

Préavis municipal n° 82 relatif à la demande de crédit d'investissement pour l'étude en vue de l'amélioration de l'accessibilité de la mobilité douce à la gare de Gland : passage sous-voies de l'Avenue du Mont-Blanc

Date proposée pour la séance de la commission :

mercredi 21 octobre 2020 à 18h30

Bâtiment du Montoly, salle Mont-Blanc, 2^e étage

Municipal responsable : M. Michael Rohrer

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

PRÉAMBULE

Le passage inférieur de l'Avenue du Mont-Blanc constitue l'unique point de traversée des voies ferrées à l'ouest de la ville de Gland. Cet aménagement sous-voies conçu avant tout pour le trafic motorisé présente actuellement un net déficit d'attractivité et de confort pour les mobilités douces, notamment en comparaison du passage sous-voies de la gare réalisé en 2017.

Du fait qu'il n'est pas attractif ni direct, l'aménagement actuel pousse certains usagers à entreprendre la traversée des voies ferrées à niveau. En plus d'être particulièrement dangereuses, ces tentatives peuvent entraîner le ralentissement, voire la paralysie du trafic ferroviaire. Bien qu'en partie palliée, depuis la mise en place de grillages le long du P+R de la route de Nyon, cette situation reste inacceptable et il convient de faire du passage inférieur le moyen naturel de traverser les voies. Toutefois, la distance entre la Route de Nyon au nord et le Chemin de la Crétaux au sud demeure pratiquement incompressible, et aucun "raccourci" n'est donc envisageable pour relier les deux côtés de la plateforme gare.

Ce projet s'inscrit dans la stratégie de mobilité douce de la Ville en complément du passage inférieur de la gare, assurant ainsi un meilleur fonctionnement de la plateforme gare et renforçant les liaisons inter-quartiers entre nord et sud de la ville, mais également entre la gare et les futurs développements urbains de l'ouest glandois.

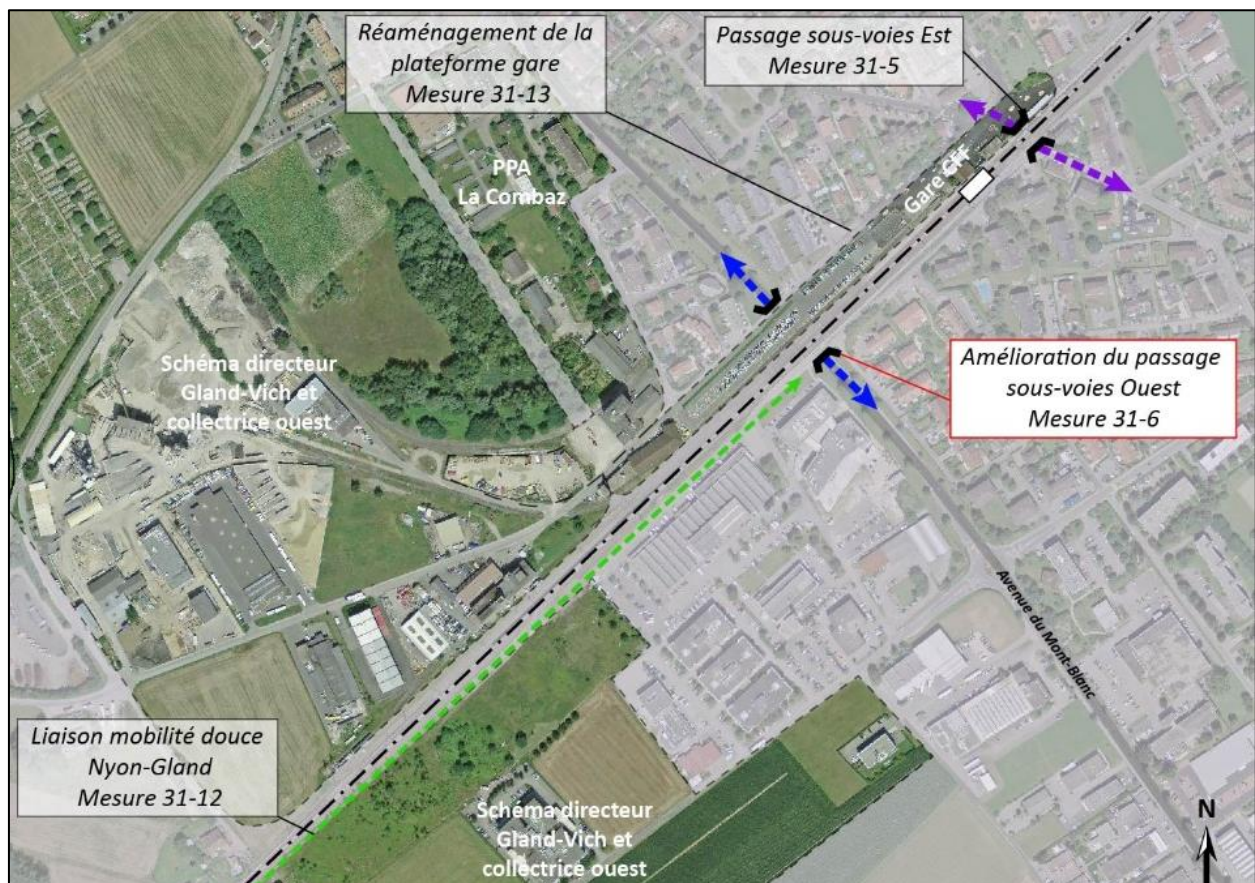


Figure 1 : schéma d'ensemble des mesures de mobilité douce du territoire glandois inscrites au Projet d'agglomération du Grand Genève

En 2016, la Municipalité inscrivait l'amélioration du passage inférieur existant à l'Avenue du Mont-Blanc au Projet d'agglomération (PA)¹ avec le niveau de priorité le plus élevé. Pour rappel, cette inscription au PA souligne le caractère nécessaire de la mesure à l'échelle supracommunale et implique un calendrier de réalisation prédéfini : en l'occurrence, le début des travaux doit nécessairement intervenir au plus tard en 2025. Par ailleurs, si les conditions-cadres en lien avec le PA sont respectées (délais, atteinte des objectifs, etc.), alors le projet pourra bénéficier d'une subvention fédérale de l'ordre de 40% (octroyée à posteriori)².

SITUATION ACTUELLE

Le passage inférieur est constitué de deux niveaux séparés par un dénivelé de six mètres environ. Le niveau inférieur est l'Avenue du Mont-Blanc, tandis que le niveau supérieur est celui des voies ferrées, du P+R ainsi que des voiries situées de part et d'autre de l'infrastructure ferroviaire (Route de Nyon au nord et Chemin de la Crétaux au sud). A l'heure actuelle, seuls deux escaliers existent pour connecter les deux niveaux et permettre le franchissement de la plateforme gare. Tous les deux sont situés dans le talus, côté Lausanne. Les photos ci-dessous en donnent un aperçu.



(1)



(2)



(3)

(1) L'escalier nord ne répond pas aux normes (largeur insuffisante et nombre de marches consécutives trop important). De plus, son accès depuis la Route de Nyon n'est pas mis en valeur et il n'y a pas de passage pour piétons depuis le P+R.

(2) Le passage inférieur actuel est dépourvu d'aménagements, ce qui donne un sentiment d'insécurité et de manque de confort.

(3) Côté sud, l'escalier a été élargi en 2017 mais ne répond tout de même pas aux normes (nombre de marches consécutives trop important) et "déborde" sur le trottoir ce qui entrave le travail de la voirie.

Les aménagements actuels pour franchir les voies ferrées à l'Avenue du Mont-Blanc ne sont donc accessibles que par les piétons, tandis que les cyclistes, les personnes à mobilité réduite ou encore les piétons avec poussette par exemple sont contraints d'emprunter le passage inférieur de la gare situé à plus de 250 mètres. Ce détour forcé par la gare engendre un temps de parcours de plus de dix minutes à pied pour connecter les deux escaliers susmentionnés.

Le dénivelé important entre le "plateau" de la gare et l'Avenue du Mont-Blanc, l'absence de prise en compte des personnes à mobilité réduite, la non-conformité des escaliers existants, l'éclairage insuffisant et l'impression générale du manque de sécurité ressenti en empruntant le passage inférieur le rendent peu attractif.

En outre, il n'existe pas d'aménagement pour les modes doux de l'autre côté de l'avenue (côté Genève), malgré la présence de plusieurs entreprises notamment.

¹ Mesure 31-6 "Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Gland : passage sous-voies ouest Av. du Mont-Blanc" du projet d'agglomération du Grand-Genève 3^e génération déposé auprès de la Confédération en décembre 2016. Avant cela, la nécessité d'une amélioration de la traversée des voies à l'ouest de Gland était déjà identifiée dans la 2^e génération du PA (2012), mais concernait la création d'un nouveau franchissement devisé à quelque dix millions de francs. Par la suite et compte tenu de la non-concrétisation du schéma directeur Gland-Vich dans sa forme de 2006, la mesure inscrite au PA a été modifiée pour proposer finalement l'amélioration du passage inférieur existant à l'avenue du Mont-Blanc, devisée à 3.04 millions de francs dans le PA3.

² Taux de subventionnement entériné par l'Accord sur les prestations concernant le projet d'agglomération du Grand Genève, 3^e génération, partie transports et urbanisation (04.11.2019)

BILAN

Le diagnostic du passage inférieur actuel fait état d'infrastructures hors normes et non adaptées à tous les types d'utilisateurs (escaliers côté est de l'Avenue du Mt-Blanc, pour atteindre la Route de Nyon, respectivement le Chemin de la Crétaux). De plus, la problématique d'un sentiment d'insécurité a été relevée, ainsi que la faible attractivité due au manque de confort des aménagements existants. Compte tenu des forts développements urbanistiques attendus dans le secteur ouest de Gland (PPA La Combaz, extension de Swissquote, Avouillons, etc.) et de l'usage toujours plus important des transports publics et de la mobilité douce, l'investissement pour améliorer les infrastructures existantes est justifié.

ENJEUX DU RÉAMÉNAGEMENT

Bien que l'enjeu primordial du projet soit d'améliorer la fonction "traversée des voies ferrées" du passage inférieur (en termes de confort, d'accessibilité, d'attractivité et de sécurité), son réaménagement revêt également les enjeux concomitants suivants :

- ❖ l'égalité de traitement de tous les types d'utilisateurs (piétons, PMR, cyclistes, etc.) ;
- ❖ la répartition des flux de mobilité douce qui franchissent les voies ferrées ;
- ❖ la connexion entre nord et sud de la ville pour la mobilité douce ;
- ❖ les parts modales des nouveaux habitants de La Combaz / des futurs employés de Swissquote et des Avouillons ; et par effet domino la fluidité du trafic automobile sur l'Avenue du Mt-Blanc, la réduction des nuisances, etc. ;
- ❖ la cohérence entre volontés politiques et réalité du terrain (autrement dit, l'image de la ville) ;
- ❖ la satisfaction des exigences liées au Projet d'agglomération du Grand-Genève (mesure inscrite au PA3).

DESCRIPTIF DES ÉTUDES

Compte tenu des nombreuses variantes possibles pour l'amélioration du passage inférieur (notamment quant au type de franchissement des dénivelés - escaliers, rampes, ascenseurs et à la localisation des accès), la Municipalité a décidé de mener, dans un premier temps, une étude d'opportunité orientée sur les besoins en termes de mobilité. Le bureau Transitec, basé à Lausanne et spécialiste des questions de mobilité, s'est penché sur la problématique du passage inférieur avec comme objectif de déterminer les pistes d'amélioration qui doivent être écartées et celles qui méritent d'être approfondies, en fonction des itinéraires préférentiels, des futurs pôles générateurs de mobilité douce et des évolutions en termes d'habitudes de déplacements.

Après avoir pu écarter les options qui portaient sur des aménagements sur le côté Genève de l'avenue, trois familles de variantes de franchissement ont été retenues :

- A. l'amélioration des aménagements existants, c'est-à-dire la mise aux normes des escaliers actuels ainsi que la création d'infrastructures pour les autres types de modes doux que la marche (par exemple rampes ou ascenseurs) et éventuellement la surélévation du trottoir de l'Avenue du Mont-Blanc dans le passage inférieur pour atténuer le dénivelé et sécuriser les piétons ;
- B. la création d'une nouvelle connexion entre le trottoir dans le passage inférieur et le parking P+R afin de réduire la distance à parcourir pour les usagers souhaitant uniquement franchir les voies ferrées ; cette variante implique également l'amélioration des aménagements existants comme décrite au point A ;
- C. la construction d'une passerelle de mobilité douce au-dessus des voies ferrées pour connecter la Route de Nyon et le Chemin de la Crétaux ; cette variante peut être combinée à l'amélioration des aménagements existants.

Dans tous les cas, l'objectif est de répondre aux deux enjeux principaux du projet qui sont la facilitation du franchissement des voies ferrées à l'ouest de la gare et l'accessibilité des quartiers et futurs développements urbains de Gland-ouest.

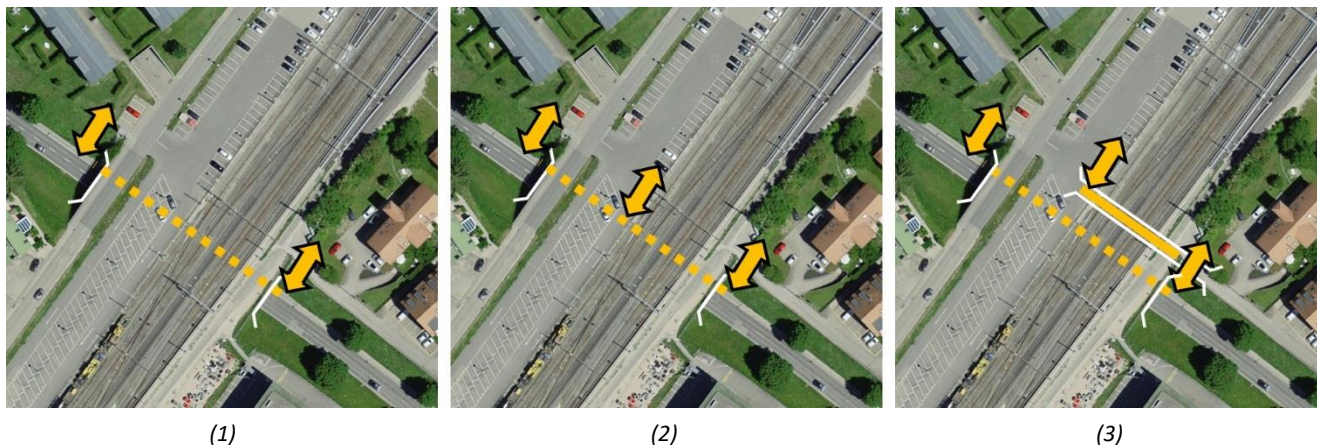


Figure 2 : schémas des trois familles de variantes à approfondir (les types de franchissement des dénivelés (illustrés par les flèches), à savoir escaliers, rampes ou ascenseurs, restent à déterminer):

(1) amélioration des aménagements existants ;

(2) ajout d'un nouvel accès entre le P+R et l'Avenue du Mont-Blanc pour raccourcir la traversée des voies;

(3) création d'une passerelle pour offrir davantage de visibilité et éventuellement raccourcir la traversée des voies.

L'analyse multicritères de ces trois familles a permis d'établir que chacune présente les qualités suffisantes en termes de faisabilité (contraintes foncières et techniques) et d'opportunité (atteinte des objectifs du projet). En outre, tous les types d'infrastructures de franchissement, que ce soient des escaliers, des rampes ou encore des ascenseurs, sont compatibles avec les trois familles de variantes. Le choix de ces éléments interviendra par conséquent dans la prochaine phase d'étude.

Sur la base de ces résultats, la Municipalité souhaite désormais engager les études de génie civil pour permettre tout d'abord de comparer ces trois variantes avec une analyse approfondie des contraintes techniques et des coûts, puis de mener à bien les phases de projet selon la norme SIA 103, afin d'établir les plans et documents techniques relatifs à la variante qui sera privilégiée.

PROGRAMME DE LÉGISLATURE

Ces travaux s'inscrivent dans de nombreux thèmes du programme de législature 2016-2021 de la Municipalité. Le principal est **"une mobilité facile et innovante"** par l'amélioration de la sécurité et du confort des déplacements des mobilités douces et la valorisation de l'intermodalité de la gare.

Deux autres thèmes du programme touchés par le projet, secondaires mais toutefois importants à relever, sont **"une promotion économique concrète et pragmatique"** et **"pour honorer les générations à venir, le respect de leur environnement"** par le biais de la facilitation et de l'encouragement de la pratique de mobilités douces et non polluantes, y compris des transports publics.

Le dernier thème est **"pour réunir et grandir, des lieux publics et des espaces"** par l'aménagement du secteur de façon à améliorer la qualité de vie.

PLANNING

Une fois les crédits d'étude obtenus par la validation du présent préavis, l'appel d'offres pour les prestations d'ingénieurs civils sera rédigé et l'adjudication du mandat interviendra au printemps 2021. Les études du projet seront menées sur une période d'environ une année, puis la variante retenue sera transmise au Canton et aux CFF pour examen préalable et soumise à enquête publique auprès de la population. Le préavis pour l'octroi du crédit de construction sera quant à lui présenté au Conseil communal en 2023.

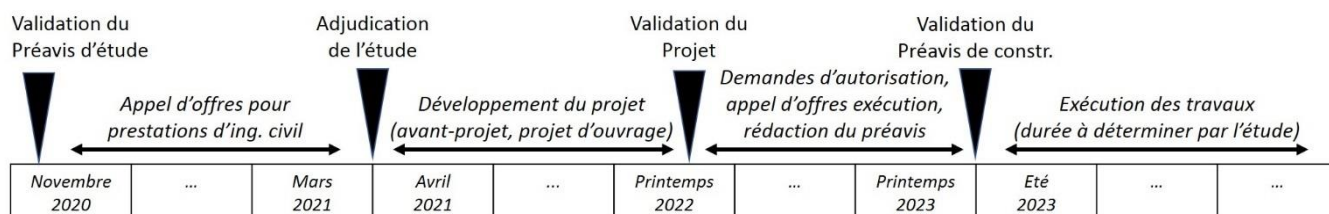


Figure 3 : frise chronologique du projet

COÛTS DES ÉTUDES

Les coûts estimatifs des prestations d'ingénieurs civils concernées par le présent préavis (phases SIA 31, 33 et 41) sont basés sur une évaluation sommaire des coûts de l'ouvrage à +/- 30 % et peuvent se résumer de la manière suivante :

Honoraires de l'ingénieur civil	80'000.-
Honoraires du géomètre	10'000.-
Levés topographiques	2'000.-
Divers et imprévus (env. 10%)	10'000.-
Montant total HT	102'000.-
T.V.A. 7,7 % arrondi à	8'000.-
Montant total TTC	110'000.-

Etant inscrit comme mesure du projet d'agglomération, le projet est au bénéfice d'un cofinancement fédéral potentiel de 40 %. De plus, d'autres subventionnements sont possibles dans le cadre de ce projet, notamment de la part du Canton et de Région de Nyon (pour les infrastructures cyclables). Il convient de rappeler, à titre informatif, que dans le cadre du PA3 un montant de CHF 3'040'000.- est prévu pour l'amélioration du passage inférieur du Mont-Blanc. Ce montant est à considérer comme un plafond que la variante retenue ne devra pas dépasser. Le montant précis de l'investissement sera évalué en fonction des choix d'aménagements proposés dans les études qui font l'objet du présent préavis.

FINANCEMENT

Le financement des études pourrait être assuré, cas échéant, par les disponibilités de la bourse communale. Toutefois, Nous sollicitons conjointement à la présente demande de crédit, l'autorisation de contracter un emprunt de CHF 110'000.- aux conditions les plus favorables.

Sur la base d'un taux d'intérêt de 1.0 %, nos charges financières pourraient s'élever la première année à CHF 1'100.--.

Le tableau récapitulatif relatif à la situation financière de la Commune joint en annexe permet de vérifier que cet emprunt respecte la limite du plafond d'endettement ratifié par le Conseil communal.

AMORTISSEMENT

Le montant utilisé sera amorti sur une période de 5 ans, conformément aux dispositions du règlement sur la comptabilité des communes. La charge d'amortissement sera de CHF 22'000.- pour une année complète.

FRAIS D'EXPLOITATION

Cet investissement ne générera pas de frais de fonctionnement additionnels.

CONCLUSION

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité propose au Conseil communal de prendre les décisions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL

- Vu
- le préavis municipal n° 82 relatif à la demande de crédit d'investissement pour l'étude en vue de l'amélioration de l'accessibilité de la mobilité douce à la gare de Gland : passage sous-voies de l'Avenue du Mont-Blanc ;
- ouï
- le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet ;
- considérant
- que cet objet a été porté à l'ordre du jour ;
- décide
- I. - d'accorder un crédit de CHF 110'000.- et d'autoriser la Municipalité à entreprendre cette étude ;
 - II. - d'autoriser la Municipalité à emprunter la somme de CHF 110'000.-.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic :

Le Secrétaire :

G. Cretegny

J. Niklaus

Crédit d'investissement

Préavis n° : 82/2020 Montant : CHF (TTC) 110'000.00

Préavis municipal n° 82 relatif à la demande de crédit d'investissement pour l'étude en vue de l'amélioration de l'accessibilité de la mobilité douce à la gare de Gland : passage sous-voies de l'Avenue du Mont-Blanc.

Estimation des charges de fonctionnement annuelles				CHF
- Charges financières : 1.0% par an :				1'100.00
- Amortissement linéaire sur 5 ans selon préavis :				22'000.00
Total annuel des charges				23'100.00
Situation financière				CHF
Plafond en matière d'endettement et de risques pour cautionnements				128'000'000.00
Valeur des cautionnements à risque à ce jour				0.00
Endettement à ce jour	31.12.2018	31.12.2019	09.09.2020	
Endettement au bilan				
Engagements courants	2'192'227.48	2'925'732.14	421'994.69	
Passifs transitoires	10'390'789.07	8'551'217.28	3'701'639.31	
Emprunts à court et long terme	57'155'000.00	56'595'000.00	57'565'000.00	
Total endettement au bilan	69'738'016.55	68'071'949.42	61'688'634.00	
Engagements hors bilan				
Préavis en cours acceptés par le Conseil communal (hors investissements du patrimoine financier)			57'812'215.74	
Travaux facturés et payés à ce jour			-27'401'324.20	
Total engagements hors bilan			30'410'891.54	
Total endettement brut			92'099'525.54	
Disponibilités de la bourse à ce jour			9'284'416.61	
Placements du patrimoine financier à ce jour			7'012'405.00	
Prêts et capitaux de dotation (titres et papiers valeur)			1'245'650.00	
Solde disponible à ce jour			53'442'946.07	
Autres préavis relatifs à une demande de crédit d'investissement en cours				
Préavis municipal n° 74 relatif à l'acquisition de la parcelle n°563 et des deux bâtiments qui y sont érigés (WWF).			17'044'000.00	
Préavis municipal n°79 relatif à la demande de crédit d'investissement pour la requalification du Chemin de la Crétaux et de la Rue du Perron "nord".			2'280'700.00	
Préavis municipal n°80 relatif à une demande de crédit d'investissement pour le renouvellement de mobilier scolaire des établissements primaires et secondaires sur 3 ans .			436'000.00	
Préavis municipal n°81 relatif à la demande de crédit d'investissement pour la réalisation des travaux du Vieux bourg - réaménagement (espace public + sous-sol).			16'095'000.00	
Total des autres préavis relatifs à une demande de crédit d'investissement en cours			35'855'700.00	
				17'477'246.07