

GLAND, UNE INTERFACE ET UN FRANCHISSEMENT DE QUALITÉ

LAURENT DUTHEIL, URBANMOVING SÀRL LAUSANNE, MEMBRE DU COMITÉ DE LA CONFÉRENCE VÉLO SUISSE

La commune de Gland a procédé à une métamorphose complète de sa gare et de ses accroches avec une vision multimodale prenant largement en compte les besoins des piétons et des cyclistes. Un passage inférieur de 8 mètres de large a été construit sous les voies de chemin de fer permettant aux cyclistes et aux piétons de franchir cette coupure en toute sécurité. En octobre 2024, les autorités de la ville ont présenté cette refonte et ces aménagements dans le cadre d'une mini-excursion de la Conférence Vélo Suisse.

Gland est une commune de 14'250 habitants qui se trouve sur l'arc lémanique entre les agglomérations de Genève et de Lausanne. Comme souvent dans l'aménagement de nos localités, la ville est coupée en deux par les voies de chemin de fer. En raison de son emplacement géographique, de nombreux pendulaires empruntent le train pour se rendre au travail. La Municipalité, avec les CFF et le Canton de Vaud, a donc engagé d'importants travaux de refonte complète de la gare de Gland. Plusieurs dizaines de millions de francs ont été investis ces dernières années par les collectivités publiques pour favoriser l'intermodalité, requalifier les espaces publics et encourager un accès en modes actifs à la gare. Le concept est complet et présente une vision multimodale ambitieuse qui a été soutenue dans le cadre du programme d'agglomération.

Ce qui frappe à Gland autour de la gare, c'est tout d'abord les différents régimes de vitesse en zone 30 ou en zone de rencontre. L'abaissement de la vitesse favorise la sécurité et les modes actifs peuvent ainsi accéder à la gare très facilement. Une rue cyclable en zone 30 a été aménagée avec beaucoup de soin. Les cyclistes et les autres usagers bénéficient de la priorité dans les intersections en direction de la gare. La commune constate avec satisfaction que les cyclistes prennent la place sur la chaussée grâce à la présence de larges pictogrammes vélo. Les piétons peuvent marcher sur un trottoir agréablement planté et dont la couleur claire renforce son caractère piétonnier. L'aménagement a considérablement amélioré la qualité des espaces publics.

Sur la place de la gare en zone de rencontre, les piétons peuvent traverser toute la chaussée avec la priorité. Les lignes de transports publics sont positionnées proches de la gare. Un large couvert à vélos sécurisé a été construit au nord et au sud des voies de chemin de fer permettant aux cyclistes de garer leur vélo pour la journée à proximité immédiate de la gare. Au total, plus de 300 places pour vélos ont été installées autour de la gare. La commune se réjouit de constater que ce stationnement est très apprécié par les pendulaires.

Mme Christelle Giraud-Nydegger, Municipale, nous explique que la Municipalité met en œuvre son plan climat avec une vision privilégiant les modes actifs, ainsi que la présence

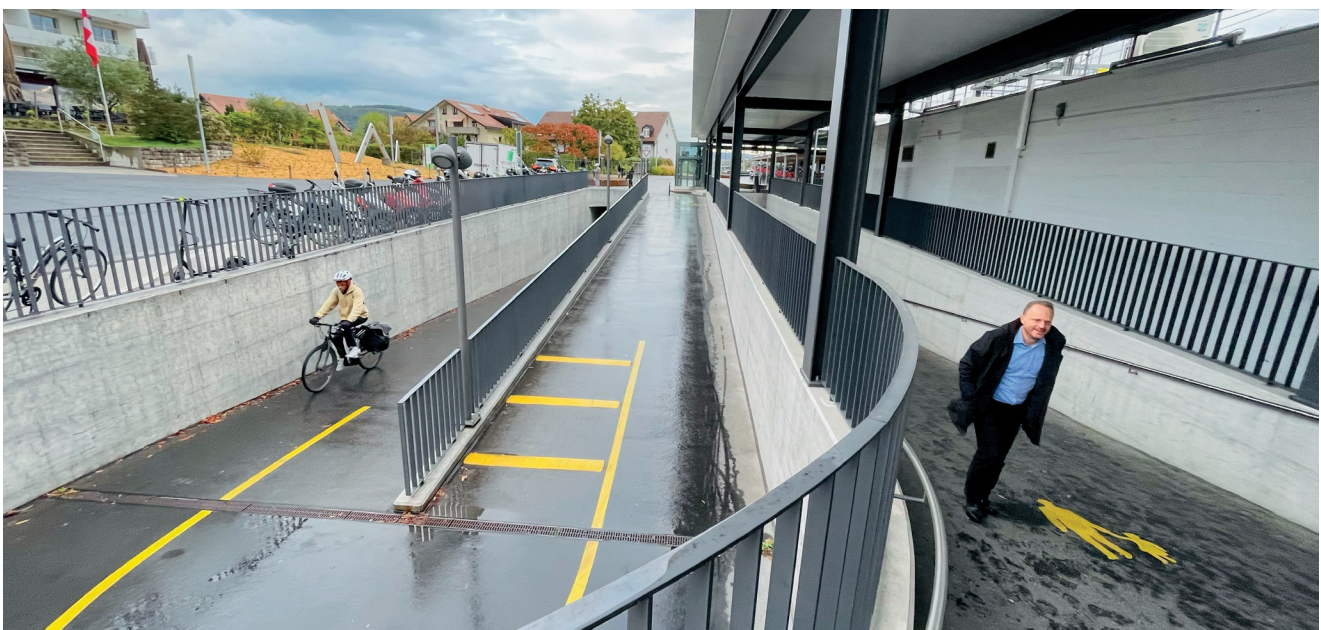


Fig. 1 : Rampes séparées pour les piétons et les cyclistes (photo: Laurent Dutheil)

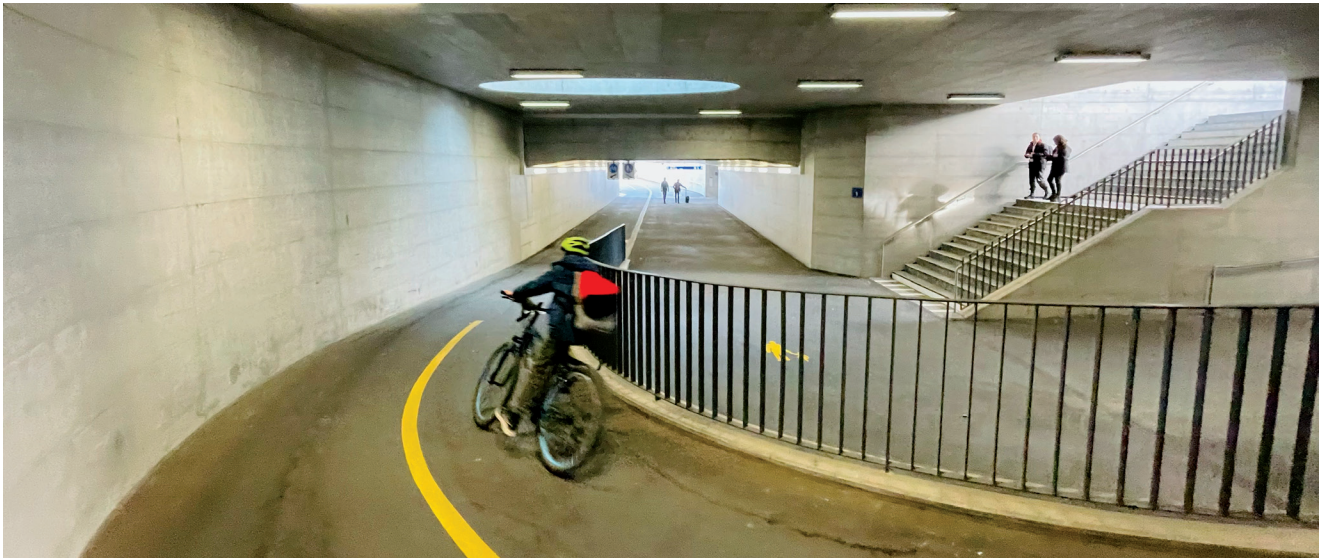


Fig. 2 : Des surfaces séparés pour les piétons et les cyclistes, aux dimensions généreuses (photo : Laurent Dutheil)

du végétal dans l'espace public pour lutter contre les îlots de chaleur. L'objectif est de favoriser l'usage de la marche et du vélo pour se rendre à la gare. M. Ranfiss Trujillo, chef de service, accompagné de M. Valerian Biget, chef du bureau technique, nous explique avoir testé plusieurs schémas de circulation avec différents régimes de vitesse avant d'arrêter une variante définitive. Ce processus souple et évolutif a permis de tester sur place les propositions en dialoguant avec les différents partenaires comme les CFF et les services cantonaux. Les CFF ont financé une partie du passage inférieur ainsi que les accès aux quais. Sur mandat des CFF, les bureaux SD Ingenierie, Architrans, biol Conseils et De Cérenville ont développés le projet.

Le passage inférieur sous la gare, d'une largeur totale de 8,00m, commence au nord par une rampe vélo bidirectionnelle d'une largeur de 3,40m avec une pente de 6%. Les piétons ont le choix d'emprunter une rampe piétonne de 3,50m de largeur, des escaliers ou un ascenseur. La rampe côté sud, d'une largeur totale de 6,00m avec une pente de 6%, offre également une piste cyclable séparée des piétons. Dans le

souterrain, les cyclistes roulent sur une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 3,00m. Avec une séparation par une bordure biaise, l'espace à disposition des piétons est de 5,00m de large. Les accès aux quais avec les escaliers et les ascenseurs sont placés du côté des piétons.

Cette configuration offre des conditions idéales aux cyclistes qui ne sont jamais en conflit avec les flux piétonniers. On traverse ainsi les voies de chemin de fer de manière très confortable pour les piétons et pour les cyclistes grâce à la présence de ces voies séparées et de ces rampes conçues pour leurs besoins.

Cette interface de la gare de Gland est exemplaire en termes d'intermodalité, de confort pour les piétons et de qualité d'aménagement pour les cyclistes. La Commune et les CFF ont déroulé le tapis rouge aux piétons et aux cyclistes avec un concept encourageant l'usage des modes actifs et favorisant le report modal sur le train. Un modèle à répliquer dans d'autres localités.



Fig. 3 : Nouvel aménagement de la place de la gare, avec stationnement vélo (photo : Laurent Dutheil)