



MUNICIPALITE DE GLAND

Préavis municipal n° 28 relatif à l'octroi d'un crédit pour l'étude d'avant-projet du nouveau passage inférieur piétons – deux-roues légers à la gare CFF

Date proposée pour la séance de la commission:

- Mercredi 19 septembre 2012 à 19h00
Bâtiment communal: salle de conférences Lausanne

Municipal responsable: M. Thierry Genoud

Gland, le 23 juillet 2012.

Monsieur le président,
Mesdames et Messieurs les conseillers,

Préambule

Le passage sous voies pour les piétons et deux-roues légers sis à la gare CFF de Gland ne permet plus de répondre aux exigences des usagers. Ainsi, la réalisation d'un nouveau passage inférieur (PI) sous les voies devient aujourd'hui indispensable. Inscrit dans les mesures du projet d'agglomération franco-valdo-genevois de 2^{ème} génération¹, le nouveau passage sous voies permettra de mieux franchir le haut et le bas de la commune et d'améliorer l'accessibilité aux quais CFF. Son usage sera réservé aux piétons et aux deux-roues légers.

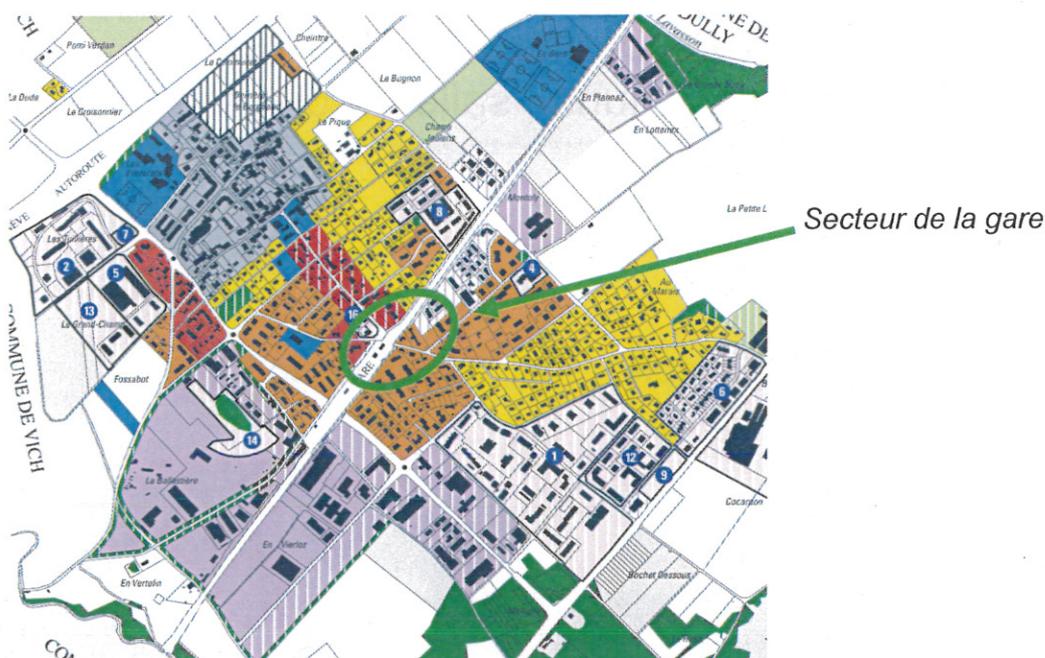
Afin de déterminer la faisabilité et les incidences d'un tel ouvrage, la commune de Gland a mandaté en été 2011, un bureau d'architecture et d'urbanisme ainsi qu'un bureau d'ingénierie. Un rapport des études préliminaires a été rendu dans le mois de février 2012. La municipalité a ainsi pu se déterminer sur une variante de projet qui sera retenue pour les études d'avant-projet et qui convient également aux CFF.

Un accord avec les CFF, officialisé via la signature d'une convention, établit que les frais pour l'étude d'avant-projet seront répartis équitablement entre commune et CFF. Par ailleurs, une partie de l'investissement pour la réalisation pourra être cofinancée par la Confédération par le fonds d'infrastructure, et cela jusqu'à une hauteur maximum de 40% des coûts de construction.

Pour information, il est important de souligner qu'en même temps, les CFF, conscients de la vétusté des quais, envisagent leur mise en conformité afin de répondre aux besoins relatifs à la fréquentation de la gare.

Localisation du projet

Le périmètre d'étude se situe au cœur du territoire communal, dans le secteur de la gare ferroviaire des CFF. Plus précisément, le secteur d'étude est délimité par le chemin du Lavasson, la rue de la Gare, les routes de Nyon et de Begnins qui convergent vers la nouvelle place de la Gare. Du côté du lac, le secteur est borné par les chemins de la Crétaux et du Vernay, ainsi que par la rue du Perron.

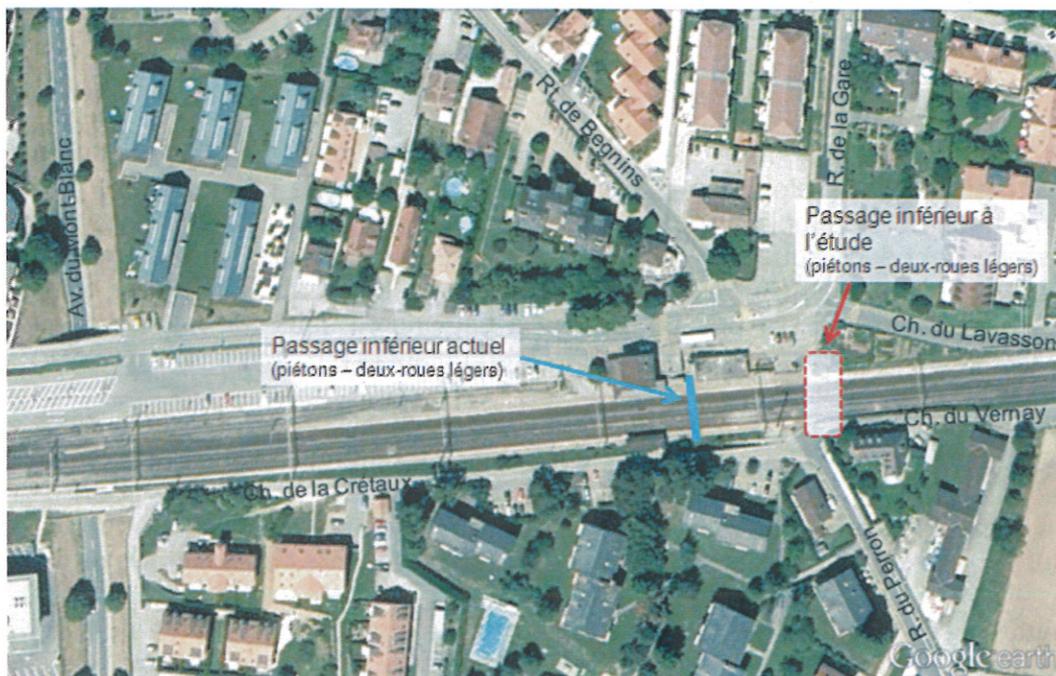


¹ Projet d'agglomération Grand Genève

Le nouveau passage sous voies sera localisé en continuité avec les flux de circulation qui se génèrent entre les rues de la Gare et du Perron, permettant ainsi de créer une fluidité des liaisons.

Du côté Lac, une rampe longeant la rue du Perron permettra un accès progressif au passage inférieur. L'accès aux quais sera garanti par une rampe et un escalier orientés en direction de Genève.

Du côté Jura, la rampe et l'escalier seront en relation avec les nouveaux aménagements de la place de la Gare. Des plans illustrant le projet préliminaire se trouvent en pièce jointe.



Description du projet

L'étude de faisabilité du futur passage inférieur a été suivie par une équipe pluridisciplinaire comprenant un ingénieur et un architecte-urbaniste, deux responsables des CFF et la commune de Gland. En conséquence, il a été possible de prendre en compte les besoins des glandois et des utilisateurs des CFF ainsi que les exigences et contraintes des deux partenaires (CFF et commune de Gland).

Le futur passage inférieur permettra le transit entre le haut et le bas de la commune, et en même temps, l'accès aux quais CFF. Sa structure prend donc en compte ces besoins différents et l'existence de multiples utilisateurs (piétons, personnes à mobilité réduite et/ou en chaise roulante, vélos). Afin de permettre un transit aisé des multiples utilisateurs, le passage inférieur mesurera, dans le secteur sous les voies, 8 mètres de large. Une telle largeur permettra d'accueillir piétons et vélos en réduisant les conflits au minimum par le biais d'une limitation au strict nécessaire² des croisements entre les flux deux-roues et piétons. Subséquemment, deux voies distinctes seront créées.

Comme mentionné plus haut, la position du passage inférieur a été déterminée par les accès routiers existants afin de fluidifier la circulation. D'autres éléments ont cependant contraint l'emplacement et les dimensions exacts de cet ouvrage, comme par exemple:

- › l'existence d'une conduite de gaz traversant les voies (forage dirigé réalisé en juin 2011);
- › la prise en compte du projet des CFF de réalisation de la 4^{ème} voie qui prévoit à l'horizon 2030 une voie supplémentaire côté Jura de la gare;

² Les utilisateurs des deux-roues devront traverser la voie piétonne pour se rendre sur les quais

- › la prise en compte du projet CFF de mise en conformité des quais. Ce projet prévoit à l'horizon 2015 la mise à niveau des quais, leur élargissement ainsi que, en option, leur allongement d'une centaine de mètres;
- › le bâtiment de service et l'installation électrique du côté Jura des voies ferrées doivent être maintenus jusqu'à la construction de la 4^{ème} voie. Cette contrainte réduit la marge de manœuvre pour l'implantation des accès au quai numéro 1 ainsi qu'au passage inférieur.

Plus précisément, les accès au passage inférieur s'articuleront comme expliqué ci-dessous. Les plans en pièce jointe permettent une meilleure compréhension du projet préconisé.

Côté lac

Une rampe disposée le long de la rue du Perron assure le transit sous les voies ferrées pour les deux-roues légers et les piétons, sa largeur est de 6 mètres et la pente de 6%. Sa longueur est d'environ 75 mètres. Elle empiète sur les parcelles communales n^{os} 609 et 610 (cf. annexe 1) et la rue du Perron. Etant donné que la pente de cette rampe est conforme aux prescriptions en vigueur, la mise en place d'un ascenseur n'est pas nécessaire du côté Lac. Cependant, dans l'estimation des coûts un ascenseur a été pris en compte à cet endroit sous forme d'option car il pourrait permettre d'augmenter le confort des personnes empruntant le passage inférieur.

Lors de l'aménagement des parcelles communales (n^{os} 558, 609, 610 et 611) sises au sud des voies, il sera fondamental de prendre en compte le projet de construction de la rampe du côté lac afin de l'adapter au futur quartier "Gare sud". Très probablement, le concours pour l'aménagement du lieu-dit "Gare sud" sera lancé en fin d'année 2012, début 2013. Ainsi, il sera possible de coordonner le projet de la rampe avec le concours afin d'obtenir des aménagements harmonieux.

D'autre part, l'accès au quai côté lac sera assuré par une rampe de 12% de pente et un escalier aux standards CFF, c'est-à-dire de trois mètres de large chacun. Ces deux ouvrages seront directement connectés au passage sous voies et permettront un accès à ce dernier pour les personnes en provenance du chemin de la Crétaux.

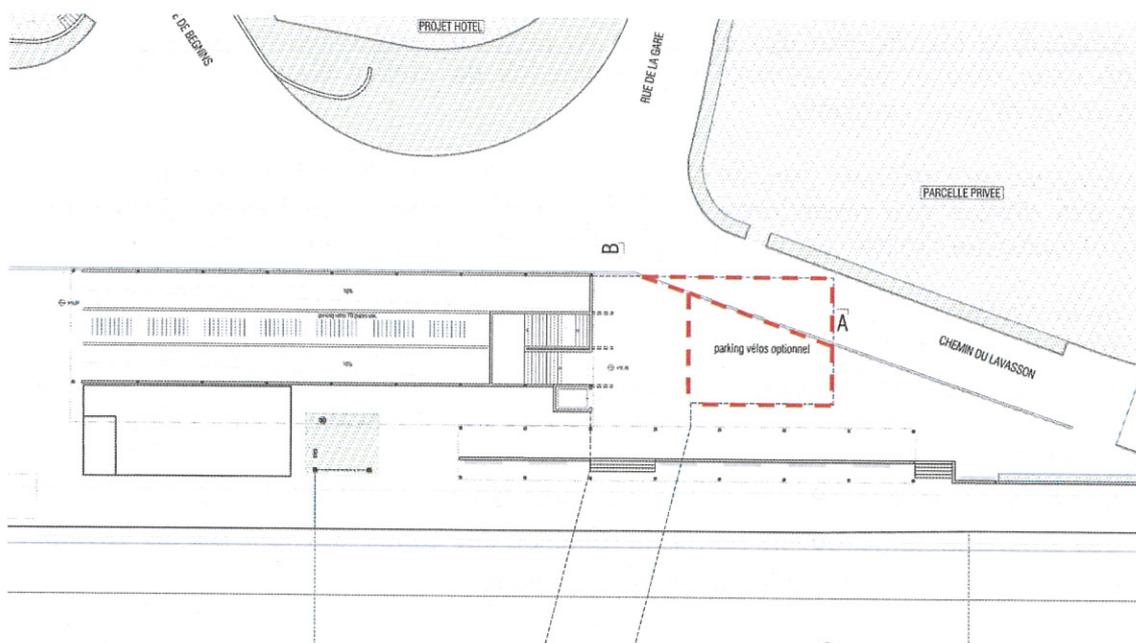
Côté Jura

La configuration et l'exiguïté des lieux a dirigé les choix sur une rampe partagée CFF – Commune afin d'optimiser l'utilisation de l'espace et limiter le bétonnage des lieux. Cette mixité crée des problèmes en raison des besoins différents des usagers, selon qu'ils utilisent le passage inférieur pour le transit (piétons – deux-roues légers) ou pour l'accès aux quais (voyageurs).

La variante retenue suite aux études préliminaires (cf. pièces jointes), présente une rampe mixte piétons, deux-roues légers et voyageurs CFF de 10% de pente. L'accès au passage inférieur pourra se faire également par un escalier situé en correspondance des accès souterrains de la rampe.

Un ascenseur devra être mis en place à côté de l'escalier car une pente de 10% s'avère trop importante pour les personnes à mobilité réduite.

En raison de questions de sécurité et des normes de l'office fédéral des transports (OFT), il a été décidé de tourner l'escalier en direction de Lausanne pour ménager le dégagement suffisant au débouché de l'accès au quai. La place aujourd'hui dévolue au stationnement deux roues devra être aménagée en conséquence, ce qui supprimera des places vélos. Cependant, l'extension du passage inférieur sous le chemin du Lavasson (comme visible dans l'image ci-contre) permettrait de disposer d'un volume qui pourrait être affecté au stationnement sécurisé des deux-roues légers ou à des activités (boulangerie, kiosque, etc.). Cet élément est en option et il est chiffré à part dans l'estimation des coûts.



Afin d'éviter les conflits potentiels tout au long de la rampe et dans l'aire d'accès au passage inférieur, il a été convenu que les deux-roues légers emprunteront un chemin sis côté Jura de la rampe et séparé des piétons par une bande de parkings à vélos.

Les rampes vélos et piétons auront des largeurs de 3,3 mètres chacune et une longueur d'environ 50 mètres. La largeur totale des rampes du passage inférieur (rampe piétons, vélos et parkings vélos) sera d'environ 10 mètres. De son côté, l'escalier aura une largeur de 3 mètres.

Options

Comme mentionné plus haut, il est prévu de disposer, en option, un ascenseur du côté lac pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite. Il n'est pas strictement nécessaire au sens des normes et recommandations vu la pente de la rampe prévue du côté lac (6%) mais permet d'ajouter un confort pour les usagers. Cet ascenseur et la rampe devront être conçus en cohérence avec le projet de développement du secteur dit "Gare sud".

De plus, l'extension sous le chemin du Lavasson, crée un volume qui pourrait être affecté aux places de parc pour les vélos ou à des activités (boulangerie, kiosque, etc.). Cet élément est également une option envisageable.

Programme

Si le crédit d'étude est accordé par le conseil communal, la prochaine étape de ce dossier sera donc la réalisation de l'avant-projet en partenariat avec les CFF.

Pour ce faire, il faudra mandater un bureau d'ingénieurs pour le suivi du dossier. Actuellement, un dossier d'appel d'offres d'ingénieurs est en cours d'élaboration. Conjointement, l'aménagement relatif aux parcelles n^{os} 558, 609, 610 et 611 devra être conçu afin de garantir la cohérence entre les aménagements du passage inférieur et ceux du futur quartier "Gare sud". Comme mentionné plus haut, les réflexions relatives à ce futur quartier seront vraisemblablement entreprises entre la fin 2012 et le début 2013 afin de permettre une réelle coordination entre le projet du passage inférieur et les aménagements urbains de "Gare sud".

À titre indicatif, la planification des études et du projet de réalisation du passage inférieur est la suivante, sous réserve des résultats des demandes de crédits successifs, des procédures de recours et des mises à l'enquête.

Le nouveau passage inférieur pourrait être construit à l'horizon 2017. Un planning d'intention tenant compte des durées des procédures est présenté ci-dessous. Des travaux préparatoires et de finitions devront être réalisés qui ne sont pas compris dans ce planning. Il s'agit:

- › de la démolition des bâtiments sur les parcelles n^{os} 609 et 610, éventuellement du bâtiment sur la parcelle n^o 558;
- › des éventuels projets des services qui pourraient profiter des travaux pour une réfection de leurs réseaux. Seules les déviations strictement nécessaires ont été prévues dans le planning;
- › du déplacement des pylônes de la ligne haute tension côté Lac;
- › des aménagements routiers hormis la réfection des zones touchées par les travaux;
- › des travaux de finition et d'aménagements divers.

	2012				2013				2014				2015				2016				2017			
	Trimestre				1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Convention / coordination Commune – CFF																								
Projet urbanistique "Gare sud"																								
Appel d'offres ingénieurs																								
Avant-projet PI																								
Projet de construction + PAP ³																								
Procédure PAP																								
Appel d'offres entreprises																								
Travaux																								

Estimations des coûts de réalisation

Sur la base des données actuelles et des indications des différents intervenants, l'estimation des coûts (± 30%, arrondis) pour la variante retenue dans le cadre des études préliminaires s'élève à environ fr. 11'000'000.-- TTC.

Estimations des coûts d'étude

Le coût des études d'avant-projet, basé sur des valeurs d'expérience des CFF ainsi que sur les investigations menées pendant l'étude préliminaire, est évalué à fr. 324'000.-- TTC. Ce montant comprend notamment les honoraires de génie civil (fr. 224'100.-- TTC), les études de reconnaissance géotechnique (fr. 54'000.-- TTC) ainsi que les honoraires d'étude pour la stabilisation souterraine des voies (fr. 45'900.-- TTC).

³ Procédure d'approbation des plans

Suite à la signature d'une convention avec les CFF qui stipule des accords de collaboration tout au long des phases d'étude et de réalisation du passage inférieur, la répartition du financement des études a été définie de manière équitable entre les deux partenaires. Ainsi, fr. 162'000.-- TTC seront financés respectivement par les CFF et par la commune de Gland.

Financement

Le financement de cette étude pourrait être assuré, le 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 fr. 162'000.-- aux conditions les plus favorables.

Amortissement

Le montant utilisé sera amorti sur une période de 5 ans, conformément aux dispositions du règlement sur la comptabilité des communes. Sur la base d'un taux d'intérêt de 2.75%, nos charges financières pourraient s'élever la première année à fr. 36'855.-- (intérêts: fr. 4'455.-- et amortissements: fr. 32'400.--).

Le tableau récapitulatif joint en annexe au présent préavis permet de vérifier que cet emprunt entre dans le cadre du plafond d'endettement ratifié par le conseil communal.

Conventions

Suite à la réalisation de l'étude préliminaire, les CFF ont souhaité établir une convention qui puisse régler les rapports entre la commune de Gland et eux-mêmes. Cette convention porte notamment sur les délais de réalisation de l'étude d'avant-projet et sur la répartition financière des coûts de l'étude. Suite à des négociations, il a été convenu d'une répartition équitable (50-50) des coûts d'étude d'avant-projet relative au futur passage inférieur. La signature de la convention est sous réserve de l'octroi du crédit de la part du conseil communal de la commune de Gland.

Conclusions

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

LE CONSEIL COMMUNAL

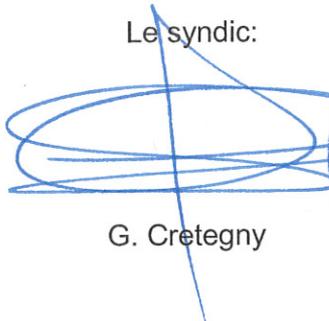
- | | |
|-------------|---|
| vu | - le préavis municipal n° 28 relatif à l'octroi d'un crédit pour l'étude d'avant-projet du nouveau passage inférieur piétons – deux-roues légers à la gare CFF; |
| ouï | - le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet; |
| ouï | - le rapport de la commission des finances; |
| considérant | - que cet objet a été porté à l'ordre du jour; |

décide

- I. - d'accorder le crédit de 162'000 francs et d'autoriser la municipalité à entreprendre cette étude;
- II. - d'autoriser la municipalité à emprunter la somme de 162'000 francs

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic:


G. Creteigny



Le secrétaire-adjoint:


J.-Cl. Kirchhofer

Annexes:

- › Annexe 1 - plan du projet - variante retenue / 1 : 500
- › Annexe 2 - plan du projet - variante retenue / 1 : 200
- › Annexe 3 - coupe du projet - variante retenue / 1 : 200
- › Annexe 4 - tableau d'endettement