

Préavis municipal n° 28 relatif à la demande de crédit d'investissement pour l'étude de la requalification du Chemin de la Vy-Creuse et de la Rue du Perron

Date proposée pour la séance de la commission :

Lundi 12 septembre 2022 à 18h30

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

Municipale responsable : Mme Christelle Giraud-Nydegger

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

PRÉAMBULE

Dès 2010, la Municipalité a initié une réflexion afin de déterminer le développement à privilégier sur l'axe routier composé de la Route de Luins, de la Vy-Creuse et de la Rue du Perron. En effet, cet axe constitue une des artères principales du réseau glandois (*Figure 1*) et joue un rôle de réseau collecteur important pour les quartiers situés à l'Est de la Ville.

Les aménagements de la partie amont de l'axe routier, sur la Route de Luins, ont été réalisés en 2012 - 2013 par le biais d'un préavis¹ adopté par le Conseil communal en 2010. Quant à la partie aval, sur le Chemin de la Vy-Creuse et la Rue du Perron (*Figure 1*), une première phase d'étude a été réalisée entre 2017 - 2019 (cf. chap. « Bilan des études ») au moyen du préavis² y relatif. A souligner que le périmètre d'étude n'incluait pas le pont de la Vy-Creuse dont l'assainissement avait été fait au moyen d'un préavis³ spécifique adopté en 2018.

La suite du projet nécessite une nouvelle demande de crédit afin de confirmer les hypothèses retenues et aboutir aux différents appels d'offres permettant de présenter au Conseil communal un préavis de construction. De plus, cette seconde phase est orientée vers une optimisation du projet validé par la Municipalité fin 2021. Une réflexion globale sur l'ensemble de l'axe selon les nouvelles tendances en matière de mobilité doit se faire sachant que l'étude de mobilité de base date déjà de cinq ans et atteindra plus de dix ans avant la réalisation des aménagements. Elle visera également une approche plus fine des contraintes topographiques et spatiales du tronçon Perron tout en tenant compte des objectifs du Plan climat dont la mobilité reste un des enjeux principaux. Les concepts innovants tels que SmartCity et le Plan lumière, non relevés dans la première étude, feront partie intégrante de cette réflexion.

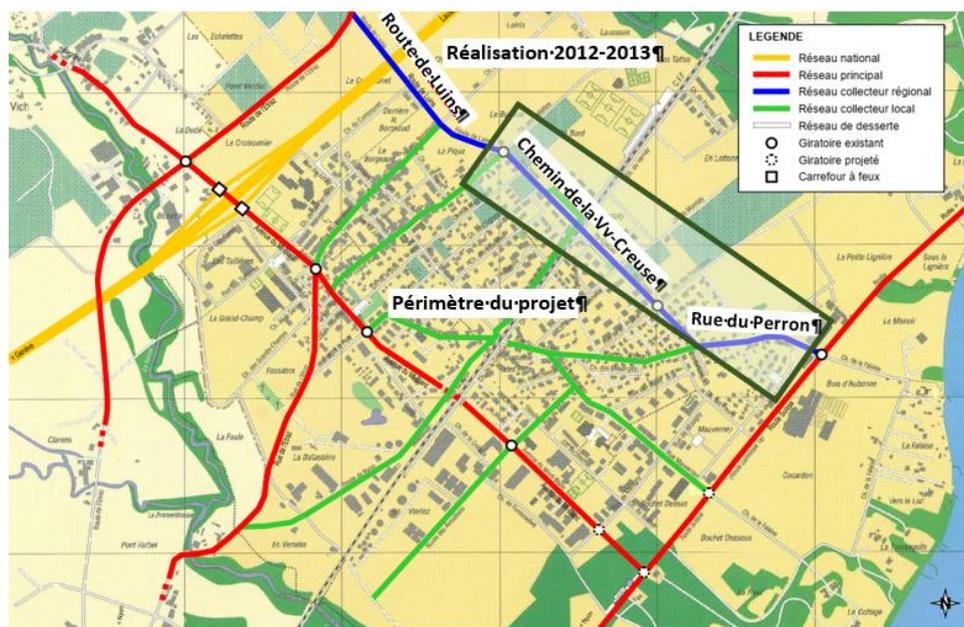


Figure 1 : hiérarchie du réseau et périmètre du projet

¹ [Préavis municipal n° 90/2010 « réalisation des infrastructures routières concernant le plan partiel d'affectation Communes – Borgeaud »](#)

² [Préavis municipal n° 21/2017 « crédit d'étude pour la requalification de la Vy-Creuse et de la Rue du Perron »](#)

³ [Préavis municipal n° 41/2018 « crédit d'investissement pour l'assainissement du pont de la Vy-Creuse »](#)

SITUATION ACTUELLE

L'axe d'étude Vy-Creuse - Rue du Perron, prioritaire par rapport aux débouchés principaux, se déploie sur une longueur d'environ 1'400m de chaussée ponctuée par 9 carrefours, entre le carrefour des Sallettes et le giratoire Schilliger, non compris. La vitesse légale est limitée à 50 km/h. Deux mini-giratoires y sont aménagés, aux carrefours de la Grand'Rue et de la Rue de la Prairie. Il existe actuellement un trottoir le long de la Vy-Creuse et sur son prolongement le long de la Rue du Perron, côté Sud. Sur le pont au-dessus des voies CFF, un trottoir mixte piétons-vélos est aménagé des deux côtés. Les largeurs disponibles du domaine public sont d'environ 7.30 m sur l'axe Route de Luins - Vy-Creuse.

Dans le secteur du Perron, les gabarits routiers sont plus étroits par rapport au reste de l'axe avec ses 1.50 m de trottoir et 5.50 m de chaussée créant ainsi un sentiment d'insécurité tant pour certains automobilistes que pour certains riverains. De plus, la présence d'organes d'évacuation des eaux affaissés par les divers passages de véhicules crée un effet sonore désagréable qui génère de nombreuses doléances. Pour améliorer la situation, la Municipalité a entrepris une première action par une réfection sectorielle de la couche de roulement à la Rue du Perron tout en remettant à niveau les différentes grilles de route dans le cadre de la campagne annuelle de l'entretien du réseau routier de 2022.



(1)



(2)



(3)

(1) Gabarit Route de Luins (Nord pont CFF)

(2) Gabarit Routier Vy-Creuse (Sud pont CFF)

(3) Rue du Perron, réfection sectorielle de la couche de roulement dans le cadre de l'entretien du réseau routier 2022

Au niveau des autres modes doux, trois itinéraires de mobilité douce traversent la liaison Est : deux itinéraires SuisseMobile (réseau national destiné à la mobilité douce en particulier pour les loisirs et le tourisme) et un chemin pédestre à l'inventaire cantonal. Il s'agit plus exactement de : l'itinéraire SuisseMobile à vélo, qui traverse la Route de Luins au niveau de la Rue du Borgeaud et du Chemin du Stand ; l'itinéraire SuisseMobile à pied, qui traverse la Vy-Creuse entre les Chemins de la Chavanne et du Montoly ; l'itinéraire des chemins pédestres qui rejoint la Grand'Rue et le Chemin des Sallettes en traversant la Vy-Creuse.

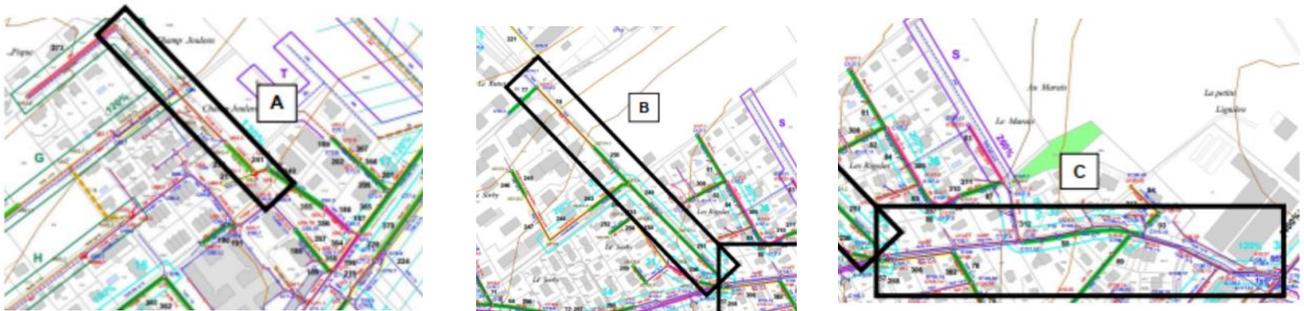
Concernant les transports publics, la ligne de bus des TUG (transports urbains de Gland, Vich et Coinsins) circule actuellement le long de la Vy-Creuse entre la Grand'Rue et le Chemin de la Chavanne dans la direction du lac uniquement. Le bus s'arrête au niveau du Chemin du Lavasson à l'arrêt Sous-les-Vignes, puis sur le Chemin de la Chavanne à l'arrêt Montoly. Il passe ensuite par la gare avant de redescendre par la Rue du Perron, en s'arrêtant notamment à l'arrêt Route Suisse juste avant le giratoire de la RC 1a. Il circule à une fréquence de 30 minutes entre 7h et 19h, du lundi au vendredi en périodes scolaires. En dehors de ces périodes, il est possible de réserver un Publicar, minibus sur appel. A noter qu'une étude de réorganisation du TUG est actuellement en cours dont le préavis⁴ a été adopté par le Conseil communal en 2021.

Enfin, les réseaux souterrains doivent être mis en conformité sur l'entier du projet. S'agissant du réseau d'assainissement, une mise en conformité des collecteurs en mauvais état ou en sous-capacité sont nécessaires. Concernant l'eau potable, une augmentation de diamètre est également préconisée. Enfin, l'éclairage public devra tenir compte des résultats des recommandations du Plan lumière qui est en aujourd'hui en phase d'étude.

⁴ [Préavis municipal n° 93/2021 « crédit d'étude pour la refonte et la modernisation des transports urbains de Gland \(TUG\) »](#)

		Réseaux communaux			
		Eau potable	Unitaires /Séparatifs dormants	Eaux claires	Eaux usées
		DN max [mm]	DN max [mm]	DN max [mm]	DN max [mm]
Nord pont Vy-Creuse	Zone A	125	300	400	300
	Zone B	125		500	315
Sud pont Vy-Creuse	Zone C	150		1000	500

Tableau 1 : récapitulatif technique des réseaux souterrains.



BILAN DES ÉTUDES

Le bureau Holinger, mandaté en 2017 à l'issue d'un appel d'offres ouvert, a réalisé une première étude qui porte sur les phases SIA 103, 31 (avant-projet), 32 (projet d'ouvrage) à 33 partiellement (procédure d'autorisation).

La phase 31, avant-projet, a permis de préciser l'ensemble des travaux nécessaires à la suite de l'analyse de l'état structurel de la route mais également au diagnostic de l'état des réseaux enterrés. Cette phase a permis de démontrer l'ampleur des travaux par rapport à l'étude de faisabilité. La conclusion financière découlant de cette phase annonce un ordre de grandeur des travaux de CHF 10'000'000.-, HT, au lieu du montant de CHF 2'100'000.-, HT. Seule une estimation des aménagements de surface ainsi que les emprises ont été pris en considération dans le premier chiffrage lors de l'étude de faisabilité. L'ajout du remplacement des réseaux souterrains ainsi que la réfection complète de la superstructure, confirmés et mis en évidence par les analyses effectuées lors de l'avant-projet, expliquent cette forte augmentation du coût de l'ouvrage entre les deux phases d'étude. Cette augmentation du coût de l'ouvrage a servi de base au nouvel appel d'offres pour la reprise et l'optimisation du projet avec un montant d'honoraires estimé qui dépasse le seuil des marchés publics nécessitant ainsi une procédure ouverte selon la loi sur les marchés publics (LMP) et justifiant le présent document.

Dans la phase 32, projet d'ouvrage, le mandataire a établi les principes d'aménagement des 9 carrefours répondant aux objectifs de la liaison Est, à savoir, décharger l'axe principal Nord-Sud de l'Avenue du Mont-Blanc, améliorer l'accessibilité et la fonction collectrice de cet axe et enfin favoriser et sécuriser les modes doux. Par ailleurs, les gabarits routiers ainsi que les emprises nécessaires sont fixés. Ces différents aménagements ont été validés par la Municipalité respectivement en 2019 et en 2020. En parallèle, le renouvellement des infrastructures souterraines a également été étudié.

A noter que, de par son état d'avancement et son degré de maturité, le projet de requalification est inscrit au projet d'agglomération de 4^e génération (PA4), afin de bénéficier d'une subvention fédérale. Cette inscription a été validée par la Municipalité en 2020 en même temps que les gabarits routiers et les emprises. Ainsi, le calendrier imposé pour le début de réalisation se situe entre 2024 - 2027. Cependant, il est d'ores et déjà acté que la phase réalisation de la requalification sera prévu pour 2027 (cf. chap. Planning).

D'autre part, et selon l'arrêté fédéral concernant le cofinancement du PA4 mis en consultation par le Conseil fédéral en juin 2022, le projet fait bien partie des mesures retenues⁵.

Enfin, la phase 33, procédure d'autorisation, comprend toutes les démarches consultatives auprès des propriétaires pour les questions foncières en lien avec les emprises, et auprès du Canton pour les permis de construire. Bien que la constitution des conventions d'expropriation ait été réalisée et que le dossier d'examen préalable ait été établi, la suite de la procédure a été ralentie suite à la pétition des riverains (119 pétitionnaires) du secteur du Perron reçue par la Municipalité en mars 2021. Ceux-ci y ont exprimé des doléances demandant une meilleure gestion du trafic et souhaitent une amélioration de la sécurité, une réduction du bruit, une réduction de la pollution de l'air et enfin une réduction de la congestion.

Dans le cadre d'une approche consultative auprès des pétitionnaires, deux rencontres ont déjà eu lieu avec les représentants dans le respect de leur droit d'être entendus, art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale. Il en ressort une volonté de la Municipalité de poursuivre l'intégration des riverains dans les réflexions de l'optimisation du projet qui deviendra alors évolutif.

PRESTATIONS D'INGÉNIEURS

Dans la première phase d'étude, il s'agissait pour le bureau mandataire, Holinger SA, de proposer les meilleures solutions techniques qui répondent aux objectifs fixés par la requalification de l'axe routier (cf. chap. « Bilan des études ») dans le respect des cadres légaux (normes VSS, SIA, directives SSIGE). Les prestations fournies pour les phases réalisées (avant-projet, projet et partiellement la procédure d'autorisation) ont abouti à des livrables conformes aux attentes.

Cependant, l'impact foncier important nécessaire à l'élargissement du gabarit routier pour l'intégration de la mobilité douce, couplé aux doléances des riverains, notamment dans le secteur du Perron, offre l'occasion à la Municipalité de réexaminer le projet avant la phase consultative des propriétaires. En effet, force est de constater que ces dernières années sont marquées par une évolution des mœurs en matière de mobilité et les infrastructures y afférentes. Les besoins de mobilité doivent ainsi être satisfaits selon une approche plus durable qui, pour rappel, constitue le super-axe du programme de législature 2021 - 2026 et dont le Label Cité de l'Énergie et le Plan climat communal illustrent l'engagement.

Dès lors, à la lumière de cette vision soucieuse d'assurer la « viabilité de la Ville de Gland au regard des changements climatiques », les nouvelles réflexions du projet de requalification de l'axe Vy-Creuse - Rue du Perron ne se cantonneront plus uniquement à une réponse technique et normative. Elles seront élargies et adaptées à l'évolution des besoins. En outre, les emprises importantes sur les biens-fonds privés, mentionnées plus haut et découlant de la première étude, impactent fortement le planning intentionnel calqué sur le PA4. L'optimisation du projet permettra de réévaluer cet impact.

Cette optimisation du projet requiert la collaboration d'un ingénieur civil assumant les tâches de direction générale du projet associé à un ingénieur spécialiste en mobilité en l'accompagnant durant toutes les phases selon la SIA 103. Une attention particulière sera portée au secteur du Perron afin de tenir compte de toutes les contraintes topographiques et spatiales en place. Par ailleurs, le projet développera des variantes d'aménagements d'un raccourci par le pont de la Vy-Creuse en réponse au postulat⁶ de M. Moulin d'août 2018 intitulé « *Rapprochement entre Gland sud et Gland nord au moyen d'un raccourci empruntant le pont de Montoly* ». La Municipalité se déclare favorable à un tel rapprochement.

Dans une première étape, le mandat consiste à recommander la meilleure variante d'aménagements et gabarits routiers possible, sur la base d'une analyse multicritère en apportant une attention particulière à l'égard de la mobilité douce et des transports publics et en se référant aux dernières tendances en la matière. Les carrefours seront éventuellement vérifiés et adaptés si besoin. Le futur mandataire fera attention à prendre en

⁵ <https://regiondenyon.ch/2022/06/10/projet-dagglomeration-4-retour-tres-positif-de-la-confederation-pour-le-futur-du-territoire/>

⁶ [Postulat de M. Olivier Moulin « pour un rapprochement entre Gland sud et Gland nord au moyen d'un raccourci empruntant le pont de Montoly », 4 octobre 2018](#)

considération tout projet de développement dans le secteur dont le projet de construction de nouvelles villas au Chemin des Pommiers.

Le mandataire pourra également être amené à organiser plusieurs rencontres avec les propriétaires afin de récolter leurs diverses remarques et adapter au mieux le projet dans la limite des contraintes normatives. Cette stratégie donnera un caractère évolutif au projet. Par la suite, le mandat exigera la mise en place et le suivi des procédures d'autorisation (examen préalable, enquête publique) ainsi que la mise en soumission de la totalité des travaux. Ces différentes prestations doivent permettre de définir précisément les ouvrages qui seront exécutés, contrôler leur viabilité et leur faisabilité et obtenir les autorisations, les crédits et toutes les garanties nécessaires à leur réalisation.

DESRIPTIF DU PROJET

Ce chapitre rappelle les aménagements des carrefours et de surface ainsi que les gabarits routiers présentés dans la première phase d'étude, avant la mise à l'enquête, par le bureau Holinger. Pour rappel, cette étude a été réalisée par le biais du préavis n° 21/2017 (cf. « Préambule »). Une deuxième phase d'étude est aujourd'hui sollicitée par la Municipalité par le biais de cette demande de crédit en vue de son optimisation et procéder aux appels d'offres. Les objectifs fixés consistent à proposer des solutions innovantes qui concordent et qui s'inscrivent dans la ligne directrice de la nouvelle législature, à savoir « la durabilité pour assurer la viabilité ».

Le mandataire devra ainsi concilier et combiner toutes les solutions envisageables afin d'atteindre les objectifs de la requalification tout en mettant en exergue le thème de la mobilité. Il coordonnera et participera à toutes les démarches foncières relatives aux emprises sur les biens-fonds privés. Bien que l'accent soit mis sur les aménagements de surface dans la deuxième phase d'étude, il devra également contrôler et vérifier les infrastructures souterraines.

1. Aménagement des carrefours (cf. Figures en annexe)

Le projet d'aménagement de la liaison a comme objectifs principaux d'améliorer l'accessibilité et la fonction collectrice de cette artère en direction de la Route de l'Etraz (RC 30b) et de favoriser et sécuriser les modes doux en modérant notamment les vitesses. Les principes d'aménagements des 9 carrefours ponctuant l'axe Vy-Creuse - Rue du Perron, selon l'étude du bureau Holinger SA montrant les premières intentions, consistent en la création de deux giratoires aux carrefours avec les chemins du Lavasson et des Vignes ainsi qu'avec les chemins de la Chavanne et du Montoly. Le réaménagement du sol des carrefours est traité avec perte de priorité en favorisant néanmoins les traversées des modes doux à l'aide de passages sécurisés. Les résultats de la première étude concluent à l'adaptation des carrefours situés le long de l'axe Vy-Creuse - Rue du Perron.

Pour rappel, lors de la première phase d'étude, les carrefours giratoires projetés de part et d'autre du pont CFF, ceux-ci ont été dimensionnés en se référant aux derniers comptages routiers réalisés en 2018, tout en tenant compte des différentes contraintes liées au projet. Sur cette base et dans le respect des normes VSS en vigueur, les dimensions retenues sont décrites ci-dessous.

- Carrefour de la Rue du Perron

Le principe d'aménagement de ce carrefour est d'améliorer la sécurité dans les traversées piétonnes par un îlot central. Deux arrêts de bus sur la chaussée sont prévus après les passages piétons. La position exacte de ces arrêts de bus est à valider par les Cars Postaux. La position des arrêts de bus collés juste après les passages piétons, ainsi que l'îlot central empêchent le dépassement des véhicules et ceux-ci sont alors obligés de réduire leur vitesse et/ou de s'arrêter (*Figure 3*).

- Carrefour de la Rue du Perron - Vy-Creuse

Les priorités de ce carrefour sont modifiées, l'axe Perron - Vy-Creuse devenant l'axe principal. Pour sécuriser les cheminements piétons, deux nouveaux passages piétons sont à créer avant et après le carrefour. Le principe d'aménagement de ce carrefour consiste à prolonger le trottoir afin de prioriser cet axe (*Figure 4*).

- **Carrefour Rue de la Prairie - Chemin des Pommiers**

Le trafic secondaire de ce carrefour n'est pas très important et le giratoire actuel pourrait être remplacé par un carrefour à perte de priorité avec la création d'un trottoir traversant. Un nouveau passage piéton devra être créé sur la Vy-Creuse, afin de conforter un accès sécurisé sur le Chemin des Pommiers favorable aux itinéraires de promenade (*Figure 5*).

- **Carrefour Chemin de la Chavanne - Chemin du Montoly**

L'exploitation de ce carrefour est améliorée par l'aménagement d'un giratoire compact (*Figure 6*).

Le dernier comptage routier du mois de novembre 2018, indique que le nombre des poids lourds qui tournent à droite dans le sens nord correspond à un 1.3 % du total de véhicules, soit 11 véh/jour sur un total de 847 véh/jour. Cette quantité n'est pas déterminante pour créer une voie de présélection tournant à gauche. Toutefois, une surface en pavé franchissable est prévue, afin de faciliter de tourner à droite aux poids lourds du centre SDIS Gland-Serine de Montoly. Pour des raisons de confort et sécurité, deux îlots directionnels sont créés sur l'axe Vy-Creuse. Concernant les dimensions : diamètre de l'anneau extérieur de 24.00 m ; diamètre de l'anneau central de 8.00 m ; anneau de pavé central franchissable de 1.50 m (R = 5.50 m) ; largeur l'anneau de circulation 6.50 m ; largeur des voies d'entrée et de sortie de 3.50 m.

- **Carrefour Chemin des Vignes - Chemin du Lavasson**

Ce carrefour est important car il assure les liaisons entre le secteur de la gare CFF par le Chemin des Vignes et le Chemin du Lavasson. Cet accès, aujourd'hui difficile, peut être amélioré par la réalisation d'un carrefour giratoire desservant également le Chemin des Vignes (*Figure 7*).

Le dernier comptage routier du mois de novembre 2018, indique que sur un total de 9'570 véh/jour dans l'intersection Vy-Creuse - Lavasson, un total de 3'262 véh/jour rentrent ou sortent du Chemin du Lavasson, ce qui représente 34 % de véhicules, 1.5 % rentrent ou sortent par le Chemin des Vignes et 64.5 % circulent sur l'axe Vy-Creuse supérieur N-S. Ces charges de trafic sur le Chemin du Lavasson justifient la création d'un giratoire à cet endroit.

Concernant les dimensions : diamètre de l'anneau extérieur de 24.00 m, diamètre de l'anneau central de 8.00 m, anneau de pavé central franchissable de 1.50 m (R = 5.50 m) ; largeur de l'anneau de circulation de 6.50 m ; largeur des voies d'entrée et de sortie de 4.00 et 4.25 m.

- **Carrefour Grand'Rue - Chemin des Sallettes**

Ce carrefour qui, aujourd'hui est exploité sous forme de mini-giratoire, ne doit pas favoriser les accès par la Grand'Rue. La solution de carrefour classique prévue favorise les traversées des modes doux sur l'axe principal "Route de Luins - Vy-Creuse - Rue du Perron" (*Figure 8*).

La création de l'îlot central favorise la régulation de la vitesse, limitée à 50 km/h et laquelle est souvent dépassée, selon les derniers comptages routiers. Le contrôle de la vitesse dans ce carrefour peut être amélioré par l'installation de feux de régulation de vitesse à ≤ 50 km/h avant et après le carrefour et dans les deux sens de circulation.

2. Aménagement de surface et gabarits routiers

Concernant les gabarits routiers, le projet est subdivisé en deux zones d'étude, celle située au nord des voies CFF et celle du sud des voies CFF. Ils sont fixés en fonction des objectifs d'intégration des modes doux à l'axe Vy-Creuse/Rue du Perron, en maintenant une vitesse maximale de 50 km/h pour les véhicules. L'intégration de la mobilité douce nécessite l'élargissement des gabarits routiers.

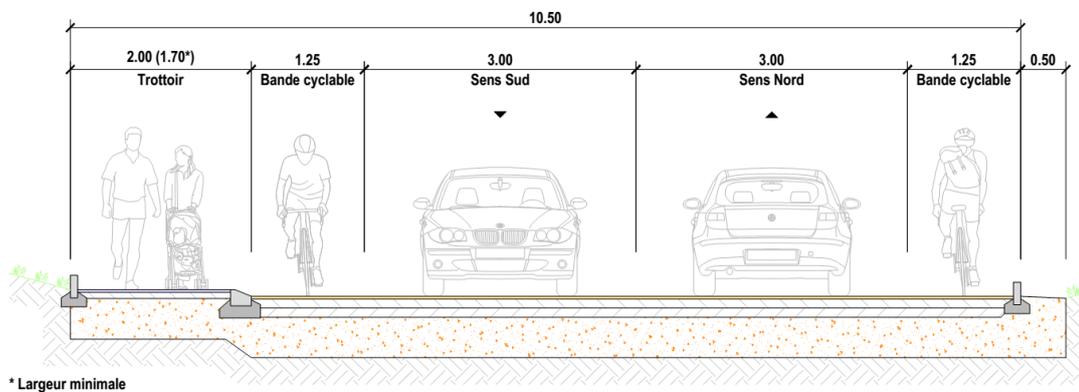
Les gabarits retenus pour le projet de la première phase d'étude se basent sur une analyse multicritère de plusieurs variantes étudiées par le bureau Holinger SA dans le cadre de l'avant-projet. Cette analyse s'appuie

d'une part sur les typologies recommandées par les normes VSS et d'autre part dans le respect du Plan Régional Cycliste du district et du Plan Directeur des Mobilités douces de Gland. Pour rappel, les principes retenus par ce dernier visent à sécuriser les traversées piétonnes, les aménagements cyclistes, de garantir aux piétons et aux cyclistes de pouvoir se déplacer partout, selon des itinéraires les plus directs et naturels possibles afin de protéger les deux-roues sur les axes hors zones 30 et dans les carrefours principaux.

A l'issue de cette analyse multicritère, le gabarit retenu pour la partie amont du pont CFF reste dans la continuité des aménagements déjà réalisés à la Route de Luins. Quant à la partie en aval, le choix s'est porté sur une variante qui assure une bonne sécurisation des flux piétons et cyclistes pour le sens montant. Le positionnement de la bande cyclable sur la chaussée simplifie l'intégration des cycles dans le projet en limitant les aménagements spécifiques à réaliser aux intersections pour la voie descendante.

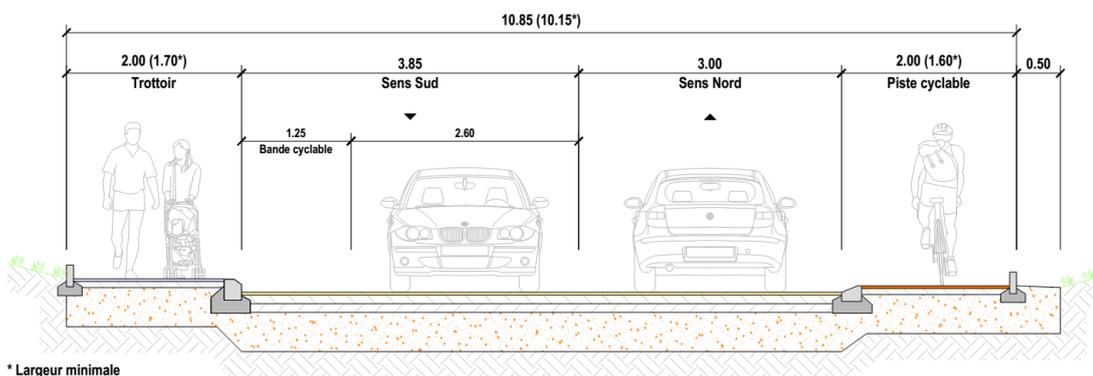
- Nord CFF : Vy-Creuse supérieure

- Sens descendant : un trottoir, une bande cyclable et une voie de circulation ;
- Sens montant : une bande cyclable et une voie de circulation dans le sens montant.



- Sud CFF : Vy-Creuse inférieure et Perron

- Sens descendant : un trottoir, une bande cyclable et une voie de circulation ;
- Sens montant : une piste cyclable et une voie de circulation.



Il faut souligner que toutes variantes étudiées dans la partie Sud du pont CFF nécessitent une emprise sur le domaine privé. Par ailleurs, une emprise sur des zones agricoles dont des surfaces d'assolement (SDA) s'avère également nécessaire. Les SDA représentent les surfaces agricoles les plus productives du territoire pour assurer un approvisionnement suffisant de la population et sont protégées par la législation fédérale. Leur empiètement nécessite une justification selon les fiches d'application éditées par le Canton à cet effet. L'inscription du projet au projet d'agglomération de 4^e génération (PA4), validée par la Municipalité en 2019, servira d'argument de force pour une demande de dérogation de l'empiètement sur les SDA.

En effet, il n'est possible que par justification d'une importance nationale conformément à l'art. 30⁷ de l'Ordonnance sur l'Aménagement du Territoire (OAT).

3. Réseaux souterrains

En parallèle du réaménagement routier, la Ville de Gland a profité de l'opportunité offerte par la première phase d'étude de ce projet pour pousser les réflexions se rapportant au renouvellement de certaines de ses infrastructures souterraines. Ainsi, la conduite d'approvisionnement en eau potable et l'éclairage public existants seront complètement reconstruits sur toute la longueur du périmètre d'étude concerné. De même les collecteurs d'eaux claires et d'eaux usées seront mis en conformité. La coupe-type ci-dessous (Figure 2) illustre le principe de pose des différents réseaux selon le prédimensionnement issu de cette étude.

Dans la deuxième phase d'étude, il convient de développer le projet de réseaux souterrains par des profils précis. L'établissement du projet définitif de l'éclairage public doit tenir compte du Plan Lumière en cours d'étude. Toutes les hypothèses du prédimensionnement seront à conforter lors de la phase d'appel d'offres. Il en est de même pour les autres services partenaires, en lien avec les énergies, qui prendront également en considération l'évolution du projet. Le futur mandataire en assumera la coordination.

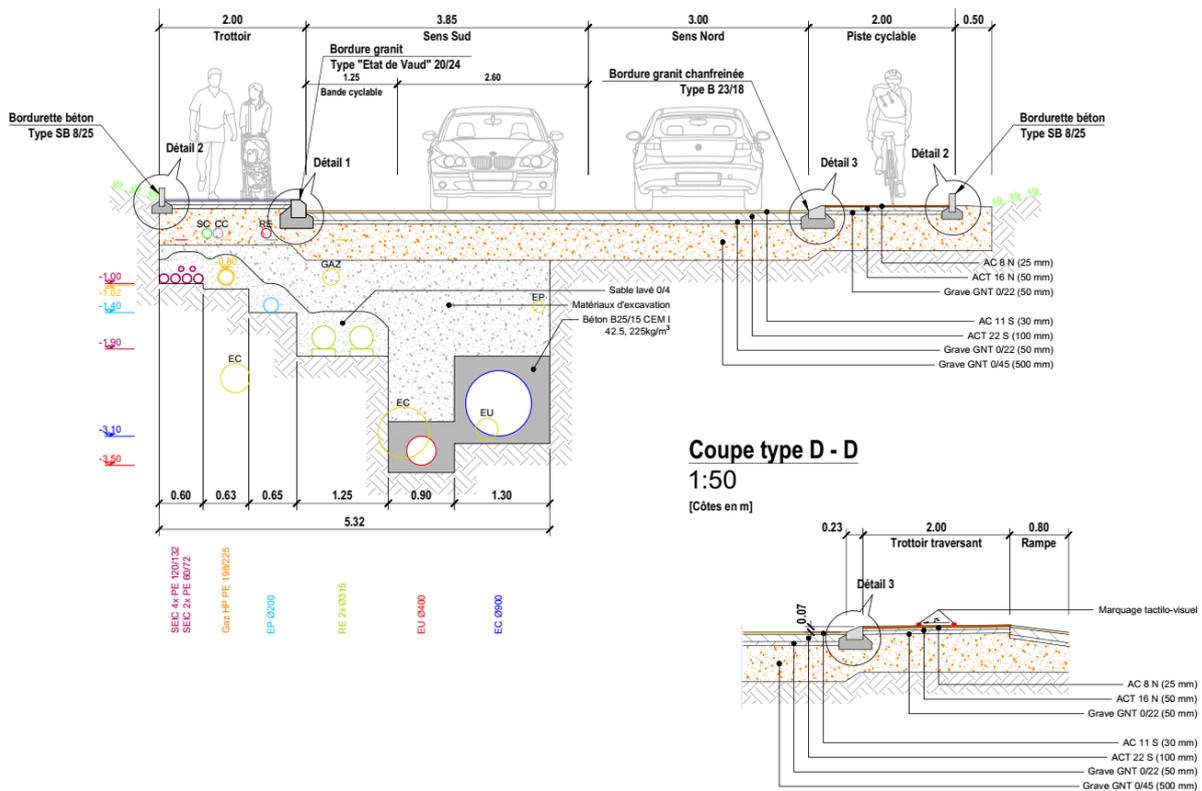


Figure 2 : coupe-type du projet routier avec les réseaux souterrains

PROGRAMME DE LÉGISLATURE

Projet d'envergure mettant un accent fort sur l'intégration de la mobilité douce, la requalification de l'axe de la Vy-Creuse cadre dans l'axe 4 « améliorons notre qualité de vie » et participe à la favorisation d'une connectivité géographique et sociale. De plus, la démarche consultative auprès des riverains par le biais d'une présentation

⁷ Art. 30¹ Les cantons veillent à ce que les surfaces d'assolement soient classées en zones agricoles ; ils indiquent dans leur plan directeur les mesures nécessaires à cet effet.

^{1bis} Des surfaces d'assolement ne peuvent être classées en zone à bâtir que : a lorsqu'un objectif que le Canton également estime important ne peut pas être atteint judicieusement sans recourir aux surfaces d'assolement ; et b lorsqu'il peut être assuré que les surfaces sollicitées seront utilisées de manière optimale selon l'état des connaissances.

publique du projet s'inscrit dans le thème « travaillons ensemble main dans la main » incluant de ce fait la population dans les étapes de décisions et de projets de la Ville

PROCÉDURES

Le projet d'optimisation de requalification de l'axe Vy-Creuse - Rue du Perron se déroulera en deux étapes. La première étape consiste à proposer des aménagements provisoires dans le secteur du Perron. Dans la deuxième étape, la reprise du projet sera menée de manière plus fine dans sa globalité avec une adaptation éventuelle des aménagements proposés lors la 1^{ère} étude de 2019.

Dans le premier cas, la procédure d'autorisation fait uniquement référence aux aménagements routiers et respectera la procédure art. 13, al. 2 et al. 3 LRou en fonction de la variante retenue (simple adaptation ou modification plus conséquente).

Dans le deuxième cas, le projet sera envoyé pour approbation à plusieurs instances cantonales dans le cadre d'un examen préalable dont la DGMR représente l'autorité de coordination. Les procédures à respecter avant la mise à l'enquête concernent d'une part le volet routier et d'autre part le volet des réseaux d'eau potable et d'assainissement.

Le plan routier suivra la procédure art. 13 al. 3 LRou, approbation de la DGMR (Direction générale de la mobilité et des routes) avec une adoption au préalable par le Conseil communal. Concernant le réseau d'eau sous pression, l'autorisation de construire se base sur la procédure selon la Loi sur la distribution de l'eau potable (art. 7b LDE) et nécessite l'approbation de l'Office de la consommation (OFCO) ainsi que l'Etablissement cantonal d'assurance (ECA). Enfin, le réseau d'assainissement est régi par l'art. 25 de la Loi vaudoise sur la protection des eaux contre la pollution (LPEP ; RDV 814.31) et approuvé par la Direction Générale de l'environnement, division protection des eaux, assainissement urbain et rural (DGE-PRE).

A la suite des préavis cantonaux de l'examen préalable, le projet sera modifié selon leurs différentes remarques et sera mis à l'enquête publique pour une durée de 30 jours. Les éventuelles oppositions devront être traitées par le Conseil qui représente l'organe compétent pour l'adoption du projet. La Municipalité adressera ensuite le projet adopté à la DGMR en vue de son approbation par le DIRH (Département des infrastructures et des ressources humaines) (art. 43 al. 1 LATC).

PLANNING

L'étude en lien avec les aménagements provisoires dans le secteur du Perron démarre dès l'adoption du crédit d'étude en octobre 2022. Le projet de requalification sur l'ensemble de l'axe de la Vy-Creuse débutera dès la fin de la mise en œuvre des aménagements provisoires dans le périmètre du Perron.

Les procédures de demande d'autorisation débuteront en été 2025 en fonction des négociations avec les propriétaires. L'adoption du préavis de construction par le Conseil communal doit être effective au plus tard courant 1^{er} semestre 2027 pour respecter le délai imposé de fin 2027 pour le début des travaux du PA4.

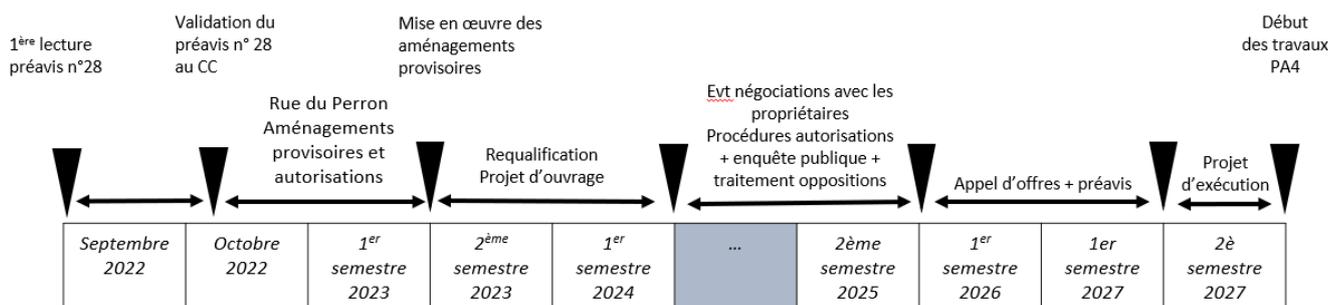


Figure 3 : frise chronologique

COÛTS DES ÉTUDES

Le présent préavis concerne les honoraires d'ingénieurs depuis la phase reprise des études jusqu'à l'appel d'offres, phases partielles SIA 103 32 à 41. D'autres postes nécessaires au bon déroulement de l'étude viennent s'y ajouter tels que le contrôle d'état des canalisations et des raccordements privés, le concept paysager mandaté à un architecte-paysager et enfin la communication. Le budget à prévoir peut se résumer de la manière suivante :

- Honoraires ingénieurs civil et mobilité (phases SIA 32 à 53)

Le groupement adjudicataire T ingénierie / Groupement T2 a rendu l'offre la plus avantageuse. Seules les phases 32 à 41 concernent le présent préavis. Pour rappel, la phase 41 (appel d'offres) est incluse dans le préavis afin de réaliser un préavis de construction basé sur des offres entrées. Les phases 51 à 53 feront l'objet d'un autre préavis en lien avec la phase d'exécution, elle-même conditionnée à l'octroi du crédit de construction ainsi qu'à toutes les autorisations nécessaires y relatives. Les coûts selon l'offre rentrée sont résumés ci-dessous :

Partie I phases partielle SIA 103 32 à 41	
32 – Projet de l'ouvrage	83'139.-
33 – Procédures	7'597.-
41 - Appel d'offres	37'771.-
Total honoraires phases 32 à 41 (HT)	128'507.-
Partie II phases partielle SIA 103 51 à 531	
51 – Projet d'exécution	68'052.-
52 – Exécution de l'ouvrage	292'324.-
53 - Mise en service, achèvement	11'342.-
Total honoraires phases 51 à 53 (HT)	371'718.-
Montant total honoraires ingénieurs civil et mobilité (HT)	500'225.-

- Honoraires spécialistes

L'étude nécessite l'intervention d'autres spécialistes tels que le géomètre pour les travaux topographiques, un géotechnicien pour s'assurer de la qualité du terrain et enfin un architecte paysager pour évaluer les potentialités paysagères le long de l'axe et sur la placette du Perron.

Géomètre	30'000.-
Géotechnicien	25'000.-
Architecte-paysager	25'000.-
Montant total honoraires spécialistes (HT)	80'000.-

- Communications

La stratégie de démarche consultative lors du développement du projet de requalification de l'axe Vy-Creuse – Rue du Perron implique une approche des riverains en vue de présentations publiques. Afin de mieux appréhender le projet, la production de photos-montages apportera une plus-value non négligeable pour une communication claire à tous les concernés.

Photos-montages	15'000.-
Montant total communication (HT)	15'000.-

- Synthèse des coûts

Honoraires d'ingénieurs civil et mobilité (phases 32 à 41)	arrondi à	130'000.-
Honoraires spécialistes		80'000.-
Communications		15'000.-
Contrôle d'état du réseau et des raccordements privés		25'000.-
Divers et imprévus (env. 5 %)		15'000.-
Montant total HT arrondi		265'000.-
T.V.A. 7.7 %	arrondi à	20'000.-
Montant total TTC		285'000.-

FINANCEMENT

La Municipalité sollicite conjointement à la présente demande de crédit l'autorisation de contracter un emprunt de CHF 285'000.- aux conditions les plus favorables.

Sur la base d'un taux d'intérêt de 2.0 %, les charges financières s'élèveront la première année à CHF 5'700.-.

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 ratifiée par le Conseil communal.

AMORTISSEMENT

Si le crédit d'investissement pour l'étude de la requalification du Chemin de la Vy-Creuse et de la Rue du Perron n'est pas octroyé par le Conseil communal, le montant utilisé pour l'étude sera amorti sur une période de 5 ans, conformément aux dispositions du règlement sur la comptabilité des communes. La charge d'amortissement serait alors de CHF 57'000.- pour une année complète.

En cas d'acceptation dudit crédit d'investissement, ce montant sera intégré dans le décompte final des travaux et il sera amorti sur une période de 30 ans. La charge d'amortissement serait alors de CHF 9'500.- pour une année complète.

FRAIS D'EXPLOITATION

Cet investissement ne générera pas de frais de fonctionnement additionnels.

CONCLUSION

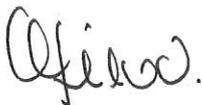
Fondée sur ce qui précède, la Municipalité propose au Conseil communal de prendre les décisions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL

- Vu - le préavis municipal n° 28 relatif à la demande de crédit d'investissement pour l'étude de la requalification du Chemin de la Vy-Creuse et de la Rue du Perron ;
- oui - 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 285'000.- et d'autoriser la Municipalité à entreprendre cette étude ;
- II. - d'autoriser la Municipalité à emprunter la somme de CHF 285'000.-.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

La Syndique :



C. Girod



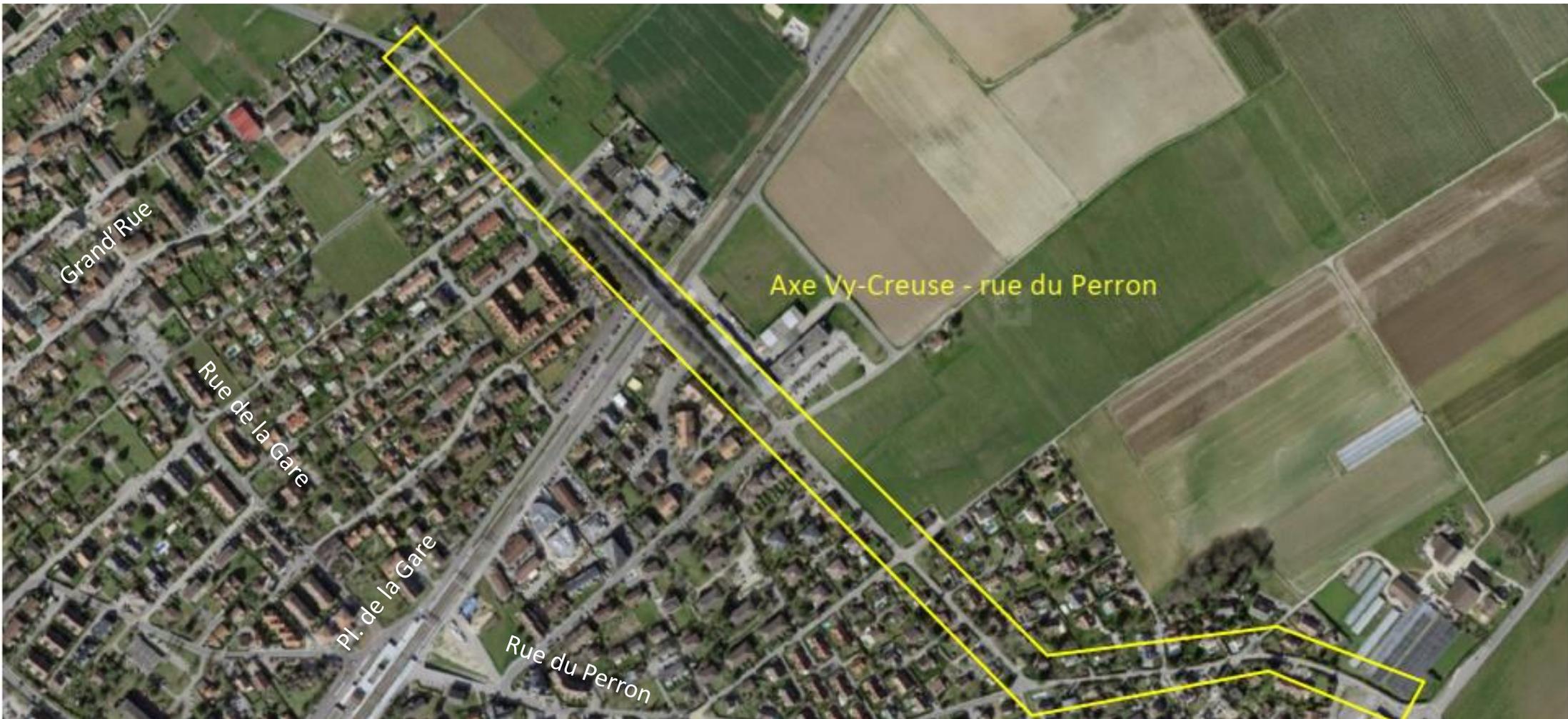
Le Secrétaire :



J. Niklaus

REQUALIFICATION DE L'AXE VY-CREUSE – RUE DU PERRON

ETUDE PHASE I



SITUATION SUR LE PROJET

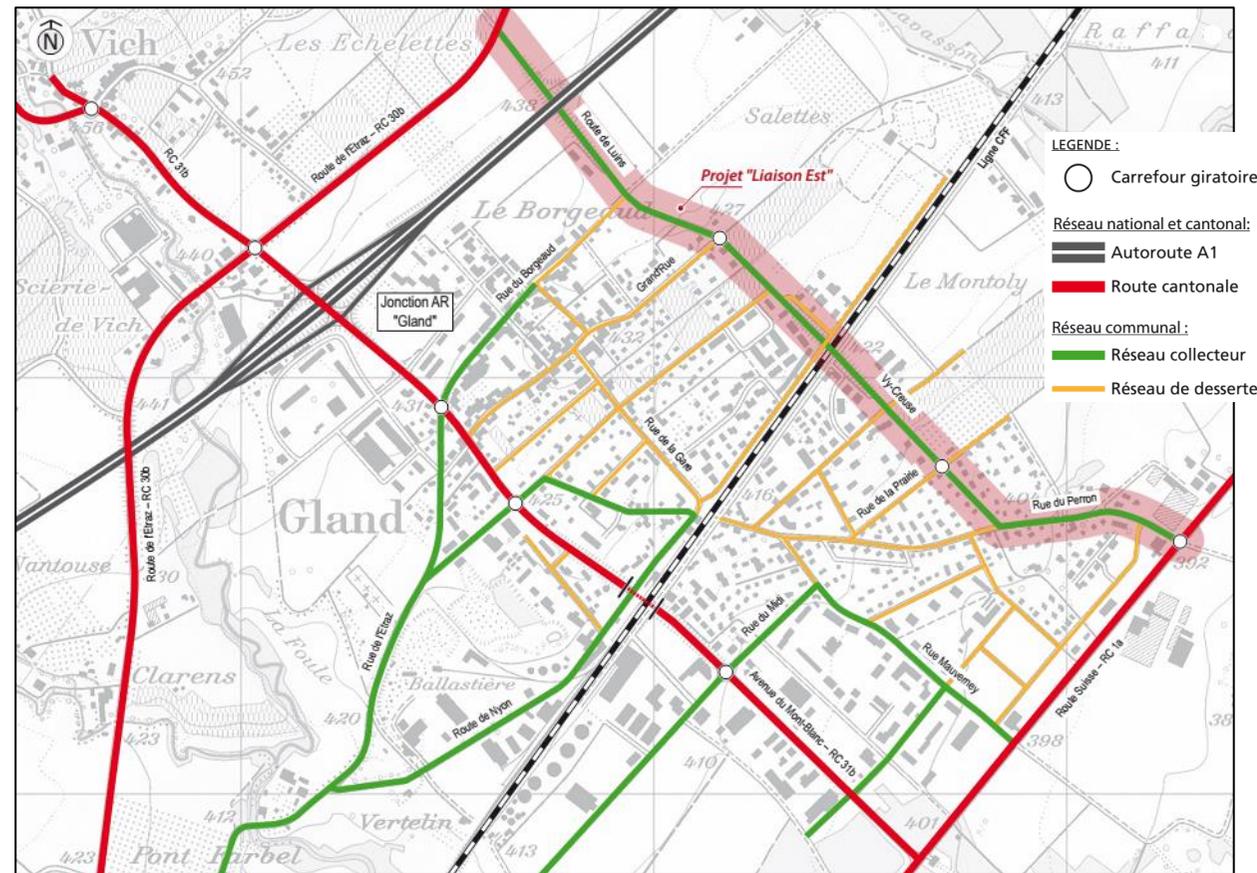
SÉANCES DE MUNICIPALITÉ :

- 17.05.2021 : elle confirme son engagement pour le projet d'agglomération de 4^e génération (PA4).
- 06.05.2019 : elle valide les principes d'aménagements des carrefours et l'inscription au PA4.
- 03.02.2020 : elle valide les gabarits routiers et les emprises.
- 28.05.2018 : elle valide le principe d'aménagement de requalification.

DONNEES DU PROJET

PÉRIMÈTRE:

- Entre le carrefour Grand-Rue/Salettes et RC1
- L = ~1'400m avec 9 carrefours
- 2 configurations modales de la chaussée Nord et Sud des voies CFF.



OBJECTIFS DU PROJET

1. RESEAUX SOUTERRAINS

- Renouvellement du réseau d'eau potable selon le plan directeur de distribution de l'eau (PDDE) 
- Mise en séparatif et renouvellement du réseau d'assainissement selon le plan général d'évacuation des eaux (PGEE)
- Renouvellement d'éclairage public selon le concept d'éclairage public de la Ville le plan lumière 
- Renouvellement des réseaux tiers par le biais de conventions-cadres (SEIC, SIL, CAD)

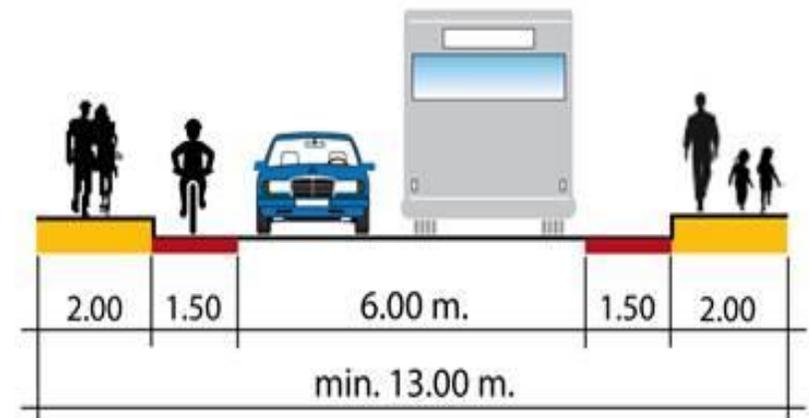
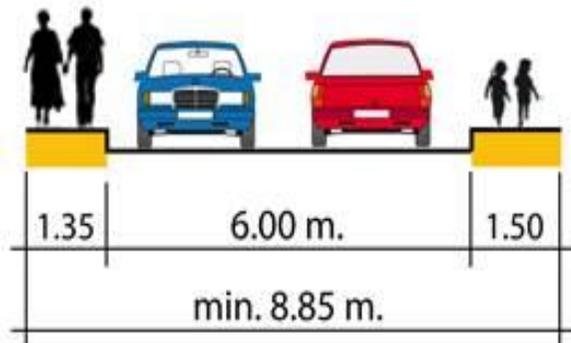
2. AMENAGEMENTS DE SURFACE



- Offrir un axe de liaison Nord-Sud par sa fonction collectrice
- Offrir un axe structurant dévolu à la mobilité douce intégré au réseau cyclable régional
- Garantir les principes du plan des mobilités douces de la Ville de Gland
- Adaptation des carrefours
- Mise en conformité contre le bruit selon l'Ordonnance sur la Protection contre le bruit (OPB)

GABARITS

- Normes VSS (min / max)
- Gabarit projet < 13 m (10.50 / 10.85)

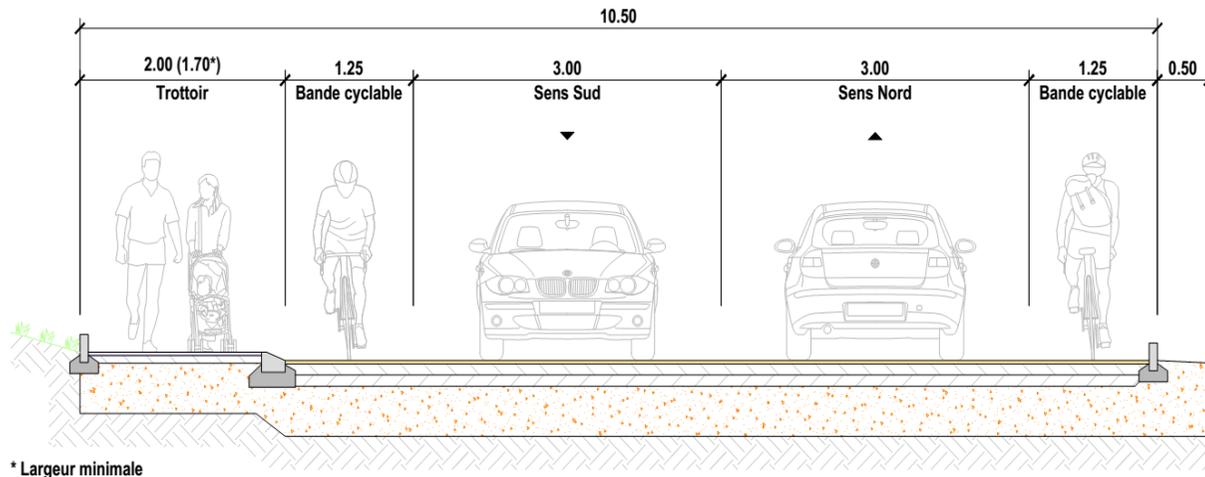


PRINCIPE DES AMENAGEMENTS – ETUDE PHASE I

➤ Aménagements en surface

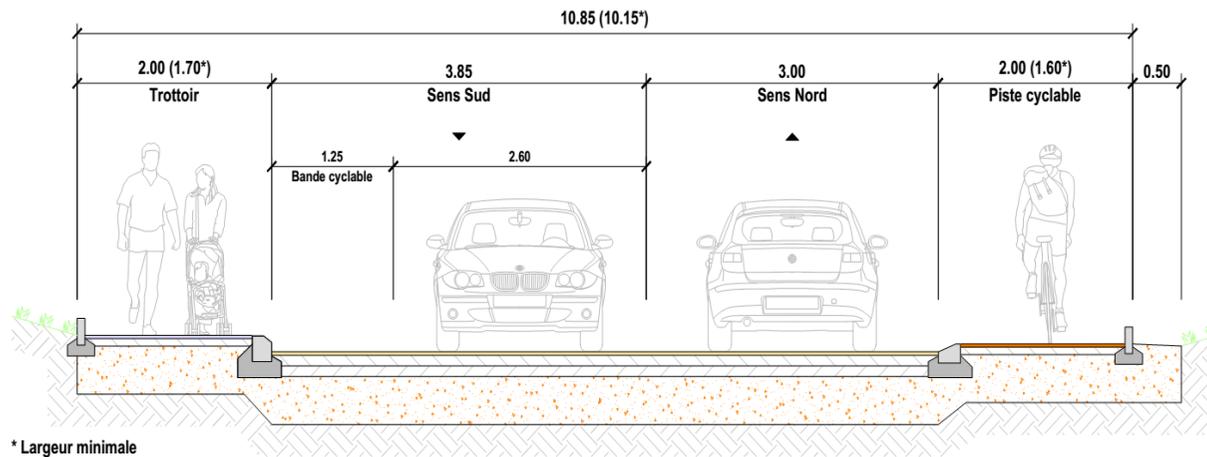
- Objectif de séparer les flux de manière optimale

NORD
Pont
CFF



Route de Luins

SUD
Pont
CFF



Etat actuel – Sud Pont CFF

PRINCIPE DES AMENAGEMENTS – ETUDE PHASE I

➤ Adaptation des carrefours entre Sallettes à Montoly

- Suppression mini-giratoire Grand-Rue/Sallettes
- 2 nouveaux giratoires (Lavasson et Montoly)
- Priorité à l'axe pour le reste des carrefours

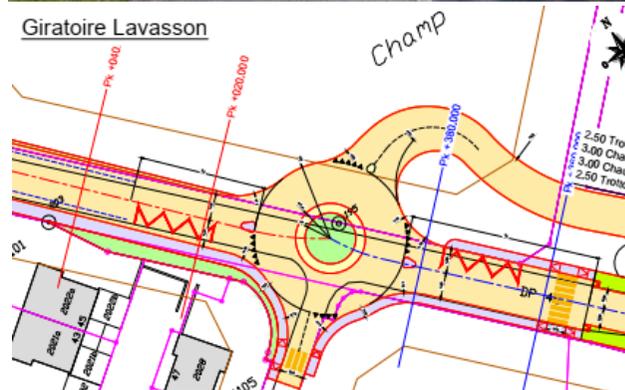
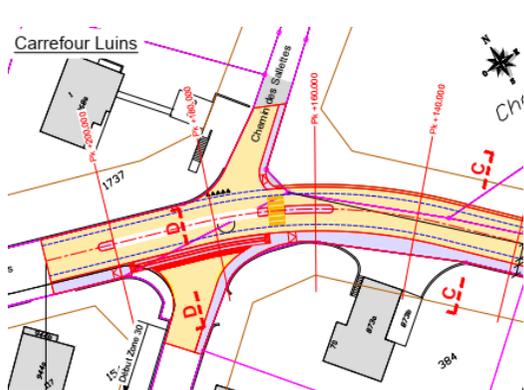
Mini-giratoire Grand-Rue



Carrefour Lavasson



Carrefour Montoly



PRINCIPE DES AMENAGEMENTS – ETUDE PHASE I

➤ Adaptation des carrefours entre Pommiers – RC1

- Suppression giratoire Pommiers/Prairie
- Priorité à l'axe pour le reste des carrefours

Giratoire Pommiers/Prairie



Carrefour Vy-Creuse/Perron



Carrefour Rue du Perron



Préavis n° : 28/2022 Montant : CHF (TTC) 285'000.00

Préavis municipal n° 28 relatif à la demande de crédit d'investissement pour l'étude de la requalification du chemin de la Vy-Creuse et de la rue du Perron

Estimation des revenus et charges de fonctionnement annuelles				CHF
- Charges financières : 2.0% par an :				5'700.00
- Amortissement linéaire sur 30 ans selon préavis :				9'500.00
Total annuel des charges				15'200.00
Situation financière				CHF
Plafond en matière d'endettement et de risques pour cautionnements				175'000'000.00
Valeur des cautionnements à risque à ce jour (valeur nominale pour mémoire : CHF 7'169'748.-)				0.00
Quote-part à l'endettement d'ententes inter-communales				103'261.65
Endettement à ce jour	31.12.2020	31.12.2021	15.08.2022	
Endettement au bilan				
Engagements courants	2'100'274.84	7'643'354.40	547'585.29	
Passifs transitoires	6'225'016.36	4'375'313.40	2'994'866.33	
Emprunts à court et long terme	54'535'000.00	75'475'000.00	81'445'000.00	
Total endettement au bilan	62'860'291.20	87'493'667.80	84'987'451.62	
Engagements hors bilan				
Préavis en cours acceptés par le Conseil communal (hors investissements du patrimoine financier et part du patrimoine administratif financé par des taxes affectées)			88'805'307.74	
Travaux facturés et payés à ce jour			-46'228'222.63	
Total engagements hors bilan			42'577'085.11	
Total endettement brut				127'564'536.73
Déduction des actifs du patrimoine financier et de la part du patrimoine administratif financé par des taxes affectées				
Disponibilités de la bourse à ce jour				1'229'938.08
Débiteurs et comptes courants à ce jour				21'304'881.92
Placements du patrimoine financier à ce jour				24'286'918.86
Actifs transitoires à ce jour				694'937.55
Part du patrimoine administratif financé par des taxes affectées à ce jour				7'917'990.73
Solde disponible à ce jour				102'766'868.76
Autres préavis relatifs à une demande de crédit d'investissement en cours				
Préavis municipal n° 22 relatif à la demande de crédits complémentaires au budget de fonctionnement 2022			267'250.00	
Préavis municipal n° 25 relatif à une demande de participation financière au projet « Vieillir chez soi »			115'000.00	
Préavis municipal n°27 relatif à la demande de crédit d'investissement pour la requalification de la rue de la Gare et le remplacement de la conduite d'eau sous pression			2'380'170.00	
Préavis municipal n° 29 relatif à un crédit d'investissement pour la réalisation d'un ouvrage sur la Ville de Gland			50'000.00	
Préavis municipal n°30 Relatif à la demande de crédit d'investissement pour le bouclage du réseau d'eau potable à la rue de l'Etraz et pour l'approbation du projet routier communal du giratoire de la Ballastière			802'365.00	
Total des autres préavis relatifs à une demande de crédit d'investissement en cours			3'614'785.00	
				98'867'083.76