



Gland – Zone 30 km/h sous-gare

Présentation publique, sous mandat de



Gland, 01.02.2017

Sommaire

1

1. Principes de la zone 30 et règles d'usages

2

2. Types d'aménagements retenus

3

3. Projet d'aménagement

1

2

3

Principes de la zone 30 et règles d'usage

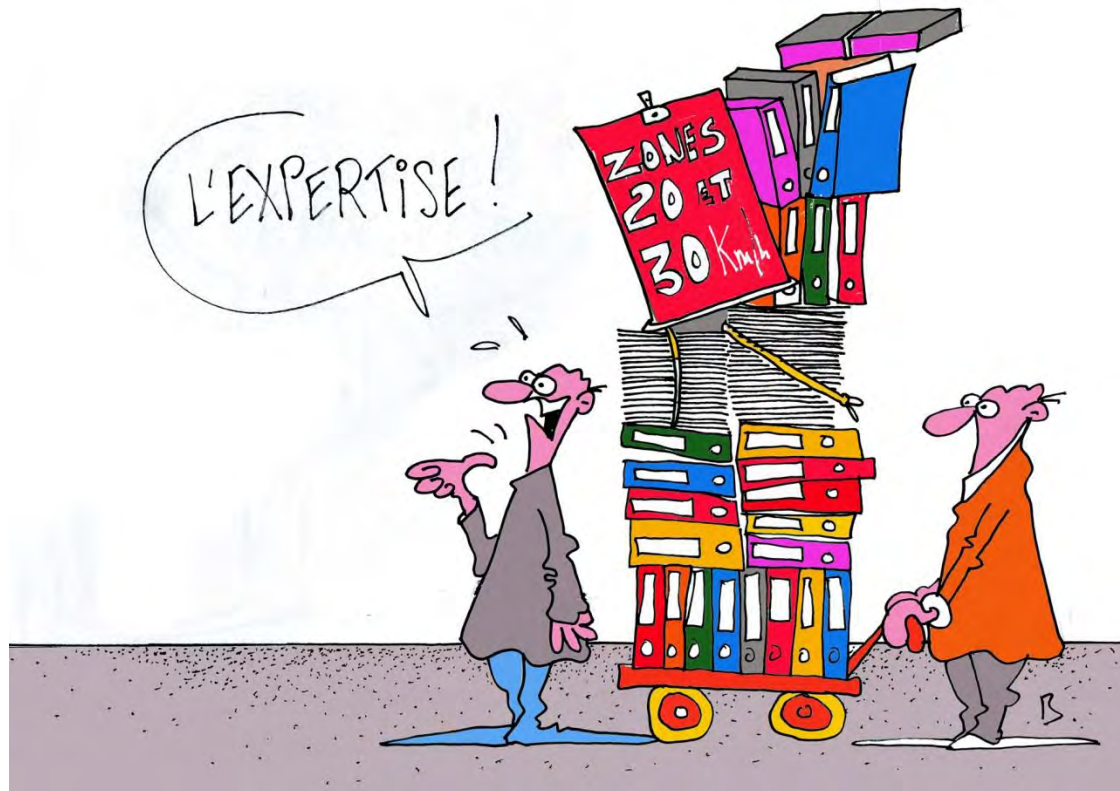
Bases légales et processus

1

2

3

- Zones 30 = dérogation aux limites générales de vitesses fixées par la LCR
 - La Commune doit présenter une expertise qui justifie cette dérogation



- Le Canton est l'autorité qui la valide

- **Contenu de l'expertise** décrit dans l'ordonnance sur les zones 30 :

- Déficits actuels en matière de sécurité
- Vitesses pratiquées et volumes de trafic
- Objectifs visés
- Mesures (plan d'aménagement)



Bases légales et processus

1

2

3

- La **mise en œuvre** implique parfois des travaux de construction ou modifications de routes et trottoirs existants
- **Demande d'autorisation de construire:**
 - Préavis du Canton
 - Enquête publique
 - Arrêtés de circulation



- **1 an après** la mise en œuvre, l'ordonnance exige qu'un bilan soit effectué
 - Objectifs atteints?
 - Mesures de vitesses ($V_{85} \leq 38$ km/h)
 - Ev. mesures complémentaires

Objectifs de la zone 30

1

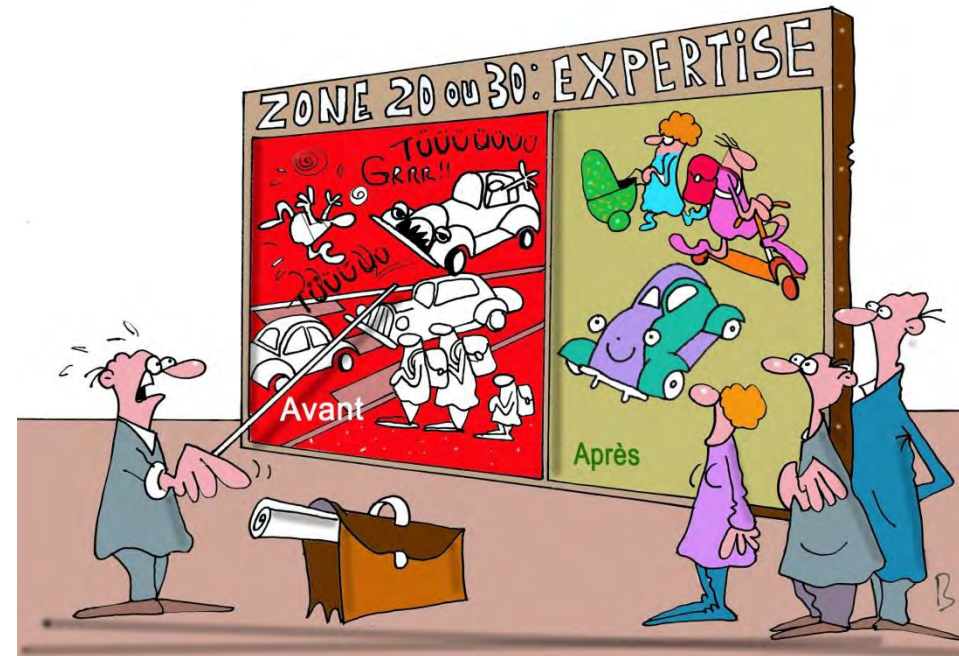
- **Sécuriser** l'ensemble des déplacements

2

- **Favoriser** et sécuriser la mobilité douce

3

- **Maîtriser le trafic:**
 - **Limiter le transit** tout en conservant l'accessibilité aux habitants et commerces
 - **Réduire** les vitesses



- **Améliorer** le cadre et la qualité de vie des riverains
- **Maintenir** le nombre de places de stationnement



Règles d'usage et d'aménagement

1

2

3

- **Porte d'entrée** indiquant à l'automobiliste le changement de régime
 - Totem / panneau
 - Marquage «Zone 30»
- Gestion des carrefours en **priorité de droite**
- Suppression des **passages piétons**
 - Le piéton a le droit de traverser partout mais n'a pas la priorité
 - Exceptions à proximité des écoles et EMS



- Marquage des **places** de stationnement
- Généralement pas de bande / piste **cyclable**
- **Éléments de modération**
 - Rétrécissements
 - Décrochements
 - Mobilier urbain

1

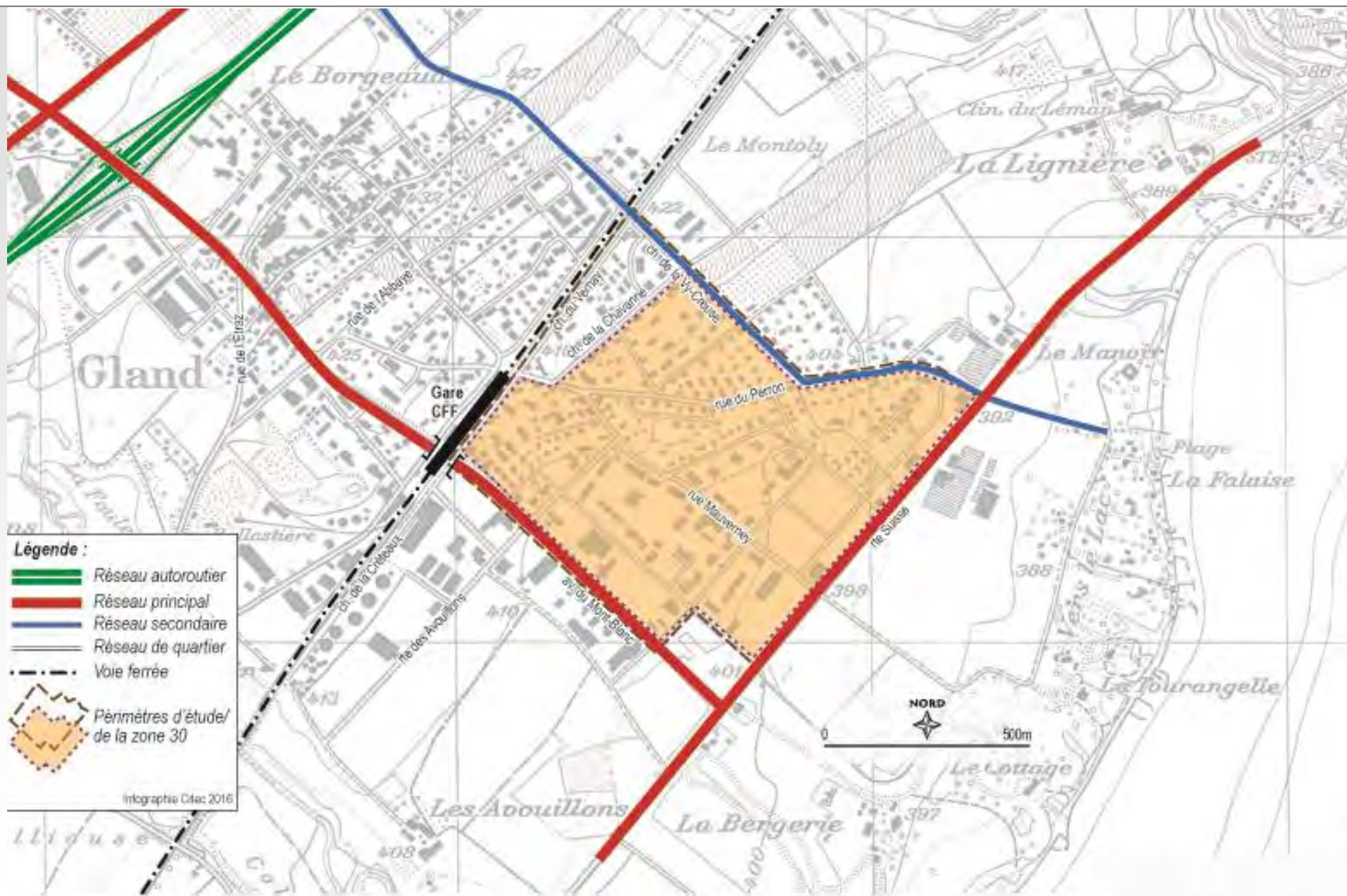
2

3

Types d'aménagements retenus

Périmètre de la zone 30 km/h sous-gare

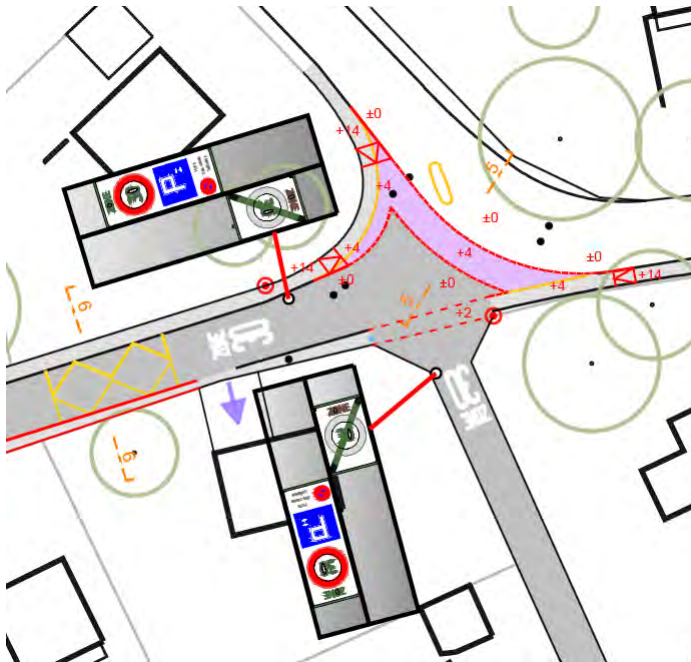
1
2
3



Aménagement des portes d'entrées

1
2

- A chacune des 9 entrées, pose d'un **totem** sur la chaussée pour dévier l'itinéraire des automobilistes
- **Marquage** «zone 30»

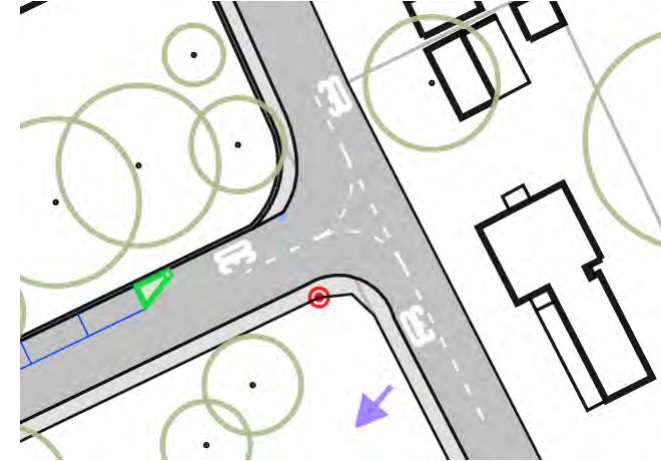


- **Trottoir traversant** à l'entrée est du chemin du Perron

Gestion des carrefours

1
2

- **Priorité de droite** avec marquage de rappel «30»
- **Surélévation** de 5 carrefours pour ralentir les vitesses



- **Coloration** de la chaussée pour augmenter l'attention de l'automobiliste sur 4 carrefours

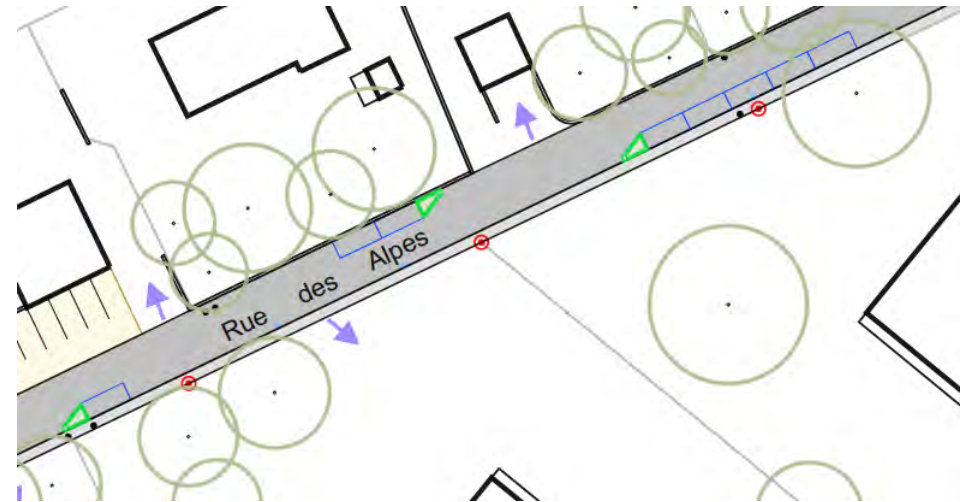


Aménagements dans la zone 30

1

2

- Ajustement de la position des **places de stationnement** pour incurver les trajectoires
=> Chicanes pour offrir une sinuosité à la rue



Potelet simple (15)



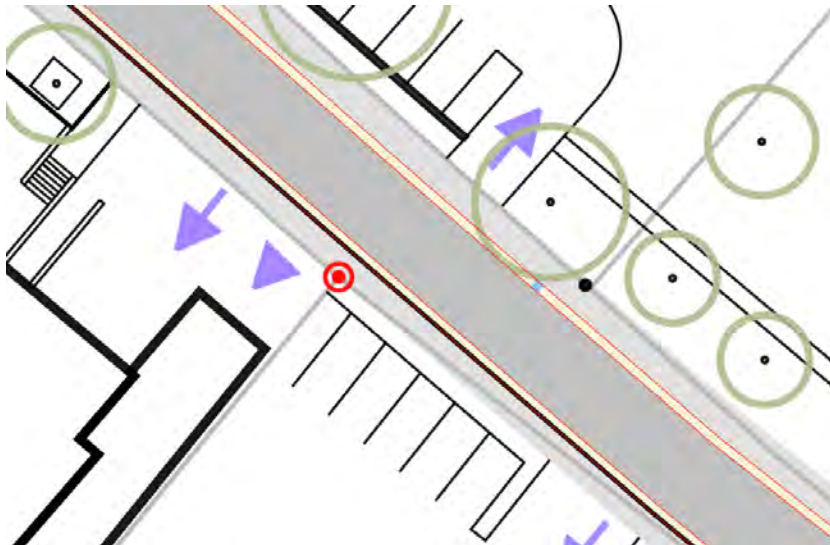
Élément avec bordures végétalisées (25)



Aménagements dans la zone 30

1
2

- Maintien de 3 **passages piétons** à proximité de l'école



- Marquage de **bandes colorées latérales** pour réduire visuellement la largeur de la chaussée

1

2

3

Plan d'aménagement

Carrefour Chavannes – Perron

■ 3 lignes de bus



Carrefour Perron – Mauverney

■ 3 lignes de bus



Carrefours Chavannes – Perron et Perron – Mauverney

1
2
3

■ 3 lignes de bus



Rue du Perron

1
2
3

- 1 ligne de bus
- TJM: 1'000 uv/j
- V_{85} : 45 km/h



Carrefour Perron – Prairie

1
2
3

- 1 ligne de bus
- TJM: 1'000 uv/j
- V_{85} : 45 km/h



Rue du Perron et carrefour Perron – Prairie

1
2
3

- 1 ligne de bus
- TJM: 1'000 uv/j
- V_{85} : 45 km/h



Rue du Perron

1
2
3

- 1 ligne de bus
- TJM: 600 uv/j
- V_{85} : 48 km/h



Rue du Perron

1
2
3

- 1 ligne de bus
- TJM: 600 uv/j
- V_{85} : 48 km/h



Carrefour Perron – Vy-Creuse

1
2
3

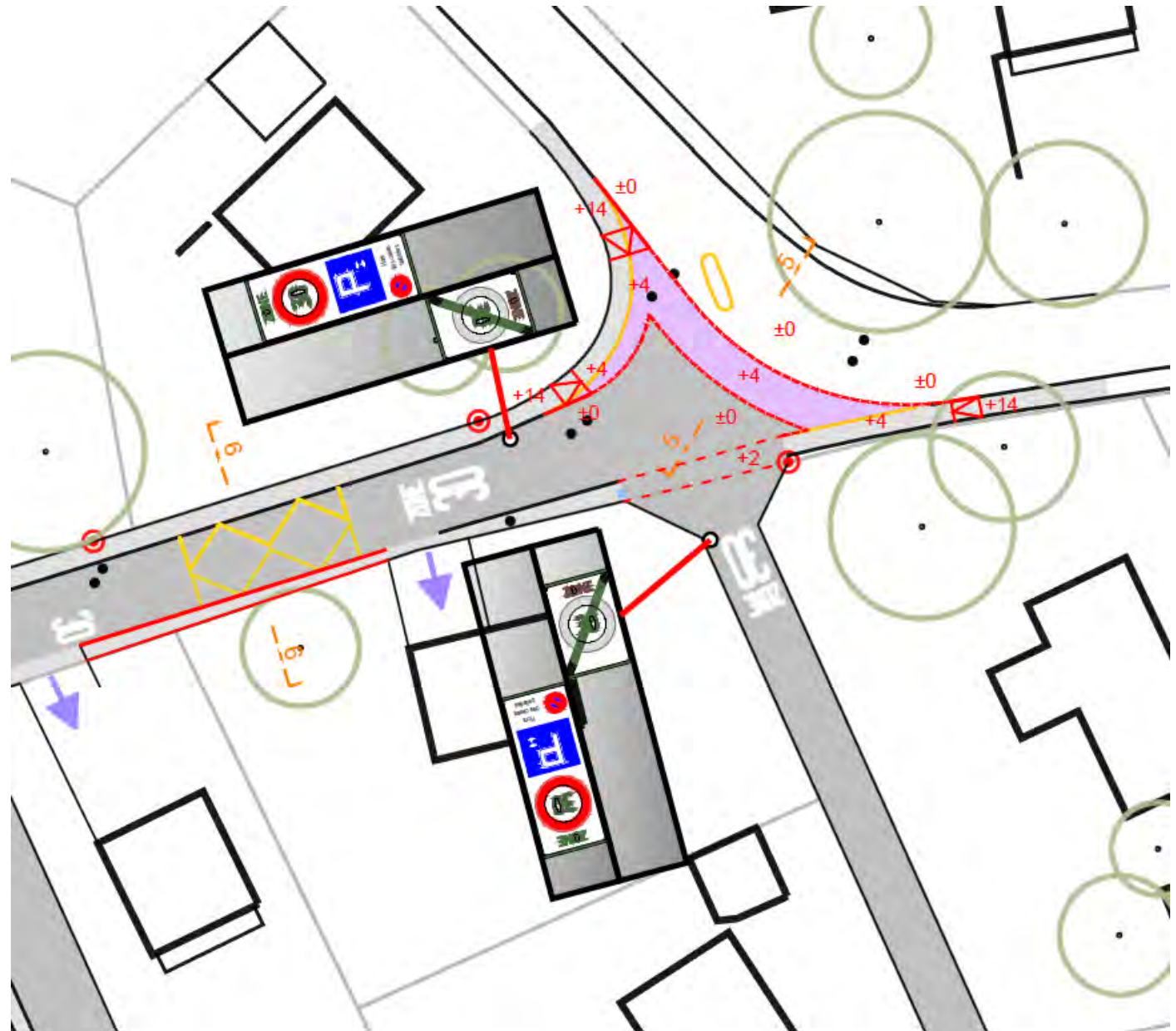
■ 1 ligne de bus



3

- 1 ligne de bus
- TJM: 600 uv/j

Solutions en mobilité



Rue de la Prairie

1
2
3

■ TJM: 400 uv/j

■ V_{85} : 40 km/h



Rue de la Prairie

- TJM: 400 uv/j
- V_{85} : 40 km/h



Rue de Mauverney

1
2
3

- 1 ligne de bus
- TJM: 2'700 uv/j
- V_{85} : 41 km/h



Carrefour Mauverney – Midi

1
2
3

■ 1 ligne de bus



Rue Mauverney – tronçon Nord

1
2
3

Solutions en mobilité



- 1 ligne de bus
- TJM: 2'700 uv/j
- V_{85} : 41 km/h

Rue Mauverney – tronçon centre

1

2

3

- 1 ligne de bus + ligne d'appoint scolaire
- TJM: 2'900 uv/j
- V_{85} : 39 km/h



Carrefour Mauverney – Alpes

- 1 ligne de bus + ligne d'appoint scolaire



Rue Mauverney – tronçon centre

1
2
3

Solutions en mobilité

- 1 ligne de bus + ligne d'appoint scolaire
- TJM: 2'900 uv/j
- V_{85} : 39 km/h



Carrefour Mauverney – Malagny

1

2

3

- 1 ligne de bus + ligne d'appoint scolaire



Rue Mauverney – tronçon sud

1
2
3

- 1 ligne de bus
- TJM: 3'000 uv/j
- V_{85} : 43 km/h



Rue du Midi

1

2

3

- 1 ligne d'appoint scolaire
- TJM = 4'600 uv/j
- $V_{85} = 49 \text{ km/h}$



Carrefour Midi – Bochet

1

2

3



Rue du Midi

- 1 ligne d'appoint scolaire
- TJM = 4'600 uv/j
- $V_{85} = 49 \text{ km/h}$



Chemin du Bochet

1

2

3

■ TJM = 900 uv/j

■ $V_{85} = 42 \text{ km/h}$



Chemin du Bochet – tronçon Nord

■ TJM = 900 uv/j

■ $V_{85} = 42 \text{ km/h}$



Carrefour Bochet – Malagny

1

2

3

Solutions en mobilité



Chemin du Bochet – tronçon Sud

- 1
- 2
- 3

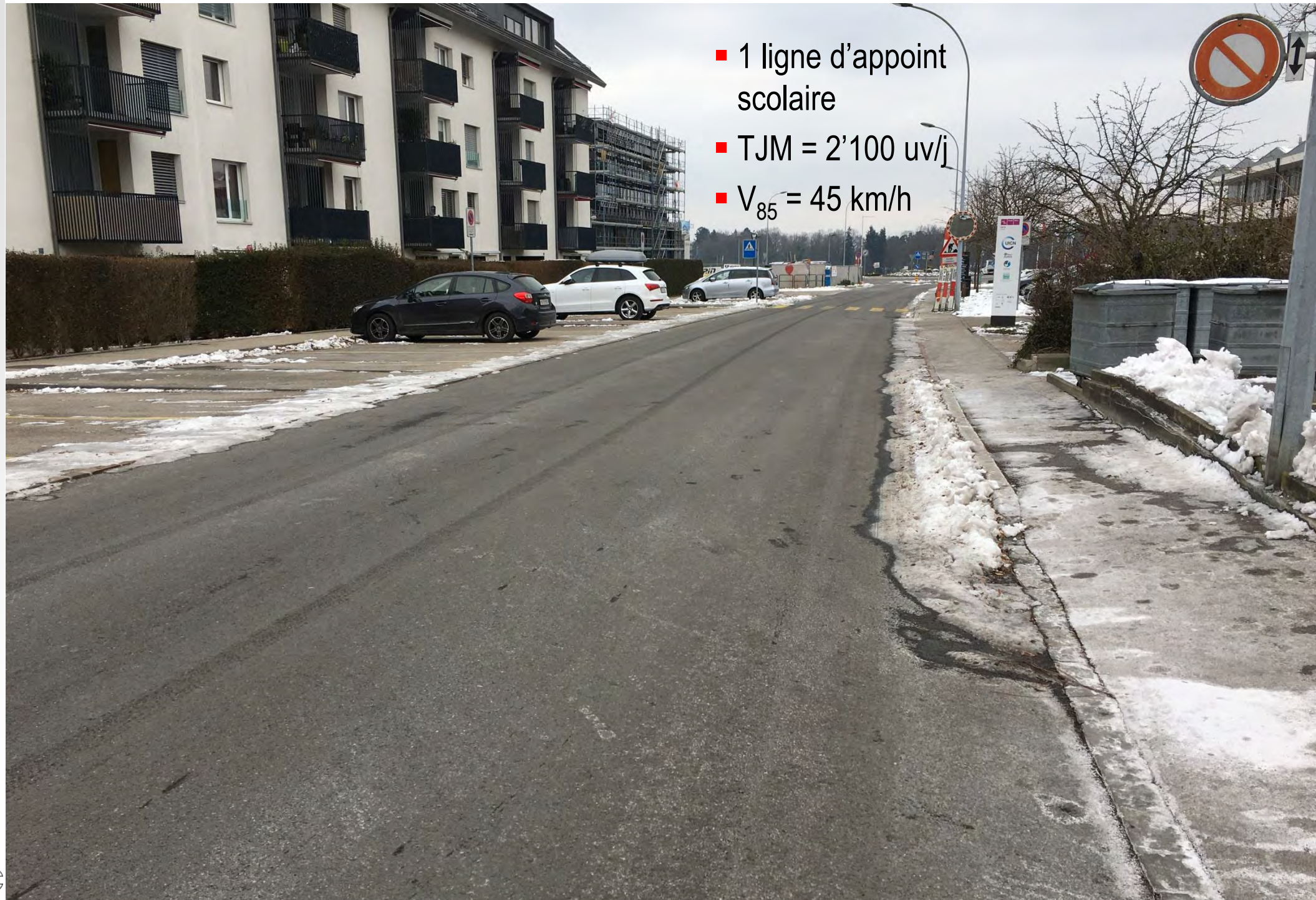
- TJM = 900 uv/j
- $V_{85} = 42 \text{ km/h}$



Rue de Malagny – tronçon Ouest

1
2
3

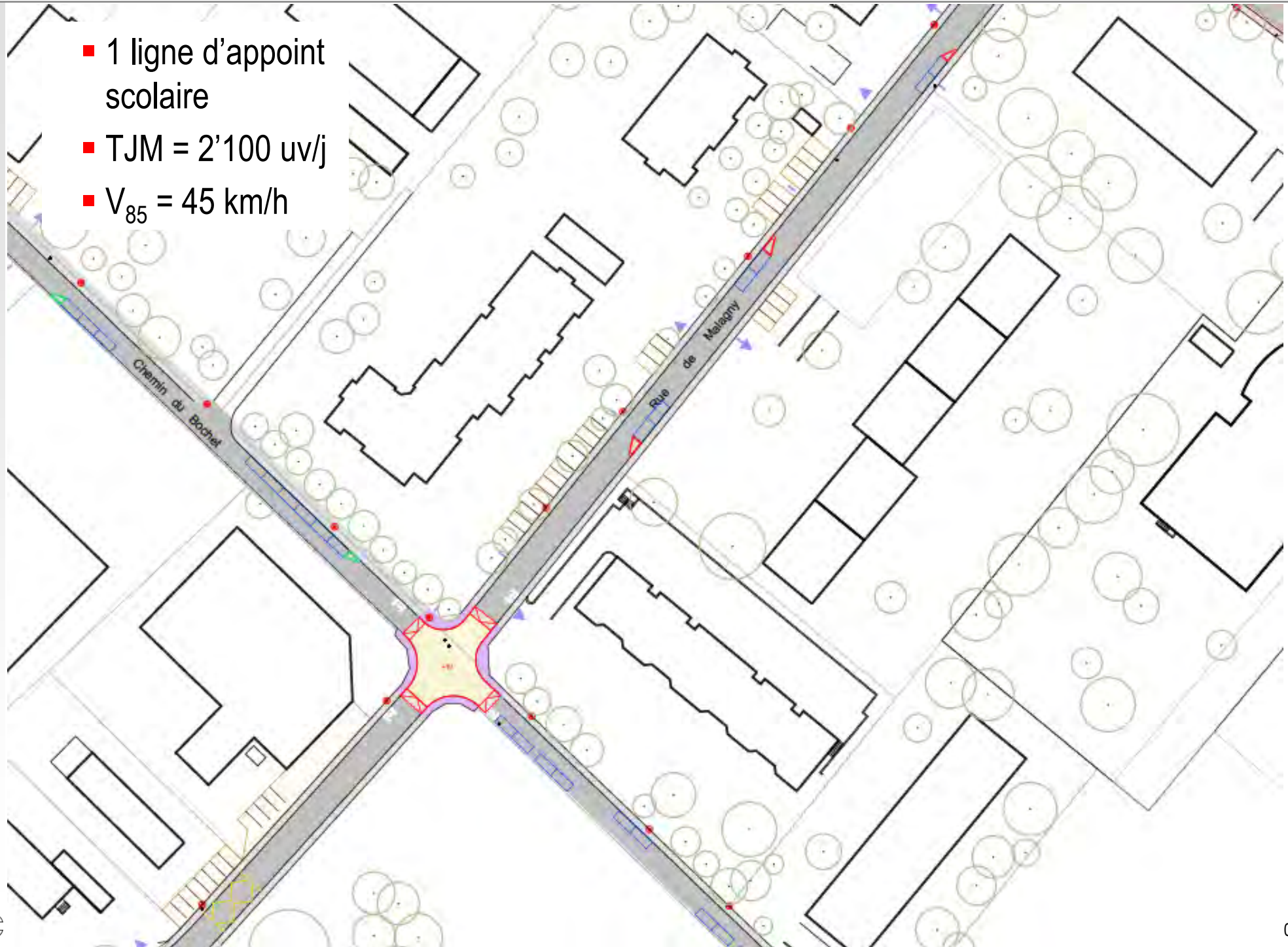
- 1 ligne d'appoint scolaire
- TJM = 2'100 uv/j
- $V_{85} = 45 \text{ km/h}$



Rue de Malagny – tronçon Ouest

1
2
3

- 1 ligne d'appoint scolaire
- TJM = 2'100 uv/j
- $V_{85} = 45 \text{ km/h}$



Rue de Malagny – tronçon Est

1
2
3

- TJM = 700 uv/j
- $V_{85} = 41 \text{ km/h}$



Rue de Malagny – tronçon Est

1
2
3

Solutions en mobilité



- TJM = 700 uv/j
- $V_{85} = 41 \text{ km/h}$

Rue de Riant-Coteau – tronçon Ouest

1
2
3

- 1 ligne de bus
- TJM = 1'300 uv/j
- $V_{85} = 43 \text{ km/h}$



Rue de Riant-Coteau – tronçon Ouest

1
2
3

Solutions en mobilité



- 1 ligne de bus
- TJM = 1'300 uv/j
- $V_{85} = 43 \text{ km/h}$

Rue de Riant-Coteau – tronçon Est

- 1 ligne de bus
- TJM = 900 uv/j
- $V_{85} = 48 \text{ km/h}$



Rue de Riant-Coteau – tronçon Est

1
2
3

Solutions en mobilité



- 1 ligne de bus
- TJM = 900 uv/j
- $V_{85} = 48$ km/h

Chemin des Fleurs

1

2

3

■ TJM = 500 uv/j

■ $V_{85} = 44 \text{ km/h}$



Chemin des Fleurs

1
2
3

Solutions en mobilité



- TJM = 500 uv/j
- $V_{85} = 44$ km/h

Rue des Alpes

1

2

3

Solutions en mobilité



■ TJM = 1'000 uv/j

■ $V_{85} = 43 \text{ km/h}$

Rue des Alpes

1
2
3

Solutions en mobilité



■ TJM = 1'000 uv/j

■ V₈₅ = 43 km/h



Gérard Chevalier sa

Bureau d'ingénieurs diplômés, sia
36, rue des Charpentiers CP - CH - 1110 Morges 1
Tél. +41/21 804 75 40 Fax +41/21 804 75 41
ing@chevaliersa.ch www.chevaliersa.ch

citec



solutions en mobilité

*Parce que nous n'héritons pas la terre de nos pères
mais la recevons en prêt de nos enfants*

Affaire :

■ 10023.0 Commune de Gland – Zone 30 km/h sud

Personne(s) de contact :

■ Chef de projet : Verrey Fabienne

Citec Ingénieurs Conseils SA

47, route des Acacias
Case postale 1711
CH-1211 Genève 26
Tél +41 (0)22 809 60 00 ■
e-mail: citec@citec.ch ■
www.citec.ch ■

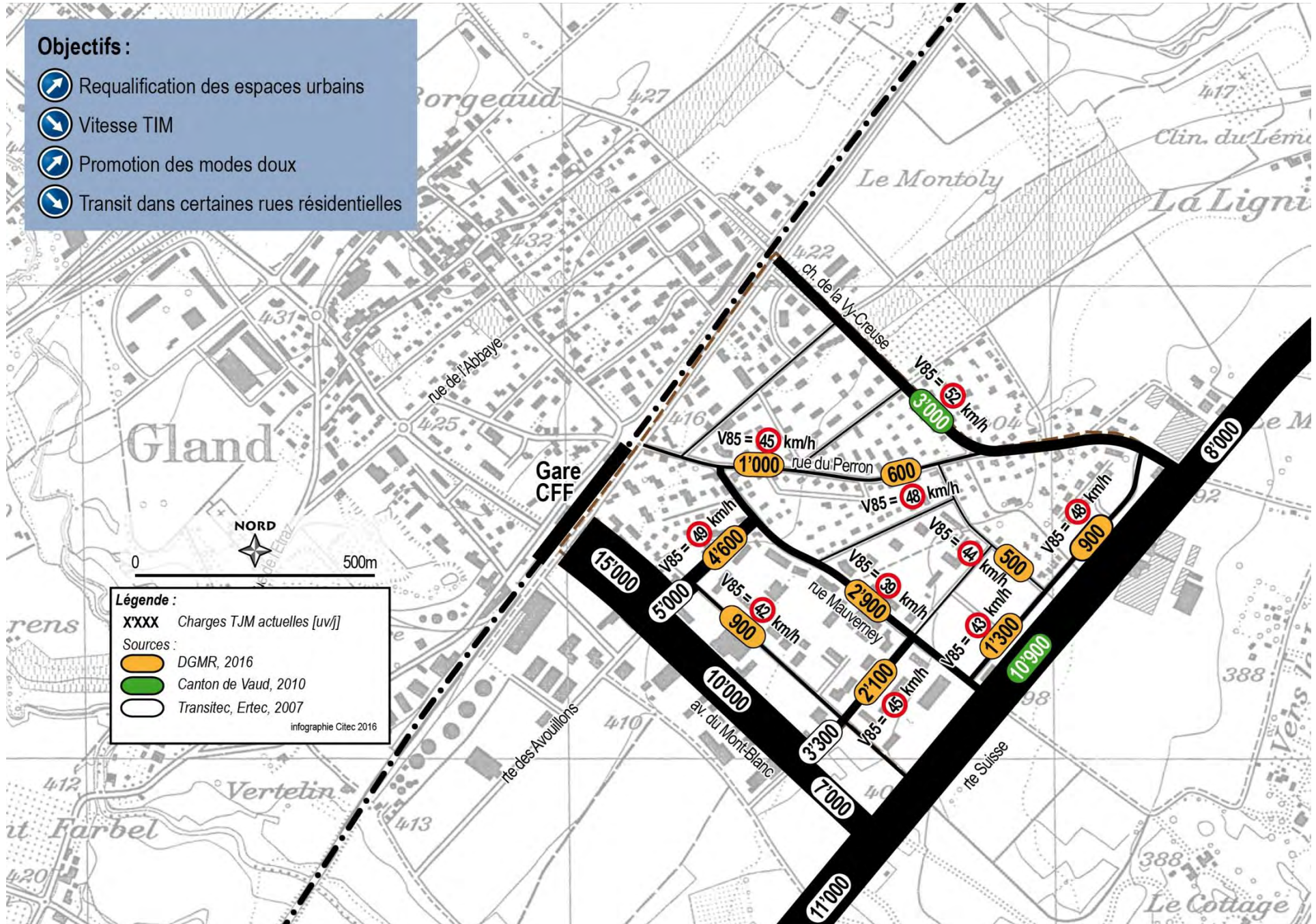
Diagnostic – Charges de trafic TJM actuelles et vitesses V85 pratiquées

1

2

Objectifs :

-  Requalification des espaces urbains
-  Vitesse TIM
-  Promotion des modes doux
-  Transit dans certaines rues résidentielles



Diagnostic – Réseau TC actuel

1

2

