

# **Réponse de la Municipalité au postulat de M. Patrick Uebelhart relatif à l'étude d'une jonction modeste, fonctionnelle et directe pour les piétons et les cyclistes entre le nord et le sud de la voie ferrée à proximité de Swissquote**

Date proposée pour la séance de la commission:

- Lundi 17 octobre à 19h30  
Chemin du Montoly n° 1: salle Léman (1<sup>er</sup> étage)

Municipal responsable: M. Thierry Genoud

Monsieur le président,  
Mesdames et Messieurs les conseillers,

Dans sa séance du 28 avril 2016, 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 M. Patrick Uebelhart est la suivante:

*Comme chacun le sait la ligne droite est le chemin le plus court entre deux points. De même, les urbanistes observent le cheminement des gens avant de proposer le tracé d'un passage pour les piétons s'ils veulent que ce dernier soit utilisé et offre la sécurité recherchée par cet aménagement.*

*Certes, Gland bénéficiera prochainement d'un nouveau passage sous voie, plus large, à l'est de la gare actuelle facilitant ainsi les déplacements des pendulaires et la mobilité douce entre le nord et le sud de la ville. Toutefois, nous ville est en pleine expansion. Le futur quartier de la Combaz, au nord des voies, et dont la grandeur dépassera Eikenott, recensera à terme plus de 1300 habitants et postes de travail. Au sud de cette même voie, Swissquote proposera d'ici quelques années 750 places de travail en plus des très nombreuses déjà existantes de la zone industrielle des Avouillons.*

*Or, depuis le virage à l'extrémité du chemin de la Crétaux (à l'ouest de Swissquote) et jusqu'au passage sous voie en construction actuellement, j'ai fait le compte: il faut 500 pas nécessitant un temps de parcours d'au moins 5 mn pour rejoindre le quai situé de l'autre côté du dit passage.*

*Pensez-vous sérieusement que, selon des conditions d'urgence, des personnes jeunes ou moins jeunes ne prendront pas la dangereuse initiative de traverser les voies pour rejoindre leur train stationné en gare de l'autre côté à seulement 30 mètres de là ?*

*Gouverner c'est anticiper et c'est prévoir ! Au vue des nombreux projets qui sont tombés à l'eau durant cette législature, les fonds existent et peuvent être investis avec sagesse dans la sécurité pour faciliter la mobilité douce entre le nord et le sud de près d'un millier d'habitants chaque jour. D'autant plus que, comme chacun peut le constater du fait que les trains arrivent en gare de Gland presque en même temps, le futur passage sera vite saturé par le flux simultané des pendulaires s'il se mêle en plus au transit naturel, à pied et à vélo, des habitants et des élèves entre les 2 pôles de la ville.*

*Et je ne parle pas encore des nombreux nouveaux habitants et employés du futur quartier Gare sud estimés à plusieurs centaines qui, par proximité immédiate seront enclins naturellement à utiliser le passage sous voie et les CFF pour leurs déplacements.*

*Le moment de réfléchir à une nouvelle jonction piétonnière est opportun. En effet, le chantier de la gare est à ses débuts et la collaboration avec les CFF, propriétaires de nombreuses parcelles, se déroule dans les meilleures conditions. De plus, l'emplacement de la 4<sup>ème</sup> voie est déjà planifié.*

*L'aménagement du chemin de la Crétaux devra être revu et le projet d'une dépose minute est à nouveau à l'étude près de Swissquote. Enfin, l'extension de cette entreprise et la réalisation du quartier de la Combaz vont bientôt démarrer.*

*N'attendons pas que tout soit fini pour ouvrir de nouveaux chantiers dans le même secteur, après coup et avec les contraintes du bâti existant. Ce serait cher payé parce que nous n'aurions pas eu la vision nécessaire liée aux besoins d'une ville en pleine expansion ! Evitons les erreurs de nombreuses villes qui ont vu trop petit et qui s'en mordent aujourd'hui les doigts en raison des coûts démesurés quand il s'agit de prévoir de nouvelles infrastructures dans un contexte urbanisé.*

*Cette nouvelle infrastructure pourrait même être financée avec le soutien logistique des CFF (il s'agit quand même en priorité d'usagers du train), avec des subventions à la mobilité et grâce à la contribution, entre autres,*

*de partenaires privés en lien avec les taxes d'équipement prélevées sur les nouvelles constructions du secteur et destinées aux infrastructures de proximité.*

*Pour toutes les raisons précitées, par mesure de sécurité et afin d'anticiper l'avenir et le flux de voyageurs en augmentation prévisible, je demande, donc, par ce postulat, que la Municipalité étudie et propose un franchissement des voies modeste et fonctionnel, aérien ou souterrain, dédié à la mobilité douce à l'endroit le plus approprié entre Swissquote et la zone industrielle des Avouillons.*

*Gland est un point noir sur la carte des CFF en ce qui concerne le vandalisme et les accidents de personnes. En tant que Vert et conseiller, j'aurais préféré que notre ville figure en première place pour la mobilité, les énergies et le développement durable.*

*Je forme le vœu d'être entendu pour l'avenir de notre ville, pour la sécurité de nos habitants et vous remercie de votre attention.*

## **REPONSE DE LA MUNICIPALITE**

### **Préambule**

La réalisation d'un passage inférieur à l'ouest des voies de chemins de fer a été inscrite en tant que mesure dans le projet d'agglomération du Grand Genève en 2012. Pour rappel, la réalisation du passage inférieur actuellement en cours fait également partie du projet d'agglomération.

La mesure relative à la réalisation d'un passage inférieur ouest est à coordonner directement avec le Schéma directeur Gland-Vich (SDGV) et d'autres mesures telles que la collectrice ouest ou la réorganisation de la plateforme intermodale de la gare (3<sup>ème</sup> étape du "réaménagement du pôle gare").

Suite aux difficultés rencontrées dans le cadre de la mise en œuvre du SDGV, la réalisation d'un passage inférieur à l'ouest des voies, en lien avec la plateforme intermodale, semble compromise à court terme. Ainsi, d'autres alternatives sont examinées afin de répondre, entre autres:

- aux traversées piétonnes des voies entre le secteur "Swissquote" et gare nord;
- au confort des utilisateurs.

### **Réaménagement du pôle gare**

Le réaménagement du pôle gare s'inscrit dans un programme de phasage dont la première étape, au nord, est aujourd'hui finalisée. Les travaux réalisés lors de cette première phase ont consisté à la mise en place d'une zone de rencontre (20 km/h) et au réaménagement de la place de la gare; ceci en accord et coordination avec les CFF.

La deuxième phase relative à la réalisation du nouveau passage inférieur sous les voies CFF pour la mobilité douce, à l'est de la gare, est actuellement en cours. Pour rappel, la fréquentation de la gare est d'environ 6130 personnes par jour depuis 2012 et les chiffres prévisionnels à l'horizon 2030 prévoient environ 9'000 voyageurs/jour, soit une augmentation probable de quelque 40 %. Les gabarits du passage inférieur ont ainsi été dimensionnés en fonction des différents comptages réalisés et des futurs développements. Dans cette seconde phase doivent être également mentionnées les études relatives au plan de quartier "gare sud" qui sont elles aussi en cours d'élaboration.

La troisième phase consiste quant à elle à relier la place nord de la gare et le SDGV par la création d'une plateforme d'échanges multimodale à l'ouest. C'est également dans ce cadre que la réalisation d'un passage inférieur pour les piétons et deux-roues légers a été planifiée dans le projet d'agglomération; ceci afin de relier et rendre cohérent l'entier du secteur.

Phase 1 réalisée

gare nord 2010-2012

Phase 2 court terme

gare CFF, passage inférieur et  
gare sud 2015-2018

Phase 3 moyen - long terme

liaison avec le schéma directeur  
2019-2021



Il faut toutefois relever que les contraintes liées à la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire, à la quatrième révision du plan directeur cantonal, etc. entraînent des difficultés de mise en œuvre du SDGV. Ces nouvelles contraintes ont obligé la Municipalité à repousser cette troisième étape à plus long terme.

Ainsi, d'autres alternatives sont en cours d'études et de réflexions. La plus judicieuse du point de vue "coût - utilité" cherche à optimiser les infrastructures existantes tout en s'intégrant dans le cadre du projet d'agglomération du Grand Genève.

### **Projet d'agglomération du Grand Genève**

Dans le cadre du programme en faveur du trafic dans les agglomérations, les projets inscrits constituent un pilier important de la politique de la Confédération et du développement territorial durable de la Suisse. Ils visent une planification coordonnée de l'urbanisation, de la gestion du paysage et des transports dans les espaces urbains.

La commune de Gland, par sa position dans le district de Nyon, fait partie du projet d'agglomération du Grand Genève (anciennement nommé projet "Franco-valdo-genevois"). Le projet d'agglomération de première génération date de 2007 et celui de deuxième génération de 2012. Un troisième projet est actuellement en cours d'établissement. Il sera déposé auprès de la Confédération à la fin de cette année.

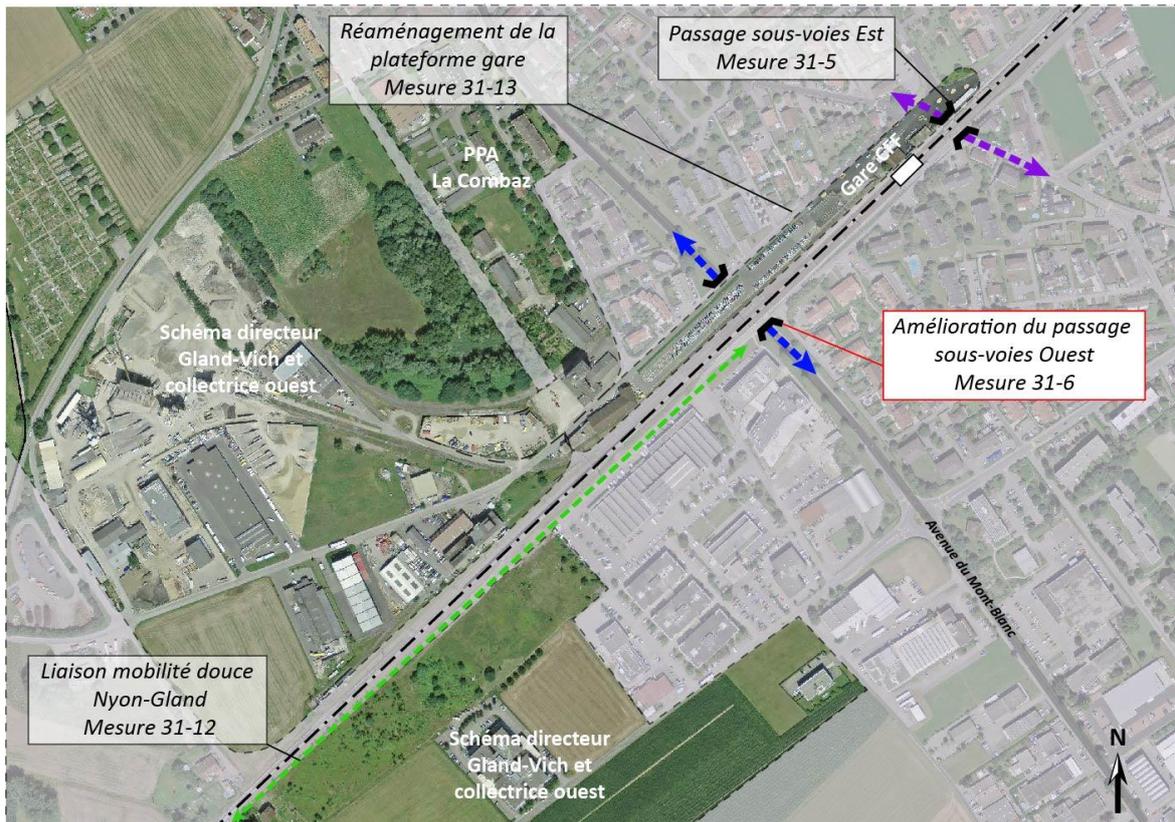
Conformément à la loi fédérale sur le fonds d'agglomération, la Confédération participe au financement de mesures qui améliorent les infrastructures de transport. L'efficacité du projet d'agglomération, y compris les mesures non infrastructurelles dans le domaine de l'urbanisation et des transports, détermine le taux de cofinancement (par exemple 40% pour le projet d'agglomération de deuxième génération).

### **Mesure n° 31-6 du projet d'agglomération**

La mesure relative au passage inférieur ouest n° 31-6 "Amélioration de l'accessibilité mobilité douce à la gare de Gland: passage sous-voies ouest au bout des quais" avait été inscrite dans le projet d'agglomération de deuxième génération en tant que mesure sollicitant un cofinancement à l'horizon 2019-2022 (mesure à réaliser en priorité B2).

Dans le cadre du Projet d'agglomération de troisième génération (PA3), l'idée était soit de proposer cette mesure comme une mesure à réaliser à l'horizon B3 (2023-2026), soit de modifier la teneur de cette mesure et de la passer en A3 (réalisation 2019-2022).

Dans un souci d'amélioration de la mobilité douce dans le secteur de la gare, la mesure n° 31-6 a été maintenue en horizon A. Cette dernière ne se concentre toutefois plus sur la création d'un nouveau passage inférieur mais sur le réaménagement et l'amélioration du passage sous-voies du Mont-Blanc pour les mobilités douces. Elle est renommée dans le PA3 "Amélioration accessibilité MD à la gare de Gland : amélioration du passage sous-voies de l'avenue du Mont-Blanc à l'ouest de la gare".



*Localisation des mesures du projet d'agglomération*

Ainsi, la création de rampes au nord et sud sont imaginées dans les talus de verdure existants ceci afin de permettre aux personnes à mobilité réduite ainsi qu'aux cyclistes de relier le nord et le sud de la commune depuis le secteur ouest de la gare. Une sécurisation et un réaménagement de la traversée du passage devront également être examinés.

Une première étude a été réalisée par un bureau d'ingénieurs pour vérifier la faisabilité du projet et pour déterminer une échelle des coûts de réalisation. Un montant d'environ un million sera inscrit au projet d'agglomération.

### **Mesures d'amélioration à court terme**

A court terme, dans le cadre du chantier de la gare, l'escalier sud du pont du Mont-Blanc sera agrandi et réaménagé. De plus, afin d'éviter dans la mesure du possible les traversées piétonnes des voies CFF, des barrières seront également posées au nord et des parois antibruit installées au sud des voies.

A relever finalement, qu'une étude de mobilité sur le secteur "Gare sud" est également en cours. Cette étude comprend l'entier du chemin de la Crétaux, la partie supérieure du chemin du Perron, le secteur du plan de quartier "Gare sud" ainsi que le chemin du Vernay. Les objectifs principaux de cette étude sont de créer un espace public de haute qualité du côté sud de la gare, d'améliorer l'accessibilité des flux multimodaux à la gare et de rendre le secteur plus perméable aux mobilités douces.

### Conclusion

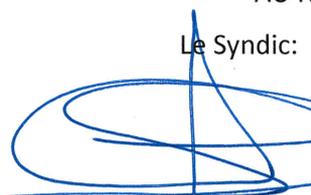
La Municipalité poursuivra les études concernant l'amélioration des mobilités douces par le passage sous-voies de l'avenue du Mont-Blanc. En fonction du montant des études pour la réalisation du projet, la Municipalité soumettra au Conseil communal une demande de crédit par un préavis. Dans l'intervalle, le projet d'agglomération de 3<sup>ème</sup> génération sera déposé à la Confédération et analysé par les services étatiques.

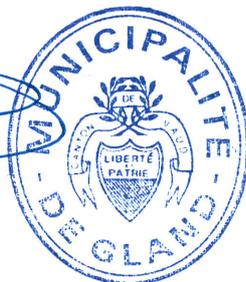
Dans le cas où la mesure n° 31-6 est validée et cofinancée par la Confédération, les travaux pourraient débiter entre 2019-2022.

Si dans le futur un quatrième projet d'agglomération devait être élaboré, la Municipalité veillera à ce qu'une nouvelle mesure pour la réalisation d'un passage inférieur à l'ouest de l'avenue du Mont-Blanc et en lien direct avec le SDGV soit inscrite.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic:

  
G. Cretegny



Le Secrétaire:

  
J. Niklaus