

**Préavis municipal n° 82 relatif à  
l'octroi d'un crédit pour la  
démolition des bâtiments  
ECA n° 674, 310, 842, 2029  
et la construction d'un nouveau  
passage inférieur piétons  
deux-roues légers à la gare CFF**

Date proposée pour la séance de la commission:

- Mardi 19 mai 2015 à 19 h 30  
Chemin du Montoly n° 1: salle Mont-Blanc (2<sup>ème</sup> étage)

Municipal responsable: M. Thierry Genoud

Monsieur le président,  
Mesdames et Messieurs les conseillers,

## Préambule

Idéalement situé au cœur de Gland, le site de la gare est identifié comme un secteur stratégique méritant une attention particulière: accès à la gare pour les piétons et les cyclistes, liaison de part et d'autre des voies CFF, etc. Toutefois, le passage inférieur actuel pour les piétons et deux-roues légers ne permet plus de répondre aux exigences des différents usagers. De par son faible gabarit et son aménagement, la cohabitation entre les piétons, les cyclistes, les usagers CFF ou les personnes en transit engendre des conflits d'utilisation de cet espace.

Ainsi ce préavis fait suite au préavis municipal n° 28 (2012) relatif à l'octroi d'un crédit pour l'étude d'avant-projet du nouveau passage inférieur piétons - deux-roues légers à la gare et le préavis n° 56 (2013) relatif à l'octroi d'un crédit pour l'élaboration du projet de construction. Il découle également du préavis n° 88 (2010) traitant du réaménagement de la place nord de la gare CFF. Finalement il est également étroitement lié au préavis n° 66 relatif à la demande de crédit pour l'élaboration du plan partiel d'affectation (PPA) "Gare sud" (2014).

La réalisation de ce passage inférieur est inscrit dans les mesures du projet d'agglomération Grand Genève (projet franco-valdo-genevois) de 2<sup>e</sup> génération et dans le plan directeur régional du district de Nyon. Les deux documents relèvent l'importance du développement du secteur de la gare de Gland pour les échanges multimodaux à l'échelle locale, mais également régionale. Sa réalisation fait partie intégrante du projet de réaménagement complet de la gare CFF en considération avec le projet "Léman 2030".

Une collaboration a été établie avec les CFF afin de pouvoir intégrer la réalisation du passage inférieur dans le réaménagement complet de la gare de Gland prévu en 2016, ceci afin de pouvoir bénéficier d'une répartition équitable des charges et de mettre en place une procédure commune auprès de l'office fédéral des transports (OFT).

Le présent préavis s'inscrit ainsi dans le prolongement de la démarche suivante:

Préavis 28 – Crédit d'études avant-projet CHF 162'000.--

Entre 2012 et 2013, les CFF et la commune ont mené conjointement avec le bureau SD ingénierie SA et Architram l'étude de l'avant-projet. Ce dernier a permis de définir plus précisément l'orientation des différents accès en lien avec le schéma directeur de la place de la Gare.

Préavis 55 - Crédit pour la construction et procédure d'approbation des plans CHF 475'200.--

Le conseil communal a accepté ce préavis lors de sa séance du 13 février 2014. Ces études ont permis d'élaborer le projet de construction pour la procédure d'approbation des plans (procédure PAP à l'office fédéral des transports en cours) et l'appel d'offres pour les travaux de génie civil.

## Engagement financier

A ce jour c'est un montant total de CHF 637'200.-- qui a déjà été engagé pour cet objet. Sa réalisation est confirmée dans le programme de législature 2011 - 2016 et figure dans le plan des investissements.

## Réaménagement du pôle gare

Le réaménagement du pôle gare s'inscrit dans un programme de phasage dont la première étape au nord est aujourd'hui finalisée.

La seconde phase renvoie à la réalisation du nouveau passage inférieur sous les voies pour les piétons et les deux-roues et le développement du quartier sud de la gare. Le projet a été coordonné avec l'étude-test du secteur "Gare sud" et est intégrée dans les réflexions actuelles relatives au plan de quartier "Gare sud".

Finalement la troisième phase, prévue par le schéma directeur Gland-Vich, consiste à relier la place nord de la gare à la future plateforme d'échanges multimodale.

Phase 1 réalisée

gare nord 2010-2012



Phase 2 court terme

gare CFF, passage inférieur et gare sud 2015-2018



Phase 3 moyen - long terme

liaison avec le schéma directeur 2019-2021



## Réaménagement de la gare CFF – phase 2 du réaménagement du pôle gare

Dans le cadre du réaménagement des gares et de la volonté communale de réaménager le passage inférieur, les CFF procéderont à l'assainissement complet de la gare de Gland.

Les caractéristiques principales du projet CFF sont les suivantes:

- création de quais de 320 m de long avec recentrage au niveau de la gare;
- rehaussement des quais à 55 cm afin d'accéder de plein pied aux rames CFF;
- élargissement du quai à 7 m de largeur dans la partie centrale;
- pose de nouvelles marquises sur 130 m de longueur côté nord et sud des voies CFF;
- nouveaux équipements de quais (éclairage, abris, bancs, signalétique, etc.);
- renouvellement de la ligne de contact;
- pose d'une paroi anti-bruit (en plus du projet de parois anti-bruit soumis à l'enquête publique du 17.08.2011 au 15.09.2011).

## Programme du nouveau passage inférieur pour la mobilité douce

Afin de bénéficier des synergies créées par les travaux, le nouveau passage inférieur est intégré dans le dossier du réaménagement complet de la gare de Gland mené par les CFF.

Les caractéristiques principales du passage inférieur sont les suivantes (annexes 1 et 2):

- création d'un nouveau passage inférieur de 8 m de largeur dédié à la mobilité douce dont 5 mètres, côté Genève, dédiés aux piétons, et 3 mètres, côté Lausanne, dédiés aux cyclistes.

### Côté nord

- rampe d'accès vélo de 6% de pente et de 3.40 mètres de largeur dédiée uniquement aux vélos;
- rampe d'accès au quai CFF d'une largeur 3.40 mètres et de 12% de pente (projet CFF);
- ascenseur d'une capacité de 13 personnes;
- escaliers d'accès de 3.50 mètres de large (projet CFF).

### Côté sud

- rampe d'accès piétons-vélos de 6% de pente et 6 mètres de largeur en cohérence avec l'évolution du nouveau quartier "Gare sud";
- rampe d'accès au quai CFF d'une largeur de 3.10 mètres et de 10% de pente (projet CFF);
- escaliers d'accès de 3.10 mètres de large (projet CFF).

Les remarques émises par la commission technique dans son rapport relatif au préavis n° 56 ont été soumises aux CFF dans le cadre du projet de construction et ont été discutées avec la municipalité:

- *maintien éventuel jusqu'à la construction de la 3<sup>e</sup> voie du passage inférieur actuel*

Les rampes d'accès aux quais du nouveau passage inférieur nécessitent la démolition des anciennes rampes, condamnant dans le même temps l'accès au passage inférieur actuel. Ce dernier sera ainsi démoli. L'accès au passage inférieur actuel sera garanti tout au long du chantier.

- *différence de prix entre le passage inférieur de Gland et deux autres qui ont été réalisés à moindre coût à Morges et à Saint-Prex*

La comparaison entre des ouvrages de ce type est délicate; les paramètres et la géométrie des ouvrages influencent en effet grandement les coûts. Pour le passage inférieur de Gland, les conditions géologiques et hydrogéologiques sont particulières. La présence d'une nappe phréatique haute et de terrains graveleux perméables obligent de réaliser des travaux d'étanchéité (sous forme de parois dites jetting) afin de préserver le passage inférieur et les rampes d'éventuelles venues d'eau.

- *position de l'ascenseur au nord des voies qui empiète sur le flux deux-roues*

Afin de guider le tracé de sortie de la rampe deux-roues et d'atténuer l'impact de l'emplacement de l'ascenseur, une bordure pleine sera créée à la sortie de la rampe. Il est question de limiter au maximum la vitesse de circulation dans la rampe; l'aménagement d'un accès fluidifiant les vitesses de circulation n'est ainsi pas recommandé.

- *création d'un delta à la sortie de la rampe nord cyclistes*

La municipalité a souhaité dans le cadre du projet de construction que soit étudiée la possibilité d'élargir la rampe nord vélos et la création d'un delta à sa sortie/entrée. Les différents avantages et inconvénients ont été analysés. Comme pour le point précédent, les vitesses de circulation, les risques liés à celles-ci et les éventuels conflits entre les différents utilisateurs de la gare (voyageurs, personnes en transit, réseaux de bus, voitures, etc.) ont poussé la municipalité à maintenir une rampe d'accès avec la création d'une bordure.

### **Procédure d'approbation des plans et enquête publique**

Le projet de réaménagement complet de la gare (rehaussement des quais, amélioration des accès aux trains, construction du passage inférieur et renouvellement de la ligne de contact) a été soumis à l'office fédéral des transports (OFT) le 26 août 2014. Cette procédure est régie par le droit ferroviaire. Elle dure environ une année et se termine par une décision d'approbation des plans (DAP).

Durant cet intervalle, le projet a été soumis à l'enquête publique du 12 novembre au 11 décembre 2014. Les autorités compétentes du canton et de la confédération ont été consultées par la même occasion.

Cette enquête a suscité trois oppositions qui sont traitées par les CFF et l'OFT.

En parallèle de l'enquête publique, une séance d'information publique s'est déroulée le 20 novembre 2014 à la salle des colonnes à Grand-Champ.

Le permis de construire ne sera délivré qu'à la suite de la décision d'approbation des plans par l'OFT. Cette dernière sera rendue dans le courant du mois de septembre 2015.

### **Projet d'agglomération Grand Genève (projet franco-valdo-genevois)**

La réalisation du nouveau passage inférieur s'inscrit dans le cadre des projets d'agglomération et du programme en faveur du trafic d'agglomération. Ces projets constituent un pilier important de la politique des agglomérations de la confédération et du développement territorial durable de la Suisse. Ils visent une planification coordonnée de l'urbanisation, de la gestion du paysage et des transports dans les espaces urbains.

Conformément à la loi fédérale sur le fond d'agglomération, la confédération participe au financement de mesures qui améliorent les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations.

La commune de Gland par sa position dans le district de Nyon fait partie du projet d'agglomération Grand Genève. Le projet d'agglomération de première génération date de 2007 et celui de seconde génération de 2012. Le projet recense le passage inférieur, mesure 31-5 "Amélioration accessibilité MD à la gare de Gland: passage inférieur sous voies au bout des quais" comme une mesure à réaliser en priorité A, c'est-à-dire entre 2015-2018.

### **Subvention fédérale dans le cadre des projets d'agglomération**

Le 16 septembre 2014, l'assemblée fédérale a libéré les crédits du programme d'agglomération<sup>1</sup>.

Le taux de contribution de la confédération pour le Grand Genève est de 40% (204.7 millions comme contribution maximale pour l'ensemble du projet d'agglomération Grand Genève). Ce taux vaut également pour les différentes mesures dans le projet d'agglomération.

Les subventions fédérales sont réglées par un accord intitulé "Accord sur les prestations" signé par les cantons de Genève et Vaud et la confédération. Cet accord sur les prestations est complété par un protocole additionnel qui est soumis à la signature du canton de Vaud, des communes concernées et du conseil régional du district de Nyon.

Cette manière de procéder est la même que celle pratiquée dans le cadre des projets d'agglomération de première génération.

---

<sup>1</sup> Libéré dans le cadre de l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015

De cet accord sur les prestations découle une convention de financement avec la confédération qui permet de libérer les crédits pour la mesure concernée. Cette convention est conditionnée à:

- l'entrée en force de la décision d'approbation des plans;
- un devis détaillé;
- l'assurance du financement de la mesure pour la part régionale (canton, commune, etc.).

Ainsi la mesure relative au passage inférieur bénéficie d'une subvention fédérale de 40% plafonnée à 3.96 millions (coût d'investissement octobre 2005 de 9.86 millions, hors TVA).

### **Subvention cantonale dans le cadre de la loi sur la mobilité douce**

En 2010, une stratégie cantonale de promotion du vélo a été établie par l'Etat de Vaud. Sur cette base et en vue de permettre à l'Etat de financer des subventions destinées aux communes<sup>2</sup>, la "Loi sur les transports publics – LTP", aujourd'hui dénommée "Loi sur la mobilité et les transports publics – LMTP", a été modifiée le 27 août. Cette dernière est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2013.

L'article 29a prévoit que l'Etat peut accorder une subvention aux communes à raison de 20% pour participer au financement de mesures d'aménagement d'infrastructures en faveur des deux-roues non motorisés, ceci pour les ouvrages de franchissement sous réserve que le coût déterminant de la mesure présente une cohérence d'ensemble et soit égal ou supérieur à CHF 250'000.--.

Le crédit cadre pour les mesures de première génération a été adopté par le Grand Conseil en 2013. Concernant les mesures des projets d'agglomération de seconde génération, le principe reste acquis sur la base de l'art. 29a LMTP.

Différents contacts avec les représentants de la direction générale de la mobilité et des routes ont permis de déterminer que ce subside sera de l'ordre de 20% pour la rampe vélo au nord, 20% des 3/8 du passage inférieur et 20% de la rampe sud. C'est-à-dire environ CHF 962'472.--.

Le canton confirmera ce chiffre après acceptation du présent préavis par le conseil communal et après signature de la convention de financement avec la confédération. C'est en effet uniquement sur la base des coûts jugés imputables<sup>3</sup> par la confédération pour une mesure en faveur des deux-roues que le canton peut octroyer une subvention. A relever que le canton ne prend en compte que la part relative aux deux-roues.

### **Participation de Région Nyon**

Suite au refus du programme des investissements régionaux établi par le conseil régional du district de Nyon, différents contacts ont pris place afin de déterminer l'éventuelle participation de la Région au projet.

Le comité de direction du conseil régional mène actuellement des discussions sur l'ensemble des mesures inscrites aux projets d'agglomération de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup> générations afin d'apporter une réponse cohérente aux différents porteurs de projets au sein du district. Un nouveau mécanisme de financement des investissements régionaux est en cours de réflexion. Ce dernier devra toutefois être examiné par le conseil intercommunal et adopté par les communes. La municipalité poursuit les discussions à ce sujet avec le Conseil régional afin de faire avancer cette démarche de financement.

---

<sup>2</sup> Portant sur les mesures en faveur des deux-roues non motorisés figurant en liste A des projets d'agglomération.

<sup>3</sup> Les coûts imputables sont les coûts liés directement à la mesure. C'est-à-dire les frais dus à la planification, à la direction des travaux et à la surveillance, les frais d'acquisition de terrain et ceux de remboursement à imputer sur le projet, les frais de construction et ceux des travaux d'adaptation nécessaires, les frais relatifs aux mesures de protection de l'environnement et du paysage ainsi qu'aux mesures de protection contre les forces de la nature.

## Récapitulatif

Le tableau suivant résume la répartition des coûts. La répartition de la part régionale reste comme précédemment indiqué à préciser.

Les accès aux quais 1 et 3 sont financés par les CFF; ces derniers résultent du fonctionnement propre de la gare. Le passage inférieur, la rampe nord vélos, la rampe sud et l'ascenseur sont quant à eux assumés par la commune et la confédération par le biais des projets d'agglomération.

Les VGK de 2% correspondent aux frais généraux d'administration facturés par les CFF aux collectivités publiques subventionnant des parties d'infrastructures ferroviaires.

Clé de répartition financement passage inférieur										
Désignation	Total	CFF		Confédération		Canton de Vaud		Région Nyon	Commune de Gland	
				40%		60%				
Accès quai 3	1'838'587	100%	1'838'587	-	-	-	-	-	-	-
Accès quai 1	880'977	100%	880'977	-	-	-	-	-	-	-
Passage inférieur	3'277'511			40%	1'311'004	7.50 %	245'813	?	52.50 %	1'720'693
Rampe nord vélo	1'356'544			40%	542'618	20%	271'309	?	40%	542'618
Rampe sud	1'530'499			40%	612'200	20%	306'100	?	50%	612'200
Ascenseur	445'882			40%	178'353	0%	0	?	60%	267'529
Part en % pour le coût du PI	100.0%	29.1%		28.3%		8.8 %			33.8 %	
<b>Sous total</b>	<b>9'330'000</b>		<b>2'719'564</b>		<b>2'644'174</b>		<b>823'222</b>	?		<b>3'143'040</b>
Honoraires	683'400		199'202		193'679		60'299	?		230'220
<b>Sous total + honoraires</b>	<b>10'013'400</b>		<b>2'918'766</b>		<b>2'936'377</b>		<b>883'521</b>			<b>3'373'260</b>
2% VGK	141'893				56'757		17670	?		67465
<b>Sous total + honoraires + VGK</b>	<b>10'155'293</b>		<b>2'918'766</b>		<b>2'993'134</b>		<b>901'191</b>	?		<b>3'440'725</b>
6.8% IPNR (TVA taux réduit)	6.8%						61281	?		233'969
<b>TOTAL</b>	<b>10'450'543</b>		<b>2'918'766</b>		<b>2'993'134</b>		<b>962'472</b>		<b>3'674'694</b>	
										<b>4'637'166</b>

La participation du canton et l'éventuelle participation de la Région étant des subventions, la commune doit s'engager sur l'entier du financement dit "régional" (les 60%). Ainsi le coût des travaux pour la réalisation du passage inférieur pour la part communale est de:

Passage inférieur	CHF	4'637'166.--
Divers et imprévus (≈ 8%)	CHF	372'834.--
<b>Total TTC à reporter</b>	<b>CHF</b>	<b>5'010'000.--</b>

Les rentrées et analyses des soumissions ont ainsi permis de consolider le montant énoncé ci-dessus à 76% de sa valeur. En vue des conditions géologiques particulières du site, le montant devra être affiné avant et en cours de réalisation de l'ouvrage.



En prévision de leur démolition, une expertise a été effectuée en février 2015. Elle a mis en évidence la présence d'amiante dans l'ensemble de ces bâtiments.

Le coût des travaux (basé sur une première demande de devis à une entreprise) y compris le désamiantage pour les trois parcelles se décompose comme suit:

Parcelle n°558	CHF	33'000.--
Parcelle n°609	CHF	92'200.--
Parcelle n°610	CHF	138'800.--
<b>Sous-total HT</b>	<b>CHF</b>	<b>264'000.--</b>
TVA 8% (arrondi)	CHF	21'200.--
<b>Total TTC à reporter</b>	<b>CHF</b>	<b>285'200.--</b>

Les différents baux ont été résiliés par la commune pour la fin de l'année 2015 (ch. du Vernay 2 et 4 et rue du Perron 2).

Les dossiers de démolition ont été transmis à la CAMAC et ont été soumis à l'enquête publique du 14 mars 2015 au 12 avril 2015. En date du 20 avril 2015, aucune opposition n'était enregistrée.

### Déviations des réseaux

Dans le cadre des travaux, une partie du réseau d'assainissement des eaux usées, de l'eau potable et du gaz devra être déviée. Les coûts ont été estimés par le bureau SD ingénierie.

Gaz - haute et basse pression	CHF	453'920.--
Eau potable	CHF	410'340.--
Assainissement – eaux usées et eaux claires	CHF	40'740.--
<b>Sous-total HT</b>	<b>CHF</b>	<b>905'000.--</b>
TVA 8% (pour arrondi)	CHF	72'400.--
<b>Total TTC à reporter</b>	<b>CHF</b>	<b>977'400.--</b>

### Devis général

Réalisation du passage inférieur	CHF	5'010'000.--
Coûts subséquents	CHF	1'013'040.--
Démolitions des bâtiments ECA 674, 310, 2029 et 842	CHF	285'200.--
Déviations des réseaux	CHF	977'400.--
<b>Total TTC</b>	<b>CHF</b>	<b>7'285'640.--</b>

### Planning des travaux

Conditionnés par les horizons temporels du projet d'agglomération ainsi que par le planning des CFF pour la rénovation de la gare, les travaux débuteront début 2016 pour une mise en fonction complète de la gare en décembre 2016, en lien avec le nouvel horaire. Des travaux de finition prendront encore place dans le courant du premier semestre 2017.

## **Développement durable**

La gare de Gland se situe à presque un kilomètre de distance maximum (12-15 mn à pied, 3-5 mn à vélo) de la presque totalité des habitants. Les trains y assurent des liaisons toutes les demi-heures avec Genève et Lausanne. La réalisation du nouveau passage inférieur, de l'ascenseur et des rampes dédiée aux piétons et cyclistes permettra de relier le nord et le sud de la commune au moyen d'un itinéraire sécurisé et agréable pour les mobilités douces et pour toutes les générations.

La gare et le franchissement des voies sont recensés comme points de passage névralgique de la commune par le "plan directeur des mobilités douces" de la commune. Le passage inférieur fait également partie du plan d'action du programme de politique énergétique (mesure 4.3 et 6.1) et, comme précédemment mentionné, du projet d'agglomération Grand Genève.

## **Financement**

Nous sollicitons conjointement à la présente demande de crédit, l'autorisation de contracter un emprunt de CHF 6'845'640.-- aux conditions les plus favorables. La différence étant prélevée des disponibilités communales sur les fonds de réserve "Développement durable" (CHF 400'000.--) et "Egouts" (CHF 40'000.--).

## **Amortissement et intérêts**

Comme cela a été mentionné précédemment, cette nouvelle construction répond aux objectifs du développement durable. Dès lors ce projet peut être partiellement financé par le compte 9281.05 : Réserve "Développement durable" dont le solde au 01.01. 2015 s'élève à CHF 810'974.67.

La municipalité propose d'utiliser un montant de CHF 400'000.-- de ce fonds sous la forme d'un subventionnement pour la réalisation de ce projet.

Le montant de CHF 40'000.-- relatif à l'assainissement des eaux usées et eaux claires sera prélevé du compte 9280.06 "fonds de réserve épuration" présentant un solde de CHF 5'930'145.47 au 01.01.2015.

Le solde à savoir CHF 6'845'640.-- sera amorti sur une période de 30 ans, conformément aux dispositions du règlement sur la comptabilité des communes. Sur la base d'un taux d'intérêt de 1,75 %, nos charges financières pourraient s'élever la première année à CHF 347'988.70 (intérêts : CHF 119'798.70 et amortissements : CHF 228'190.--).

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.

La partie des travaux concernant le réseau d'eau potable sera honorée par le biais du compte affecté du service des eaux de la rubrique 8 des comptes de la commune de Gland.

Pour terminer, il est utile de rappeler que cet investissement fait partie du plan des investissements de la commune. Il se situe en priorité I, pour un montant de sept millions pour la réalisation de l'ouvrage.

## Conclusions

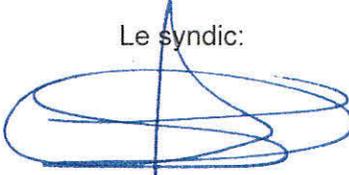
Fondée sur ce qui précède, la municipalité propose au conseil communal de prendre les décisions suivantes:

### LE CONSEIL COMMUNAL

- vu
- Le préavis municipal n° 82 relatif à l'octroi d'un crédit pour la démolition des bâtiments ECA n° 674, 310, 842, 2029 et la construction d'un 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;
- d é c i d e
- I. - d'accorder le crédit de CHF 7'285'640.-- et d'autoriser la municipalité à entreprendre ces travaux;
  - II. - d'autoriser la municipalité à emprunter la somme de CHF 6'845'640.--;
  - III. - d'autoriser la municipalité à financer partiellement ce projet par le compte au bilan 9281.05 Réserve "Développement durable" sous la forme d'un prélèvement de CHF 400'000.--.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic:



G. Creteigny



Le secrétaire:



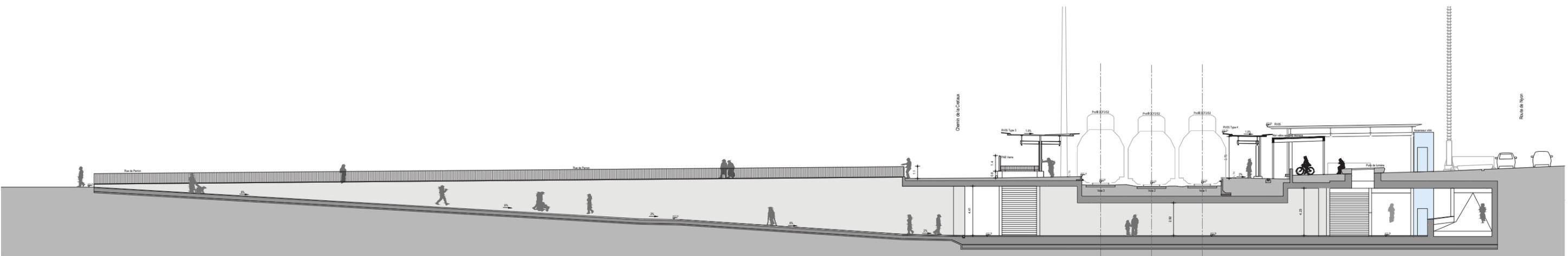
D. Gaiani

Annexes: présentation du projet  
tableau du plafond d'endettement.



# Annexe 2

Extrait de plan sans échelle



Coupe 2



