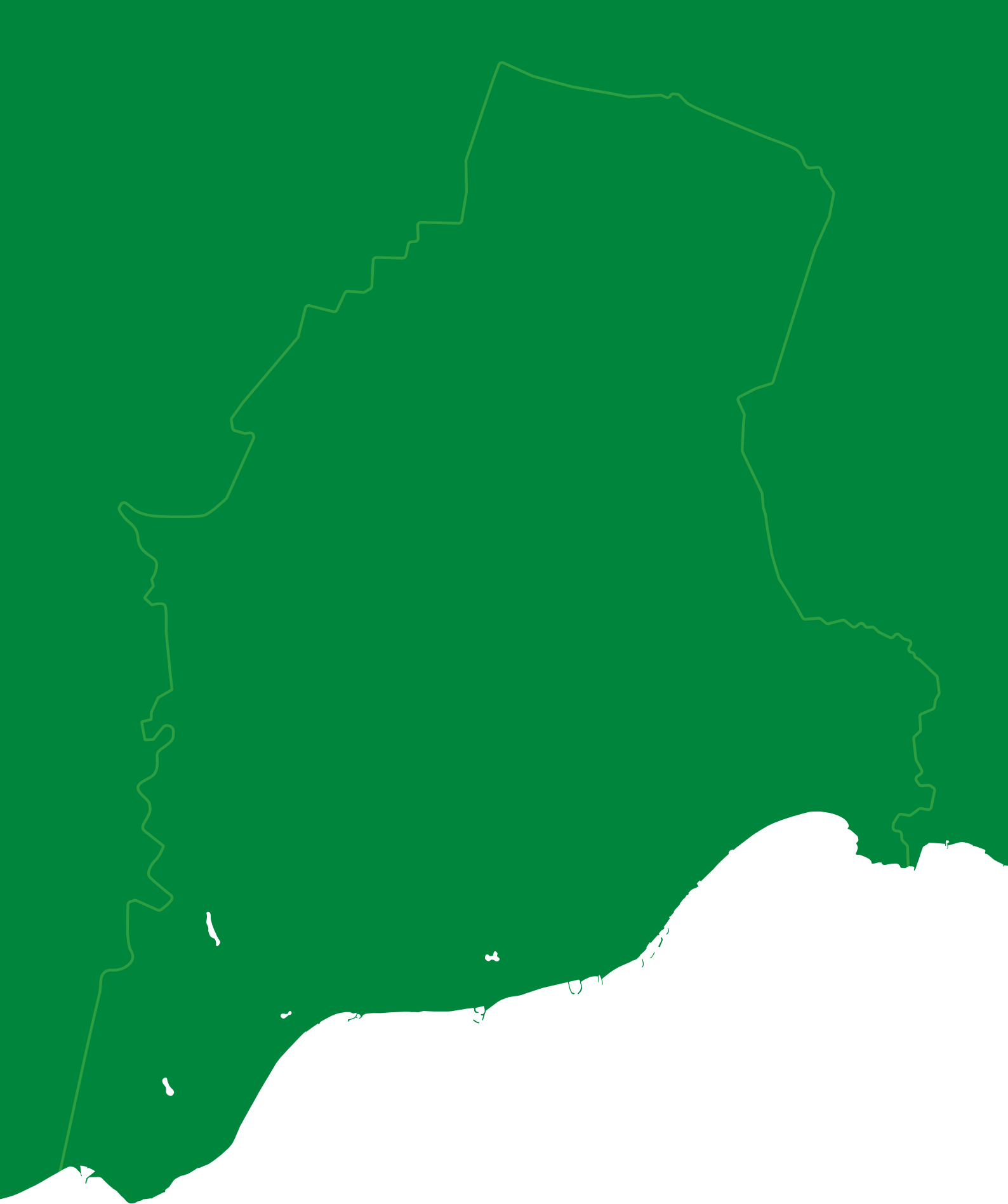
Osons la mobilité de demain !



Plan directeur de la mobilité
et du stationnement – PDMS 2025

VILLE DE
Gland





Sur cette carte
Les limites communales

Édito	4
Contexte	6
Introduction	7
Diagnostic de la mobilité et du stationnement	10
Volet stratégique	16
Concept multimodal et du stationnement	17
Les objectifs du concept par mode de transport	19
Volet opérationnel	20
Les mesures du PDMS	21
Conclusion	22

Concept multimodal glandois



- Croix de mobilité douce
- Ligne 831 (TUG)

Repenser la mobilité: un projet de société pour notre ville

À Gland, la mobilité n'est plus seulement une affaire de trajets. Elle est devenue un enjeu central de notre quotidien, de notre qualité de vie et de notre avenir collectif. Chaque déplacement, chaque choix de transport, chaque aménagement façonne le visage de notre commune. Il est temps aujourd'hui de faire de la mobilité un projet de société.

Gland grandit. Depuis les années 1980, la population a triplé pour atteindre aujourd'hui plus de 14'000 habitantes et habitants, soit près de 13% du District de Nyon. Et d'ici 2040, ce sont près de 3'000 nouveaux habitants qui pourraient arriver. Cette croissance démographique est à la fois une richesse et un défi. Elle appelle une réponse claire: une mobilité repensée, cohérente, durable.

Le trafic motorisé augmente, les nuisances aussi. Mais en parallèle, les attentes changent. Les Glandoises et les Glandois veulent pouvoir marcher en sécurité, pédaler sereinement, accéder facilement aux transports publics et retrouver un espace public à échelle humaine. C'est dans ce contexte que la Municipalité a défini une vision ambitieuse de la mobilité pour les dix prochaines années, concrétisée par un document stratégique: le **Plan directeur de la mobilité et du stationnement (PDMS)**.

Ce nouveau plan, élaboré en lien étroit avec les politiques d'aménagement du territoire et le Plan climat, innove par son approche globale. Il s'appuie sur une consultation citoyenne active — ateliers participatifs, sondages — et remplace le

Plan directeur de la mobilité douce de 2006. Il repose sur trois piliers: un diagnostic précis, une stratégie fondée sur un concept multimodal et du stationnement, et un plan d'action pour chaque mode de transport.

Mais au-delà du cadre technique, c'est une vision que la Municipalité porte:

- Redonner leur place aux piétons, avec des traversées sécurisées, des parcours apaisés, des quartiers pensés pour marcher.
- Faire du vélo une vraie possibilité, pour toutes et tous.
- Renforcer les transports publics, les rendre plus attractifs, mieux connectés, et partie intégrante d'une stratégie régionale.
- Proposer des alternatives à l'usage de la voiture individuelle, via des parkings relais, le covoiturage, les véhicules partagés et la mobilité électrique.

La Municipalité choisit aujourd'hui d'opter pour une ville fluide où les enfants peuvent aller à l'école à pied, où les aînés peuvent compter sur une bonne desserte des transports publics, où l'on peut vivre pleinement sans dépendre de sa voiture.

Construire cette mobilité de demain, c'est oser aujourd'hui. Oser expérimenter. Oser écouter. Oser avancer.

La Municipalité

Contexte



Sur cette carte

Les réseaux routier et ferroviaire

Pourquoi un Plan directeur de la mobilité et du stationnement ?

La Ville de Gland connaît depuis plusieurs décennies une croissance soutenue, qui pose de nouveaux défis en matière de mobilité, d'aménagement du territoire et de planification. Si plusieurs études ont été menées pour accompagner cette évolution, jusqu'ici aucune n'avait abordé ces enjeux de manière globale, à l'échelle de toute la commune.

Pour anticiper ces questionnements, la Municipalité a mandaté le bureau lausannois RGR, spécialisé en mobilité, afin de réaliser une étude approfondie en collaboration avec les services communaux concernés (infrastructures et environnement, population, bâtiments et urbanisme, développement durable), ainsi qu'en concertation avec la population.

Le Plan directeur de la mobilité et du stationnement (PDMS) est le fruit de ce travail. Il se structure en trois volets : un diagnostic complet de la situation actuelle, qui met en lumière les forces et les défis de Gland en matière de mobilité et de stationnement ; un volet stratégique, qui définit la vision communale à travers un « concept multimodal et du stationnement » ; et enfin,

un volet opérationnel, qui rassemble de multiples mesures concrètes, de priorité variable, couvrant l'ensemble des modes de transports.

Ce plan vise à anticiper les évolutions du trafic à moyen et long terme, tout en traduisant les ambitions communales en matière de mobilité et de qualité de vie. Il a pour objectifs de garantir une gestion cohérente et efficace des différents réseaux de transport, et de favoriser un développement territorial harmonieux qui prend en compte les objectifs communaux en matière de durabilité. Le PDMS constitue dès lors un document de référence pour les autorités, facilitant l'intégration des enjeux de mobilité dans les différentes planifications régionales et communales.

Les grands objectifs du PDMS

Maîtriser l'évolution du trafic à Gland

Rendre la ville accessible aux piétons et aux vélos

Développer les transports en commun

Établir une politique du stationnement cohérente et optimisée

Quels liens avec les autres planifications ?

1. Planifications régionales et communales

Le PDMS s'inscrit dans les planifications régionales, notamment concernant le réseau cyclable, et s'intègre à deux projets communaux en cours de développement : le Plan d'affectation communal et le projet de refonte et de modernisation des transports urbains de Gland.

2. Plan climat de la Ville de Gland

Adopté en janvier 2022, le Plan climat vise à réduire les émissions de CO₂ de 20'000 à 25'000 tonnes par année sur le territoire communal. Pour atteindre cet objectif, la diminution du nombre de véhicules en circulation et des distances parcourues est essentielle. Le PDMS intègre ces enjeux et propose des mesures qui répondent à cette ambition.



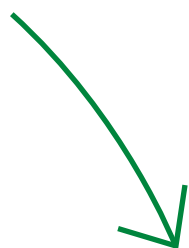
Démarche participative

L'élaboration du PDMS s'est appuyée sur une démarche participative visant à intégrer les attentes et besoins de la population glandoise. Un premier atelier, organisé en juin 2022, a réuni 25 personnes habitant la commune ou issues d'associations locales. Cette rencontre riche en échanges a

permis d'alimenter le diagnostic et la vision communale en matière de mobilité et de stationnement. En parallèle, un sondage a été diffusé auprès de la population, permettant de récolter 1'000 réponses valables (soit près de 8 % de la population) et d'enrichir la réflexion menée.

Quelques dates clés

1998	Entrée en vigueur du Plan directeur communal de la Ville de Gland
2006	Plan des mobilités douces (PMD)
2018	Entrée en vigueur de la nouvelle loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT)
2021	Adoption du Préavis d'étude du PDMS par le Conseil communal Adoption du Préavis d'étude pour la refonte et la modernisation des transports urbains de Gland (TUG) Diagnostic des espaces publics
2022	Validation du Plan climat communal par la Municipalité Sondage et atelier participatif réalisés dans le cadre du PDMS
2024	Finalisation du rapport d'étude du PDMS Expérimentation d'une navette électrique et modulaire « Cristal »



-46%

Pour atteindre les objectifs du Plan climat de la Ville de Gland, les émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité devront diminuer de 46 % d'ici à 2050

Diagnostic de la mobilité et du stationnement

Le diagnostic réalisé par le bureau RGR dans le cadre du PDMS met en évidence des conditions de circulation globalement satisfaisantes à Gland. Toutefois, certains secteurs présentent des problématiques localisées, nécessitant des améliorations pour répondre aux enjeux actuels d'accessibilité, de sécurité et de confort de déplacement.

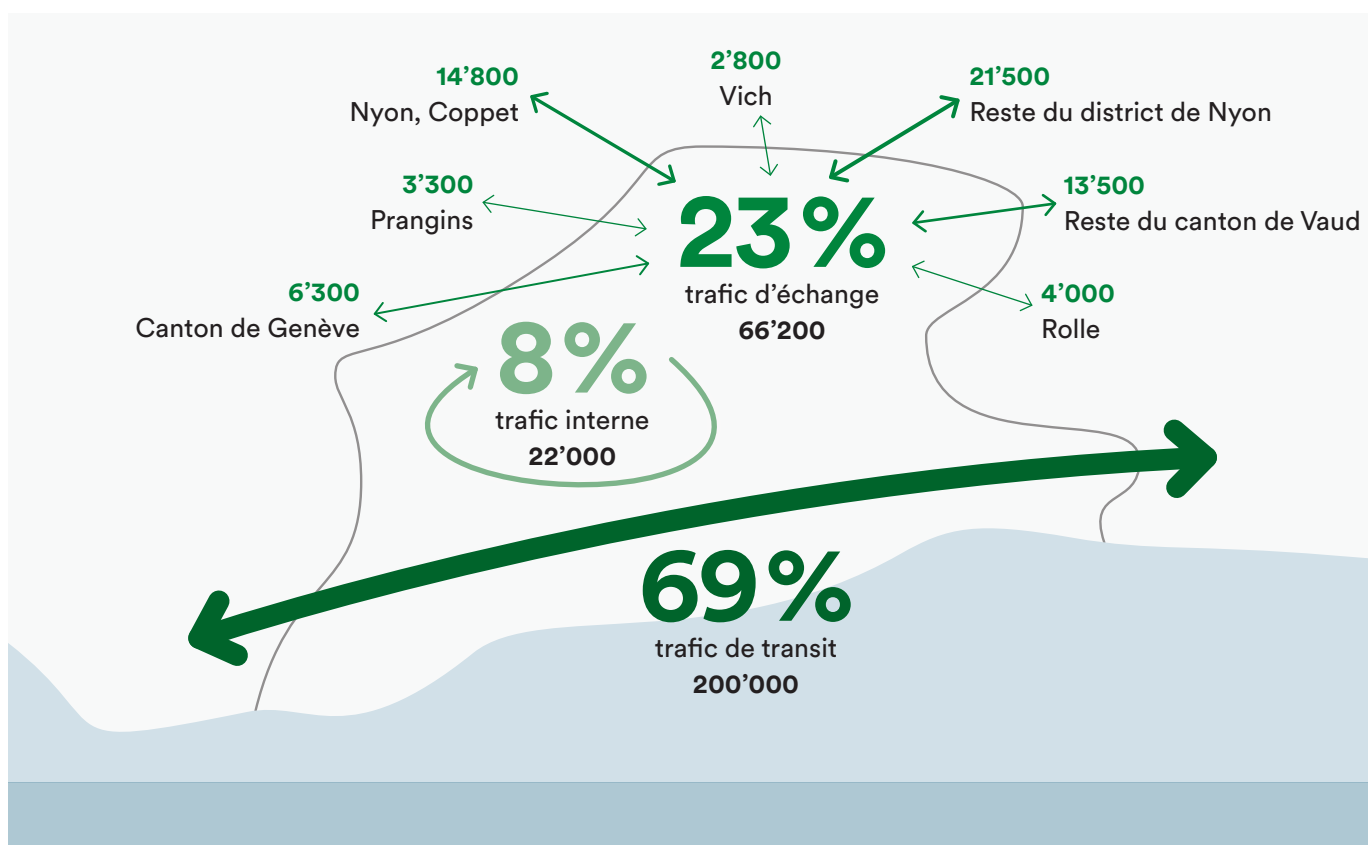
Après un aperçu des volumes de déplacements quotidiens dans la commune et la répartition modale¹, ce chapitre détaille l'analyse effectuée pour chaque type de mobilité (mobilité douce², transports en commun et transports individuels motorisés³) ainsi que pour le stationnement.

Combien de déplacements chaque jour?

À l'heure actuelle, la plupart des flux de mobilité (69%) concernent le trafic de transit, c'est-à-dire les personnes passant par la commune sans s'y arrêter. La quasi-totalité de ce trafic se fait par l'autoroute, la route cantonale et le rail. Par ailleurs, 23% des déplacements relèvent du trafic d'échange, impliquant des personnes qui

partent ou arrivent à Gland, mais qui n'y sont pas domiciliées. Les liens les plus marqués le sont avec Nyon (14'800 déplacements) et Rolle (4'000). Enfin, les 8% de déplacements restants correspondent à ceux effectués à l'intérieur de la ville (trafic interne).

Nombre de déplacements journaliers



Quels sont les modes de transport utilisés ?

À Gland, le transport individuel motorisé est le mode de transport dominant, représentant 68% des déplacements. La mobilité douce, incluant la marche et le vélo, concerne 25% des trajets. L'utilisation des transports publics reste encore faible et concerne surtout les trajets interurbains.

Pour les déplacements internes à la commune, la marche prédomine (50 %), suivie par la voiture (42 %). Les trajets à vélo restent peu fréquents (4 %), mais sont en augmentation.

Trafic interne et d'échange

68 %

Transports individuels motorisés

22 %

Marche à pied

7 %

Transports en commun

3 %

Vélo

¹ Répartition modale ou part modale: Proportion d'utilisation d'un mode de transport donné par rapport aux autres modes de déplacement considérés.

² Mobilité douce (MD): Désigne les déplacements à pied, sur roues ou sur roulettes, actionnés par la force musculaire humaine.

³ Transports individuels motorisés (TIM): Regroupent les voitures, motos, scooters, camions et autres véhicules utilitaires.



Mobilité douce

Grâce à sa taille compacte et à sa topographie peu dénivelée, Gland est propice aux déplacements en mobilité douce. En 15 minutes à pied ou en 9 minutes à vélo, la quasi-totalité de la ville est accessible depuis la place de la Gare.

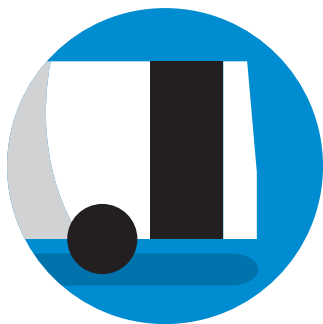
L'axe reliant la rue de Mauverney, la gare et l'écoquartier Eikenøtt est l'une des colonnes vertébrales des déplacements piétons. D'autres axes, comme la route de Begnins, la rue de l'Etraz et la route de

Nyon, sont également très fréquentés, bien que souvent dépourvus d'aménagements adaptés. Quelques itinéraires cyclables et pédestres traversent la commune : la route du Rhône, la via Jaccobi et le sentier des Toblerones par exemple.

Même si l'ajout de zones 30 km/h et 20 km/h dans les secteurs résidentiels favorisent la cohabitation entre différents types de mobilité, l'espace public glandois reste largement conçu pour les véhicules motorisés. Les quatre axes que sont l'autoroute, la voie ferrée, la route suisse et l'avenue du Mont-Blanc sont difficiles à franchir à pied ou à vélo, et entravent les déplacements en mobilité douce de part et d'autre du territoire.



- Réseau cantonal cyclable structurant
- - - Réseau structurant non aménagé
- La Suisse à vélo – Itinéraires SuisseMobile
- La Suisse à pied – Itinéraires SuisseMobile



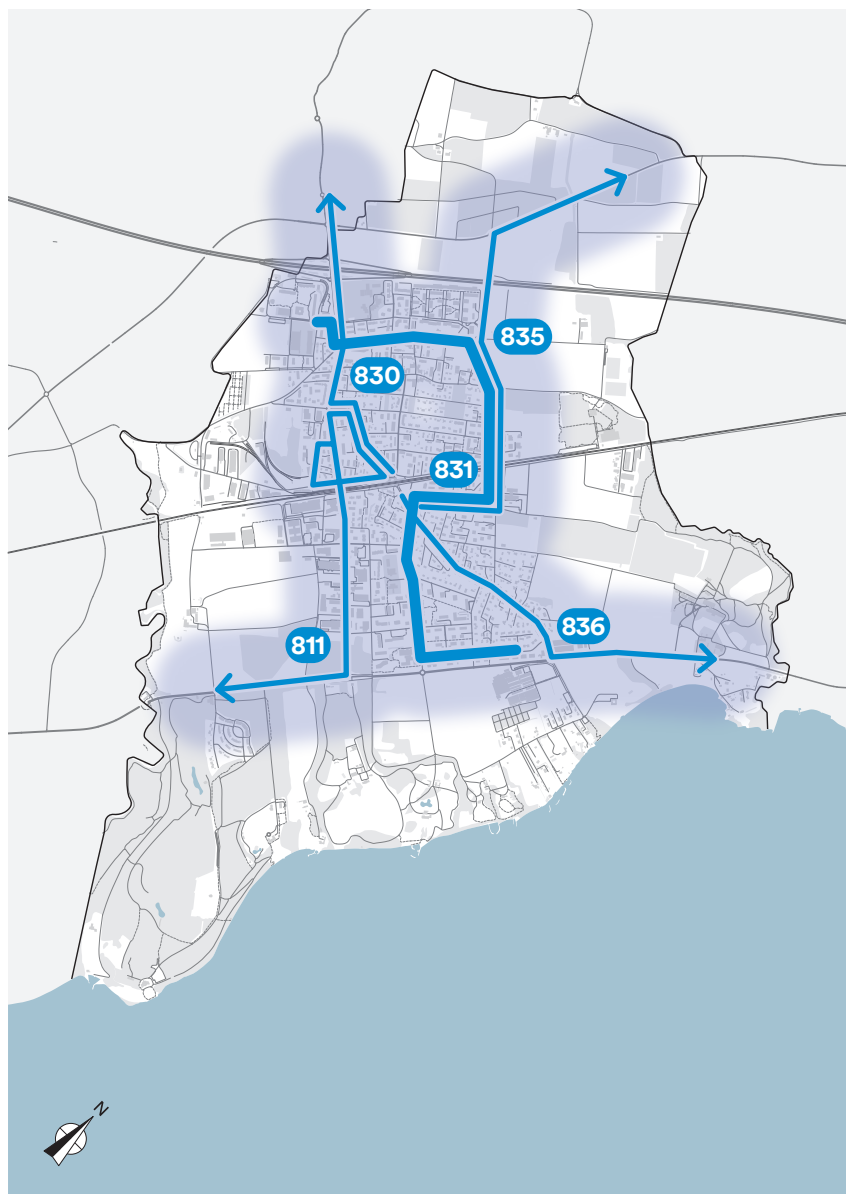
Transports en commun

L'offre actuelle en transports collectifs permet de relier les communes avoisinantes en train et en bus, et de desservir les écoles. Toutefois, à l'heure actuelle, elle ne représente pas une alternative concurrentielle à la voiture individuelle.

La gare constitue le point névralgique du réseau de bus : l'ensemble des lignes s'y arrête. Le réseau est cependant scindé en deux par la ligne ferroviaire. La desserte est lacunaire dans les zones des Avouillons,

de La Lignière, ainsi qu'en direction du centre sportif, du bord du lac et des communes se situant à l'ouest de Gland (Prangins, Coinsins, Duillier). La ligne de bus interne à la ville est le transport urbain de Gland (TUG), qui dessert 80 % de la population et 55 % des emplois.

Les temps de parcours en bus sont globalement élevés (en moyenne 6 à 7 fois plus longs qu'en voiture) et les correspondances ne sont pas toujours optimisées. Certains trajets sont dès lors plus rapides à vélo, voire à pied, ce qui réduit l'attractivité des transports en commun et explique en partie la prédominance de la mobilité douce (25 %) sur ceux-ci (7 %).



- Ligne 831 (TUG)
- Autres lignes
- Zone desservie par les transports en commun (selon qualité desserte ARE)

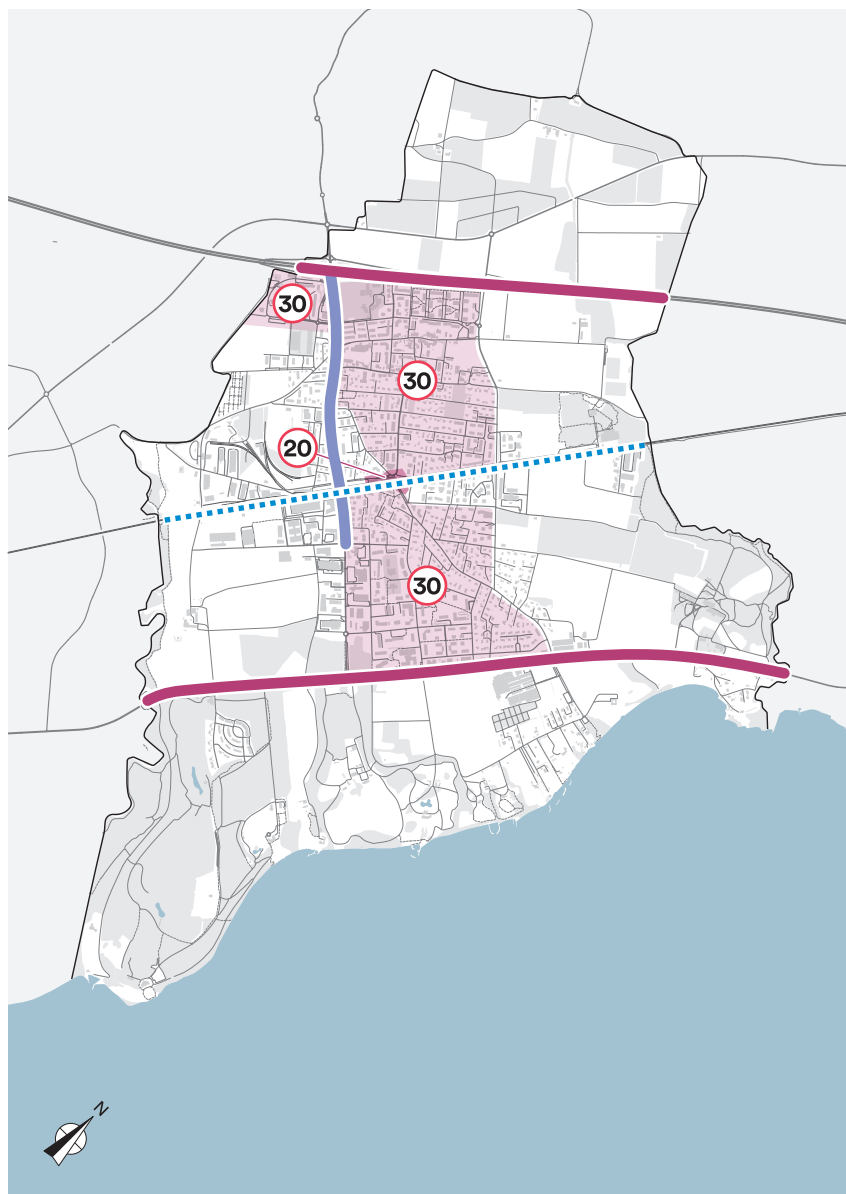


Transports individuels motorisés

Gland est une ville qui laisse une place à la voiture : l'ensemble du territoire est accessible en 5 minutes en voiture (depuis la gare) et offre une certaine fluidité à la circulation routière. Les limitations de vitesse sont dans l'ensemble cohérentes à l'échelle de la commune : 80 km/h sur le réseau communal hors agglomération, 50 km/h sur les axes principaux et 30 km/h voire 20 km/h sur le réseau de desserte de quartier.

Les axes routiers supportent globalement des charges de trafic adaptées à leur fonction hiérarchique, sauf sur l'avenue du Mont-Blanc, où des surcharges sont observées aux heures de pointe en fin de journée (entre 17 h et 18 h) et qui enregistre un trafic de 28'000 véhicules par jour.

La prépondérance de la voiture sur les autres modes de déplacement mérite une attention particulière, en regard notamment des objectifs du plan climat communal.



— Principaux flux de transit
 Barrière formée par les voies
 ferrées engendrant des détours
 — Trafic élevé

— Zones à vitesse modérée (30 km/h)
 — Zone à vitesse très modérée (20 km/h)



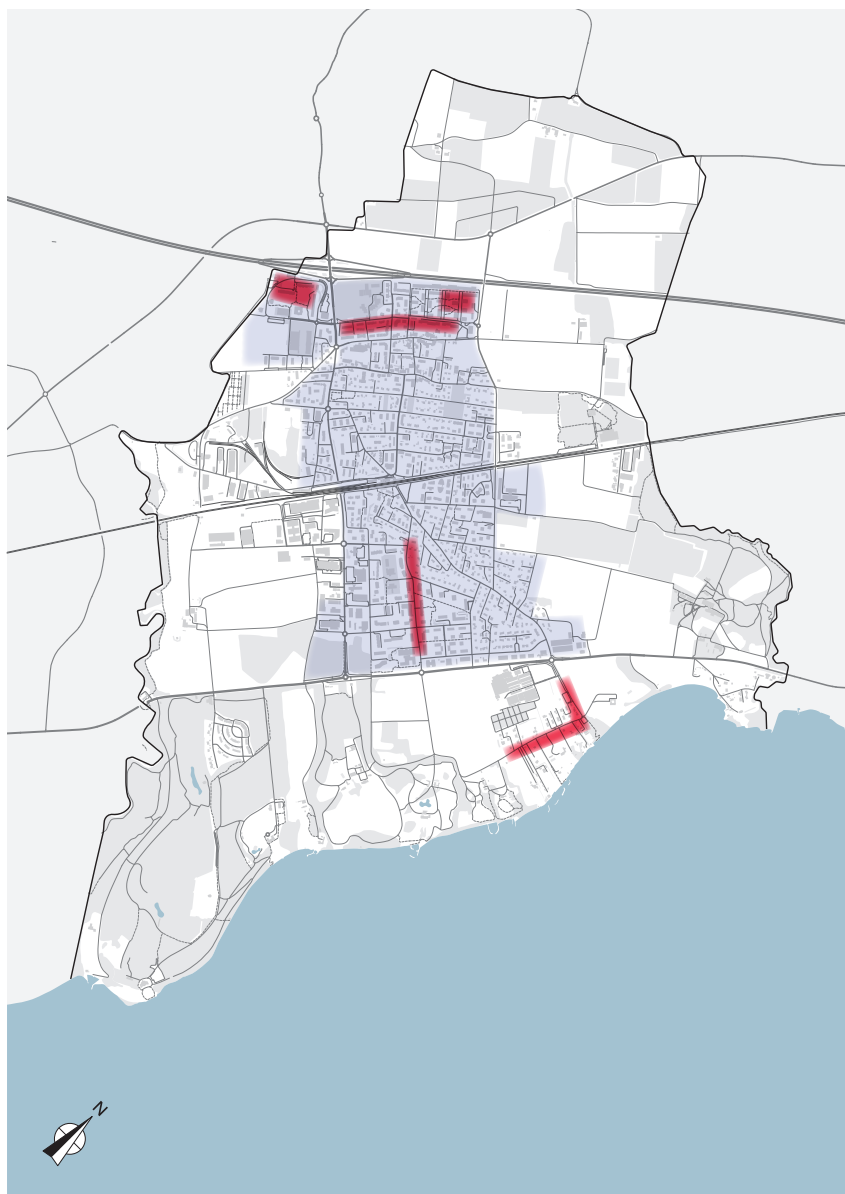
Stationnement

L'offre de stationnement à Gland est bonne: elle s'élève à 2'088 places de parc dans les parkings souterrains et en extérieur, dont 1'024 en parkings privés et 144 places pour les deux-roues motorisés (7% du stationnement). Les places de parc publiques sont gratuites mais limitées dans le temps, ou disponibles plus longuement par le paiement d'un macaron. En dehors des périodes scolaires, les places situées près des écoles restent généralement libres.

À l'échelle de la commune, la demande en macarons s'élève à 40 %, ce qui indique que les automobilistes peuvent trouver des places libres dans l'espace public, sans devoir se munir d'un macaron. Certains secteurs sont tout de même plus courus que d'autres et enregistrent un nombre élevé d'infractions du stationnement, notamment Cité-Ouest, Grand'Rue, Jura et Borgeaud.

La politique du stationnement public en lien avec le développement des quartiers mérite une gestion globalisée: l'attribution des différents types de places (zones blanches, bleues, macarons) doivent respecter une logique englobant l'ensemble de la ville.

Quant au stationnement sur le domaine privé, le calcul du nombre de places accordé lors de nouvelles constructions laisse une marge d'interprétation importante. Ce point sera traité dans le PACom.



- Secteurs avec observation de stationnement hors-case
- Périmètre zone macaron (en moyenne 50 macarons délivrés par mois sur les 124 disponibles)

Volet stratégique



Sur cette carte
Les bâtiments

Concept multimodal

Pour répondre à ses défis croissants liés à la mobilité, la Ville de Gland a élaboré un concept multimodal⁴ : une approche coordonnée qui intègre tous les modes de déplacement. Ce concept vise à rendre les déplacements plus simples et plus durables, tout en valorisant l'espace public.

Une croix de mobilité douce

Au cœur de ce concept : une infrastructure de mobilité douce, traversant le territoire d'ouest en est et du nord au sud. Cette « croix » (voir carte en page 5), dont certaines parties existent déjà, sera complétée, sécurisée et mieux connectée grâce à de nouvelles liaisons. Un réseau secondaire viendra s'y greffer pour faciliter les déplacements à l'intérieur de la commune et guider les usagères et usagers vers ces axes principaux.

Moins de voitures, plus de sécurité

Pour encourager la marche et le vélo, il est aussi nécessaire de gérer le trafic automobile. Cela passera par la création de pistes cyclables, de nouvelles traversées des voies ferrées et de l'autoroute, mais aussi par la modération du trafic.

Des transports en commun renforcés

Le concept multimodal prévoit de développer l'offre de transports en commun, avec une augmentation de la cadence des transports publics (trains et bus), une meilleure répartition des lignes sur le territoire communal et la création d'un pôle multimodal⁵ autour de la gare. L'objectif : rendre les transports publics plus attractifs et faciliter leur combinaison avec la marche ou le vélo, notamment pour les trajets quotidiens.

Un stationnement mieux pensé

Enfin, une politique de stationnement plus cohérente permettra de mieux répartir les places de parc selon les besoins. L'objectif est d'orienter les véhicules motorisés vers des zones précises (notamment des parkings relais P+R en périphérie), de mutualiser les places de parc dans les secteurs d'activités et d'encourager les entreprises à élaborer des plans de mobilité. Ces différentes mesures permettront de libérer et de valoriser l'espace public.

⁴ Multimodal : Possibilité de relier deux lieux par divers modes de déplacement.

⁵ Pôle multimodal : Lieu d'articulation entre différents modes de déplacement (marche, vélo, transports en commun, voiture, etc.).

Les objectifs du concept par mode de transport



Mobilité douce

Renforcer les réseaux de mobilité douce à l'intérieur de la ville, notamment aux abords des écoles, commerces et loisirs

Améliorer la sécurité des itinéraires existants

Renforcer les liaisons vers Nyon, Rolle, le lac et les villages du haut



Transports en commun

Renforcer les liaisons entre Gland et les localités voisines

Desservir efficacement les P+R

Inciter de nouvelles utilisatrices et utilisateurs à adhérer aux transports publics



Transports individuels motorisés

Diminuer la pression du trafic sur le haut de la ville

Veiller à maintenir une circulation apaisée dans les quartiers

Planifier le trafic de transit à l'échelle régionale

Réduire le trafic de poids lourds au centre-ville

Aménager les axes structurants



Stationnement

Améliorer la cohérence de l'offre

Optimiser la répartition de l'espace public entre les différents utilisateurs

Maîtriser le stationnement

Encourager l'utilisation des P+R

Volet opérationnel



Sur cette carte
Les zones vertes

Les mesures du PDMS

Pour accompagner sa croissance tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, la Ville de Gland a identifié une série de mesures qui seront mises en place dans les prochaines années. Ces actions visent à améliorer les déplacements de toutes et tous, tout en préservant la qualité de vie et l'environnement.

Un large éventail de mesures

Le PDMS regroupe diverses mesures, couvrant tous les aspects de la mobilité : transports publics, marche, vélo, circulation automobile et stationnement. Ces mesures forment un catalogue des actions possibles. La Ville de Gland étudiera chacune de ces propositions et évaluera si elles peuvent être mises en place telles quelles, ou si elles doivent être modifiées, supprimées ou intégrées à d'autres projets en cours. Certaines de ces mesures nécessiteront des investissements importants et une coordination avec plusieurs partenaires, tandis que d'autres, plus simples à mettre en place, auront des effets plus localisés. Toutes contribuent à un objectif commun : faire de Gland une ville plus sobre en carbone et mieux adaptée aux mobilités de demain.

Dix projets phares

Parmi ces mesures, dix ont été identifiées comme prioritaires. Il s'agit de projets structurants – souvent liés à des infrastructures importantes – ou qui auront un impact marqué sur la réduction des émissions et la transformation des habitudes de déplacement. Ces mesures sont rassemblées dans un feuillet annexé à ce document, qui sera mis à jour au fil de leur progression et de leur mise en œuvre.

Suivi

Dans un souci d'évolution et d'adaptation, la Ville mettra en place un suivi des mesures. Un bilan sera régulièrement réalisé afin d'évaluer ce qui fonctionne, d'ajuster ce qui doit l'être et d'adapter la stratégie en fonction de l'évolution du territoire et des comportements en matière de mobilité.

Tous les projets en cours ou futurs intégreront les enseignements du PDMS. Pour chacun de ces projets, l'implication des habitantes et habitants, des associations et des partenaires locaux sera évaluée dans le but de construire collectivement une mobilité plus durable et efficace.

Ce suivi s'appuiera sur différentes sources : données statistiques, cartes numériques, enquêtes auprès de la population et ateliers participatifs. L'objectif est aussi de continuer à impliquer les habitantes et habitants, les associations et les partenaires locaux, afin de construire collectivement une mobilité durable et efficace.

Conclusion

Le Plan directeur de la mobilité et du stationnement (PDMS) donne à la Ville de Gland une vision claire et cohérente pour organiser les déplacements sur son territoire, aujourd'hui et dans les années à venir. Il sert à la fois de boussole stratégique et d'outil pratique pour guider la mise en œuvre de nombreux projets liés à la mobilité, qu'ils soient planifiés à long terme ou plus ponctuels.

Ce plan s'appuie sur un travail approfondi, mêlant analyses, réflexions, retours de la population et échanges avec les acteurs concernés. Il fixe des priorités, estime les coûts et propose un calendrier d'action, tout en restant flexible et évolutif : les mesures proposées ne sont pas figées, mais devront s'adapter aux réalités du terrain et aux besoins des habitantes et habitants.

Réinventons notre mobilité !

Avec ce PDMS et ses nombreuses mesures, nous ouvrons la voie vers une ville plus agréable, plus fluide et plus respectueuse de l'environnement. Notre ambition est double : rendre notre centre-ville plus accueillant pour les piétons et les cyclistes tout en réduisant significativement les émissions de gaz à effet de serre sur notre territoire.

La réussite de ce plan dépendra de l'implication collective : celle des services de la Ville, de ses partenaires, mais aussi de toutes les personnes qui vivent, travaillent et se déplacent à Gland. Chacune et chacun peut jouer un rôle : en adaptant ses habitudes de déplacement ou en participant aux réflexions à venir.

Ensemble, construisons une mobilité fluide, sûre, durable !

Impressum

Ville de Gland, juillet 2025
Rédaction : Ville de Gland
et Plates-Bandes communication
Conception graphique :
Plates-Bandes communication
Impression : BSR Imprimeurs SA

Le Plan directeur de la mobilité et du stationnement et ses nombreuses mesures ouvrent la voie vers une ville plus agréable, plus fluide et plus respectueuse de l'environnement. Son ambition est double : rendre le centre-ville plus accueillant pour les piétons et les cyclistes et réduire les émissions de gaz à effet de serre en vue d'atteindre les objectifs du Plan climat communal.



Plan climat

www.gland.ch

Vivre à Gland → Développement durable → Plan climat