

# Les 10 mesures phares



du Plan directeur de la mobilité  
et du stationnement – PDMS 2025

VILLE DE  
**Gland**

 **Plan  
Climat**



## Les 10 mesures phares du PDMS de la Ville de Gland

- Mobilité douce
- Transports en commun
- Stationnement
- Transports individuels motorisés

# Introduction

Ce feuillet présente les dix mesures phares du Plan directeur de la mobilité et du stationnement (PDMS) de la Ville de Gland. Identifiées comme prioritaires par la Municipalité, elles couvrent l'ensemble des modes de transports: mobilité douce, transports publics et trafic individuel motorisé. Ensemble, ces mesures visent à réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre, contribuant ainsi à atteindre les objectifs du Plan climat communal et à préparer Gland aux défis de la mobilité de demain.



Présentées sous forme de fiches synthétiques illustrées, ces différentes mesures feront l'objet de mises à jour régulières en fonction de l'avancement des projets. Pour en savoir plus, nous vous invitons à consulter le PDMS, disponible sur le site de la ville.

[www.gland.ch/PDMS](http://www.gland.ch/PDMS)

# 1. Création d'une piste de mobilité douce le long des voies ferrées

## Modes concernés

  Mobilité douce

## Horizon

Prochaine législature

→ 2026-2031

## État d'avancement

Tronçon 1 : Terminé

Tronçons 2 et 3 : Études à initier

Inscrite dans le Projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération (PA3)<sup>1</sup>, cette nouvelle voie permettra de relier Nyon à Rolle à pied et à vélo. Attractive et sécurisée, cette future colonne vertébrale de mobilité douce du District de Nyon longera les voies ferrées, à l'écart du trafic motorisé.

À l'est, le lien avec Luins/Dully et le passage au travers du Lavasson constitueront un axe important, qui renforcera notamment l'attractivité du centre sportif En Bord et de la zone artisanale de Plannaz.

À travers Gland, cette piste bidirectionnelle constituera l'artère principale de la ville, en sus de l'axe nord-sud que constitue la rue de la Gare.

Enfin, à l'ouest, l'enjeu de l'accessibilité à la zone d'activités des Avouillons et le lien avec Prangins et Nyon seront au centre des études.



<sup>1</sup> Projet d'agglomération : Faisant partie de l'agglomération du Grand Genève, Gland peut soumettre à la Confédération des projets infrastructurels qui feront l'objet de subventions fédérales.

### Pour en savoir plus :

[www.are.admin.ch/are/fr/home/mobilite/programmes-et-projets/pta.html](http://www.are.admin.ch/are/fr/home/mobilite/programmes-et-projets/pta.html)

## 2. Nouveau franchissement de l'auto-route pour les mobilités douces

### Modes concernés



### Horizon

Prochaine législature  
→ 2026-2031

### État d'avancement



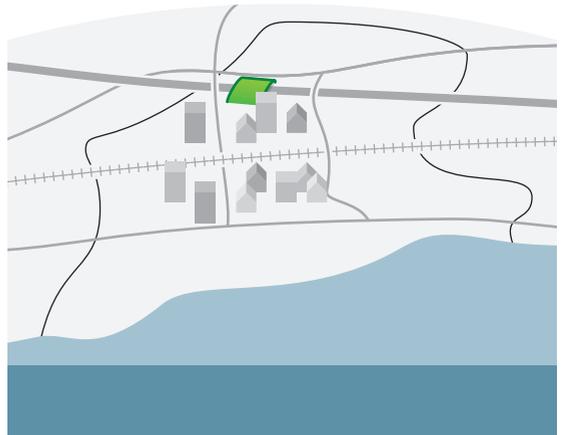
À l'étude

Une étude a été initiée en 2023. Elle permettra de définir le tracé exact et les contraintes constructives et cadastrales.

Cette passerelle réservée aux modes doux ajoutera un troisième franchissement au-dessus de l'autoroute. Elle sera créée entre les deux franchissements actuels que sont l'avenue du Mont-Blanc et la route de Luins. L'emplacement exact de la passerelle n'est pas encore défini.

Ce projet, inscrit dans le Projet d'agglomération de 4e génération (PA4)<sup>1</sup>, a pour objectif de sécuriser la circulation des modes doux entre Vich et Gland. Il est en cours d'étude en coordination avec la Direction générale de la mobilité et des routes du canton de Vaud (DGMR), l'Office fédéral des routes (OFROU), la Commune de Vich et la Région de Nyon.

Cette liaison complètera la colonne vertébrale Jura-lac. Elle permettra aux Glandois d'accéder aisément et en toute sécurité au nord de l'autoroute. Les habitants des villages au nord bénéficieront quant à eux d'une nouvelle liaison vers le centre-ville, la gare et le bord du lac.



### 3. Nouveaux franchissements des voies ferrées pour les mobilités douces

#### Modes concernés



#### Horizon

Prochaine législature

→ 2026-2031

#### État d'avancement



Pour compléter les passages sous-voies de la gare, de l'avenue du Mont-Blanc et de la Vy-Creuse, deux passages supplémentaires, dont les localisations doivent être étudiées, sont envisagés : l'un à l'ouest, au niveau de la zone des Avouillons, et l'autre à l'est, à la hauteur du centre sportif. Les liens entre le nord et le sud de la ville seront ainsi renforcés et l'effet de césure créé par les voies ferrées pour les mobilités douces sera diminué.

Des études de faisabilité seront lancées pour préciser les besoins et localiser ces nouveaux passages.

À l'est, l'enjeu de l'accessibilité au centre sportif En Bord et le lien avec la mesure phare n°1 sont centraux. À l'ouest, l'enjeu est similaire mais centré sur la zone d'activités des Avouillons.



## 4. Amélioration du transport urbain de Gland (TUG)

### Modes concernés



### Horizon

Prochaine législature  
→ 2026-2031

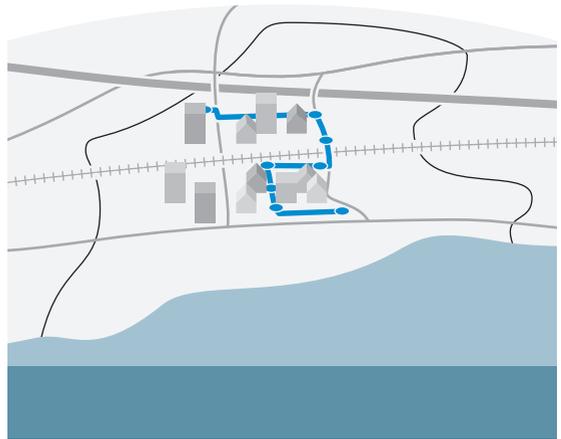
### État d'avancement



À l'étude

Le rapport d'étude a été terminé en 2024. En automne 2024, l'expérimentation Cristal a permis d'affiner les résultats de cette étude. La Municipalité est en train d'en analyser les résultats.

Les transports publics assurent la liaison entre les quartiers, facilitent l'accès aux services et réduisent les inégalités. Ils soutiennent le développement urbain, renforcent l'attractivité des zones desservies et encouragent une mobilité durable. Une desserte équitable garantit l'accessibilité pour tous, y compris dans les zones périphériques.



## 5. Mise en place d'une politique de stationnement public

### Modes concernés



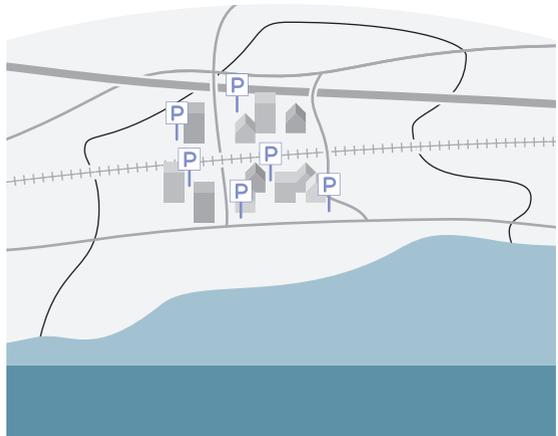
### Horizon

Prochaine législature  
→ 2026-2031

### État d'avancement

Études à initier

Une enquête de stationnement sera réalisée afin d'analyser les usages actuels: les temps de stationnement, le taux de rotation et les pratiques de stationnement. À partir de ce diagnostic, une politique de stationnement adaptée aux besoins des usagers sera établie. Elle aura également pour rôle d'identifier les secteurs dans lesquels le stationnement pourra être mutualisé et adapté en vue d'augmenter les espaces dédiés aux modes doux ou aux transports publics.



## 6. Création d'un nouveau règlement communal pour le stationnement sur le domaine privé

### Modes concernés



### Horizon

Législature actuelle

→ avant 2026

### État d'avancement

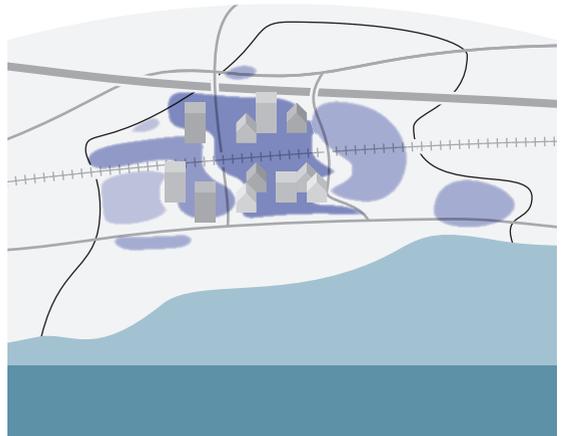


À l'étude

Une étude et l'intégration de ce règlement communal au PACom sont en cours.

Le règlement actuel concernant le stationnement sur domaine privé préconise un minimum d'une place par logement, sans prendre en compte la desserte en modes doux ni en transports publics. Pour les activités, la norme VSS actuellement utilisée ne prend pas en considération les évolutions infrastructurelles prévues par la Ville de Gland.

Le nombre de places de stationnement pour les logements et les activités sera progressivement adapté aux alternatives de mobilité. Cette mesure vise notamment à limiter le trafic pendulaire aux heures de pointe.



## 7. Développement des plans de mobilité d'entreprise

### Modes concernés



### Horizon

Prochaine législature

→ 2026-2031

### État d'avancement



À l'étude

Une étude et l'intégration des plans de mobilité au PACom sont en cours.

Un plan de mobilité d'entreprise (PME) est un outil de gestion des déplacements des collaboratrices et collaborateurs visant à rationaliser le recours à la voiture. Il développe un éventail de mesures qui incitent le recours à des moyens de transport alternatifs, aussi bien pour les trajets pendulaires que pour les déplacements professionnels.

Grâce au PME, les collaboratrices et collaborateurs diminuent leurs coûts de déplacements et améliorent leur qualité de vie. L'entreprise, quant à elle, valorise son image. L'ensemble de la commune en bénéficie également via la réduction des charges de trafic aux heures de pointe, notamment sur l'avenue du Mont-Blanc.

Les plans de mobilité seront intégrés au Plan d'affectation communal (PACom)<sup>2</sup> en cours de révision.

<sup>2</sup> Cet outil de planification urbanistique définit les objectifs de développement urbains (notamment la densité d'habitation) par zone de la ville.

## 8. État des lieux de la hiérarchie routière communale

### Modes concernés



### Horizon

Législature actuelle  
→ avant 2026

### État d'avancement



Etude en cours pour évaluer l'intérêt d'une nouvelle hiérarchie

Cet outil a pour objectif de définir l'importance et l'usage des voies publiques entre elles. Datant de 1988, cette hiérarchie fait actuellement l'objet d'une évaluation pour définir s'il s'avère nécessaire de la mettre à jour ou non.

Elle a également plusieurs liens avec le PACom<sup>2</sup> en cours de réalisation qui se base sur cette hiérarchie pour définir certaines règles pour les constructions adjacentes aux voies publiques.

## 9. Aménagement de la zone 30 du secteur des Tuillières

### Modes concernés



### Horizon

Législature actuelle  
→ avant 2026

### État d'avancement

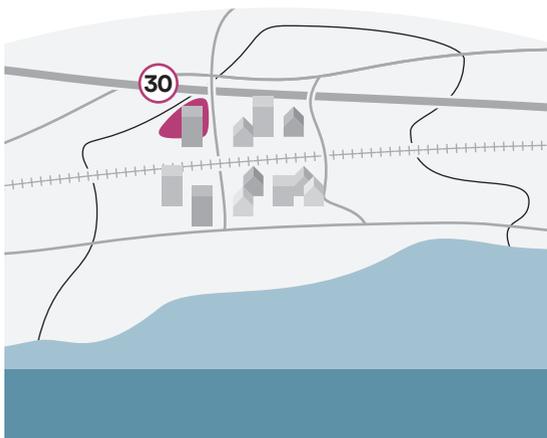


À l'étude

La zone 30 a été légalisée après avoir été validée par la DGMR. Les aménagements du secteur Cité-Ouest sont à l'étude.

Le secteur des Tuillières et de Grand-Champ, parcouru toute l'année par de nombreux écoliers, est également emprunté par de nombreux véhicules motorisés. Le collège, l'école secondaire, la patinoire ainsi que le théâtre (bâtiments générant beaucoup de trafic piéton et cycliste) sont tous localisés dans ce secteur. La diminution des vitesses permet de sécuriser les modes les plus vulnérables.

Le secteur a été mis en zone 30 en 2024, mais sans aménagements spécifiques. Une étude doit maintenant être initiée pour réaménager les espaces publics du secteur Cité-Ouest et Tuillières.



# 10. Lancement d'une étude d'aménagement de l'avenue du Mont-Blanc

## Modes concernés



## Horizon

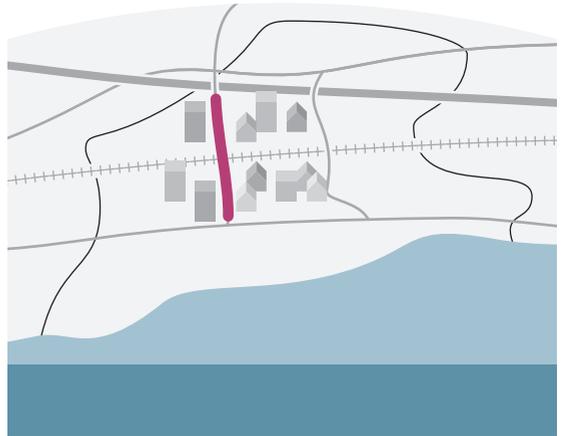
Prochaine législature

→ 2026-2031

## État d'avancement

Études à initier

Le trafic sur l'avenue du Mont-Blanc atteint déjà actuellement des niveaux critiques sur certaines périodes. Les bus sont bloqués dans les remontrées de file et certains trottoirs sont trop étroits. Le réaménagement de l'avenue est nécessaire afin de fluidifier le trafic, de faciliter le passage des bus et d'améliorer la sécurité des modes les plus vulnérables.



# Impressum

Ville de Gland, juillet 2025

Rédaction : Ville de Gland  
et Plates-Bandes communication

Conception graphique :

Plates-Bandes communication

Impression : BSR Imprimeurs SA



The background of the page is a solid green color with a pattern of thin, light green, wavy lines that resemble topographic contour lines or abstract organic shapes. These lines flow across the page, creating a sense of movement and depth.

Le Plan directeur de la mobilité et du stationnement de la Ville de Gland dresse un état des lieux des déplacements actuels et identifie les aménagements à développer, notamment en vue de renforcer la mobilité douce en ville. Ce feuillet présente les dix mesures phares de ce Plan directeur.