

Rapport de la commission technique chargée d'examiner le préavis n°56 relatif à l'octroi d'un crédit pour l'élaboration du projet de construction du nouveau passage inférieur piétons – deux-roues légers à la gare CFF.

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers,

La commission composée de :

- Claudine Deprez
- Stella Motta Larrivé
- Anita Waeber
- Samuel Freuler premier membre et rapporteur
- Cyril Gallay
- Pascal Regazzoni
- Manfred Schumacher
- Marek Swierkosz
- Patrick Uebelhart

s'est réunie le 8 janvier 2014 au Bâtiment des infrastructures Montoly 1. Elle a entendu les arguments de la Municipalité qui était représentée par M. Thierry Genoud, accompagné de Mme Christelle Haldimann, déléguée à l'urbanisme. Nous les remercions pour leur présence, les informations fournies ainsi que les réponses apportées à nos questions.

Mme Haldimann nous a présenté des plans au 1:200 des différents niveaux de constructions qui nous ont permis d'avoir une bonne représentation de l'avant projet et de pouvoir mener une discussion constructive.

Le pourquoi de la réalisation d'un tel passage a déjà été traité dans le préavis n°28 de la présente législature, ainsi qu'un certain nombre d'aspects techniques, nous invitons les conseillers à le relire afin d'éviter les répétitions.

La direction du projet est clairement du côté des CFF, qui sont intéressés à double titre à cette réalisation : d'une part ils vont entreprendre des travaux de rehaussement et d'allongement des quais, d'autre part le passage actuel n'est plus adapté aux flux actuels et futurs dans ce secteur.

La municipalité veut profiter de la synergie de ces travaux pour réaliser un nouvel axe nord sud plus performant pour la mobilité douce.

Cette volonté conjointe a permis d'avancer rapidement en toute intelligence, avec une bonne concertation et une répartition des charges équitable.

Compte rendu des questions et réponses :

Quelle est la relation de ce projet avec le futur plan de quartier « Gare Sud » ?

Le projet de construction s'arrête à la sortie du passage sous voie côté lac et permet toutes les variantes présentées par les différentes équipes lors de l'étude test.

Les deux projets avancent en parallèle et les choix opérés pour gare sud vont encore influencer le projet final de passage sous voie (détail voir ci-après).

La municipalité va présenter un projet de PPA au premier semestre 2014 qui fixera les choix pour le bâti.

Pourquoi n'y a-t-il pas d'ascenseur côté lac pour les usager à la mobilité réduite ?

Cela fait justement partie des réponses à obtenir du projet gare sud. Pour le moment il est prévu que l'ascenseur soit réalisé dans ce cadre. Si cela ne devait pas être le cas il faudra impérativement l'intégrer dans le projet définitif passage sous voie.

Où donc a passé le parking sécurisé prévu dans le préavis n°28 ?

Même réponse que ci-dessus.

Pourquoi le passage actuel n'est-il pas conservé ?

Les rampes d'accès entrent en conflit avec les rampes projetées et de toute façon sa longueur n'est pas adaptée à la future quatrième voie.

Par contre les CFF vont gérer le chantier de telle sorte que tout au long des travaux un passage des voies soit garanti.

La municipalité a-t-elle prévu d'autres passages sous voie ?

Non, il faut savoir qu'un passage simple comme il avait été question dans la zone du centre sportif coûte 1 mio. de francs.

Il est par contre prévu d'insister auprès des CFF pour qu'ils améliorent le « confort » des piétons pour la traversée du tunnel à l'avenue du Mont-Blanc (lumière, bruit).

La construction de la 4^{ème} voie a-t-elle été incluse dans l'étude ?

Oui ce projet est compatible avec les emprises prévues pour la 4^{ème} voie.

Quelle partie de l'aménagement de la place de la gare sera-t-elle détruite par la réalisation de ces travaux ?

Uniquement la partie revêtement sera touchée. Les travaux en sous-sol tenaient compte du projet présent et le mobilier de surface sera déplacé.

Pour quelle raison est-il prévu un cheminement en S côté jura pour les cyclistes et pourquoi n'est-il pas inversé (sortie côté place) ?

C'est la solution retenue pour permettre une pente de 6% et le positionnement choisi permet de séparer les flux piétons et vélos aussi bien en surface que sous terre.

Comment sera réglé le mélange piéton et cycles dans le même tube ?

Une attention particulière sera apportée à ce problème ; différentes solutions ont déjà été envisagées : une barrière, un marquage de couleur, un marquage par différence de niveau ou un éclairage LED au sol.

Quelle influence pour les finances communales si le projet n'est pas pris dans la liste A du programme de trafic d'agglomération de la confédération ?

Le coût pour la commune est sensiblement le même si le financement se fait uniquement avec les CFF. Le rejet du PIR n'a aucun effet non plus.


A l'issue de ces échanges, la commission émet quelques demandes que la municipalité veillera à intégrer dans la réflexion menant au projet définitif :

- Elle trouve dommage de condamner entièrement le passage sous voie actuel : elle demande, si possible, de le maintenir, au moins jusqu'à la construction de la 3^{ème} voie, avec uniquement un accès par escalier ; cela permettrait de mieux répartir le flux aux heures de pointe.
- La position de l'ascenseur au nord des voies empiète sur le flux deux-roues, l'emplacement demande donc à être repositionné.
- Serait-il possible de créer un delta à la sortie de la rampe cycliste afin de l'ouvrir aussi vite que possible dans les autres directions ?
- La demande de crédit de construction devra impérativement intégrer l'inventaire de toutes les possibilités de subventionnement possibles (fédérales, cantonales, régionales, liées à la mobilité réduite...).
- Pour préparer au mieux le travail des commissions qui plancheront sur le préavis de construction, il serait bien que la municipalité apporte des éléments qui permettront de comprendre la différence de prix entre le passage de Gland et deux autres qui ont été réalisés à moindre coût à Morges et Saint-Prex.

La commission salue la volonté municipale de collaboration avec les CFF et la gestion en parallèle du passage sous voie et de gare sud. Il faut par contre bien veiller aux différents échéanciers afin d'être sûrs que tous les équipements attendus seront bien réalisés.

En conclusion la commission propose à l'unanimité au Conseil Communal d'accorder le crédit de 475'200 francs et d'autoriser la municipalité à entreprendre l'élaboration du projet de construction et l'approbation des plans du nouveau passage inférieur piétons - deux-roues légers à la gare CFF en tenant compte des demandes ci-dessus et d'autoriser la municipalité à emprunter la somme de 475'200 francs.

Pour la commission :



Claudine Deprez

Stella Motta Larrivé

Anita Waeber

Samuel Freuler, 1^{er} membre et rapporteur



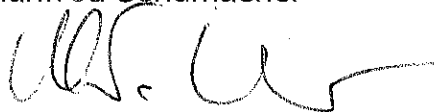
Cyril Gallay



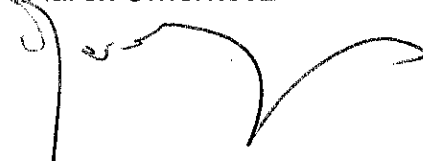
Pascal Regazzoni



Manfred Schumacher



Marek Swierkosz



Patrick Uebelhart

