VILLE DE Gland

Rapport de la municipalité concernant le postulat de Mme Valérie Cornaz-Rovelli intitulé "Stationnement vélos et vélostation"

Date proposée pour la séance de la commission:

- Mardi 7 janvier 2014 à 19h00
  Bâtiment communal : salle de conférences Lausanne

Municipal responsable : M. Olivier Fargeon

Gland, le 2 décembre 2013

Monsieur le président,
Mesdames, Messieurs les conseillers,

Dans sa séance du 2 mai 2013, le conseil communal acceptait la prise en considération de ce postulat et le transmettait à la municipalité pour étude et rapport. La teneur du postulat de Mme Valérie Cornaz-Rovelli est la suivante :

Lors du conseil communal du 21 mars 2013, un postulat en faveur de la mobilité douce a été accepté. Toute politique cyclable sérieuse se penche d'emblée sur le problème du stationnement.

Les besoins pour les piétons et les cyclistes sont comparables, les trajets doivent être directs, confortables, sûrs et continus.

Mais à la différence des piétons, les cyclistes doivent, à leur arrivée, pouvoir garer leur vélo et c'est là que commence tout le problème.

Que ce soit à la poste, devant les pharmacies, les banques, les boulangeries et autres commerces, les places de stationnement adaptées à un vélo sans pied ou simplement pour être cadenassé, font souvent défaut à Gland.

Par ce postulat les Verts De Gland demandent à la municipalité :

- *de faire le nécessaire auprès des différents commerçants en leur proposant du matériel adapté permettant à la population glandoise de garer son vélo convenablement ;*
- *d'envisager la mise en place d'une vélostation dans le futur projet Gare Sud. Les vélostations répondent à un besoin important des cyclistes en matière de stationnement à la gare, en ayant pour avantage principal de déposer son vélo en sécurité et à l'abri des intempéries. Un parking à vélos surveillé, fermé et abrité, le plus souvent souterrain. La plupart des vélostations en Suisse sont aux abords des gares et bénéficient, pour beaucoup d'entre elles, de bâtiments modernes. Le système d'accès au parking peut-être électronique (ouverture et fermeture des portes grâce à un système de carte) ou géré par du personnel. Des caméras complètent généralement la surveillance. Le service est payant et coûte en moyenne 1.- fr. par vélo et par jour ou 120.- fr. par vélo par année.*

  Plusieurs réalisations de ce type se trouvent à l'étranger et la Ville de Gland pourrait s'inspirer de ce qui s'est fait à Yverdon-Les-Bains et à Genève, ainsi que des projets en planification à Morges, Renens et Lausanne.

REPONSE DE LA MUNICIPALITE

Préambule

Comme déjà évoqué à maintes reprises, la municipalité a fait des locomotions douces l'une de ses priorités. A cet effet, elle s'est dotée en 2006, avec le plan des mobilités douces, d'un document présentant une conception d'ensemble des interventions à privilégier au sein de la commune.

Les mesures proposées par cette étude ont notamment pour objectif l'amélioration des conditions sécuritaires des piétons et des cyclistes lors de leurs déplacements. D'autre part, en offrant à ces derniers usagers des aménagements adaptés, confortables et de qualité, le recours à ces modes de locomotion est également favorisé et encouragé.

Conformément à ces dernières recommandations, la municipalité a profité de certaines opportunités, comme par exemple l'instauration d'une zone 30 au nord de la ville ou le réaménagement de la place de la Gare, pour doter certains périmètres d'installations adéquates permettant aux cyclistes de stationner leur vélo sur des places couvertes munies de supports de maintien et de fixation.

Face à la volonté d'inciter ses citoyens à recourir au vélo, la municipalité a encore souhaité parallèlement, depuis 2008, subventionner l'achat de vélos et de vélos à assistance électrique.

Etat des équipements existants

Dans un premier temps, avant d'aborder plus en détail de quelle manière la municipalité souhaite répondre au présent postulat, il est opportun d'établir un bilan exhaustif des places de stationnement existantes à l'attention des deux-roues sur le territoire communal. Pour la bonne compréhension de la suite de ce rapport, il est nécessaire de relever que les équipements existants à usage privé n'ont volontairement pas été pris en considération, à l'exception de certaines affectations offrant des services ouverts à tous, principalement les commerces.

Ainsi, nous pouvons relever en premier lieu que les infrastructures communales sont correctement desservies de ce point de vue. En effet, l'ensemble des bâtiments scolaires dispose en suffisance de parcs abrités munis de supports pour accueillir les vélos et autres trottinettes des écoliers. De manière analogue, les deux sites abritant l'administration communale (Grand'Rue 38 et Chemin du Montoly 1) sont pourvus de places couvertes dotées de supports. Enfin, des installations adéquates sont également présentes aux abords des centres d'intérêt que sont la plage communale de « La Falaise » et le centre sportif « En Bord ». Ce dernier a d'ailleurs récemment vu son offre augmenter avec l'ajout d'un support à vélos en face de l'entrée piétonne nord à proximité du nouveau terrain de football synthétique.

D'autre part, la volonté municipale a également conduit à la réalisation d'infrastructures suffisantes et adaptées aux abords de la gare. Actuellement, 50 places couvertes avec support sont aménagées au long de la rue du Perron et approximativement 180 places, dont les trois quart sont abritées, ont été récemment érigées dans le cadre du réaménagement de la place de la Gare au nord des voies ferrées.

En parallèle, les principaux commerces de grande distribution présents à Gland, excepté Denner, disposent d'équipements à l'usage des vélos. Ainsi, Migros et Lidl sont équipés de places de stationnement munies de supports alors que Coop n'offre aux deux roues qu'une surface dépourvue de dispositif de maintien ou de fixation.

A l'opposé, la majorité des autres commerces, à l'exception de quelques enseignes, ne propose aucune infrastructure à leur clientèle cycliste. Cette dernière n'a pas d'autre solution que de trouver par elle-même un emplacement suffisant pour y déposer provisoirement son vélo ou, pour autant qu'elles soient présentes, utiliser d'autres installations existantes à proximité.

Bien que présentant certaines lacunes, l'implantation de ces différents équipements représentés en annexe permet toutefois de mettre en évidence la répartition relativement

homogène des parcs à vélos recensés. De cette façon, il est possible pour chaque cycliste de stationner son vélo à proximité des principales zones d'intérêt présentes à Gland.

Mesure proposée

Le souhait du cycliste étant de pouvoir stationner de façon sécurisée le plus proche possible de sa destination, la répartition des parcs à vélos répertoriés ci-dessus n'est malheureusement pas totalement satisfaisante. En effet, il serait appréciable de pouvoir offrir aux cyclistes des installations complémentaires notamment à proximité de certaines affectations, comme par exemple la poste pour n'en citer qu'une.

Dans la plupart des cas, ne maîtrisant pas le foncier, la municipalité ne peut, par sa seule volonté, remédier à cette insuffisance. Toutefois, elle souhaite néanmoins, en réponse au présent postulat, inciter et favoriser l'installation de parcs à vélos à proximité des commerces qui le souhaiteraient. Pour ce faire, elle propose de subventionner à hauteur de 50 % l'acquisition et la mise en place de supports à vélos. Les conditions d'octroi seront définies dans les directives municipales concernant l'application du règlement communal pour l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables. L'investissement nécessaire à ces subventions serait prélevé sur le fond pour le développement durable à hauteur maximale de fr. 15'000 par année.

Cette initiative pourrait par exemple se réaliser par le biais d'une action qui serait adressée à chaque commerçant les sensibilisant aux problèmes rencontrés par les cyclistes. De cette façon, suivant la surface et les moyens mis à disposition, chaque commerce pourra offrir à sa clientèle les installations qu'il jugera nécessaire en se munissant d'équipements adaptés, comme par exemple une ou plusieurs pinces.

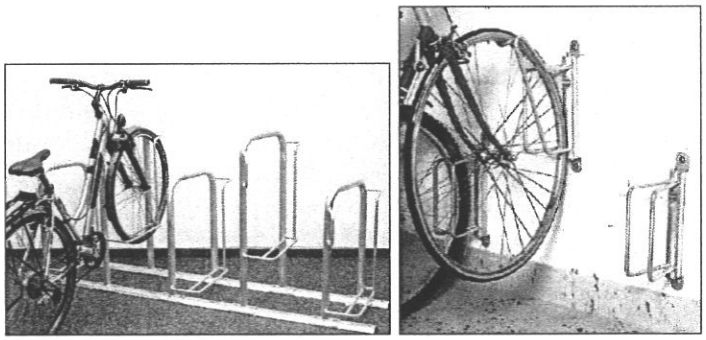

Fig. 1a et b : exemples de supports à vélos.

De surcroît, la municipalité tient encore à relever que la réalisation de stationnement à l'usage des deux roues est actuellement systématiquement exigée lors de l'aménagement de nouvelles surfaces commerciales importantes.

Vélostation

Au vu des projets actuellement étudiés dans le périmètre de la gare (PPA « Gare Sud », passage inférieur) et compte tenu de la forte demande en terme de stationnement à l'usage des vélos à proximité des haltes ferroviaires, la municipalité a d'ores et déjà initié des réflexions au sujet de l'aménagement d'une vélostation à Gland. En effet, initialement esquissée aux abords de la place de la Gare dans le cadre du projet de passage inférieur, l'édification d'une telle installation est pour l'instant privilégiée au sud des voies CFF.

Bien que ce dernier élément répond favorablement au postulat, la municipalité tient tout-de-même à préciser que sa démarche actuelle est de pouvoir disposer d'une étude de faisabilité

technique et financière dans le but de lui permettre de se déterminer sur la réalisation d'une vélostation en gare de Gland.

Conclusions

Le conseil communal peut compter sur l'engagement de la municipalité pour poursuivre ses efforts et améliorer de façon continue la mobilité douce sur le territoire communal. Pour ce faire, la municipalité estime que d'une part, en communiquant de façon ciblée auprès des commerçants glandois pour les rendre attentifs aux problèmes de stationnement que pourraient rencontrer les cyclistes et d'autre part, en leur proposant un soutien financier pour l'acquisition de supports à vélos, elle permet d'œuvrer, dans la mesure de ses moyens, à remédier aux insuffisances constatées.

Pour conclure, elle confirme également sa volonté d'étudier la mise en place d'une vélostation dans le cadre des ouvrages pressentis au sud de la gare.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic:	Le secrétaire:
G. Cretegny	D. Gaiani

MUNICIPALITE DE GLAND

Annexes: - Situation des parcs à vélos existants
- Tableau récapitulatif des parcs à vélos existants