

Préavis N° 9-2016 au Conseil communal

sollicitant

un crédit d'investissement de CHF 1'190'000.- pour l'étude du franchissement
des voies CFF à l'Ouest de la halte RER de Prilly-Malley

Date proposée pour la séance de Commission :

**Mardi 10 mai 2016 à 19h00
Castelmont, salle**

Délégué de la Municipalité : Alain Giilèron

Prilly, le 12 avril 2016

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

1. Objet du préavis

Le présent préavis a pour objet de demander à votre Conseil l'octroi d'un crédit d'investissement de CHF 1'190'000.- TTC pour l'étude du franchissement des voies CFF envisagé à l'ouest de la halte RER de Prilly-Malley. Cet ouvrage nécessaire à la mobilité douce a été appelé «Passage inférieur des Coulisses» (ci-après PI des Coulisses) en lien avec la place de la Coulisse projetée dans le plan de quartier (PQ) «Malley-Gare» sur laquelle débouchera le passage inférieur. Ce préavis sera également déposé par la Municipalité de Renens auprès de son Conseil communal dans la mesure où l'ouvrage en question, situé à cheval sur les 2 Communes, sera financé à part égale par ces dernières.

D'autres partenaires participeront également au financement. Des subventions fédérales et cantonales sont aussi attendues. Toutefois, la Commune de Prilly assurera la trésorerie de ce projet et de ce fait la Municipalité demande l'entier de la somme de ce crédit à votre Conseil pour ensuite se faire rembourser à hauteur de 50 % par la Commune de Renens.

2. Introduction

Le secteur de Malley, à cheval sur les trois Communes de Lausanne, Prilly et Renens, est en forte mutation. Dans le cadre du Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM), plusieurs plans d'affectation sont en cours d'établissement dans le secteur. Le projet d'équipement intercommunal de piscine-patinoire (ci-après Centre sportif de Malley) et la halte RER Prilly-Malley, mise en service en 2012, contribuent à renforcer cette mutation et accroître l'attractivité du futur quartier.

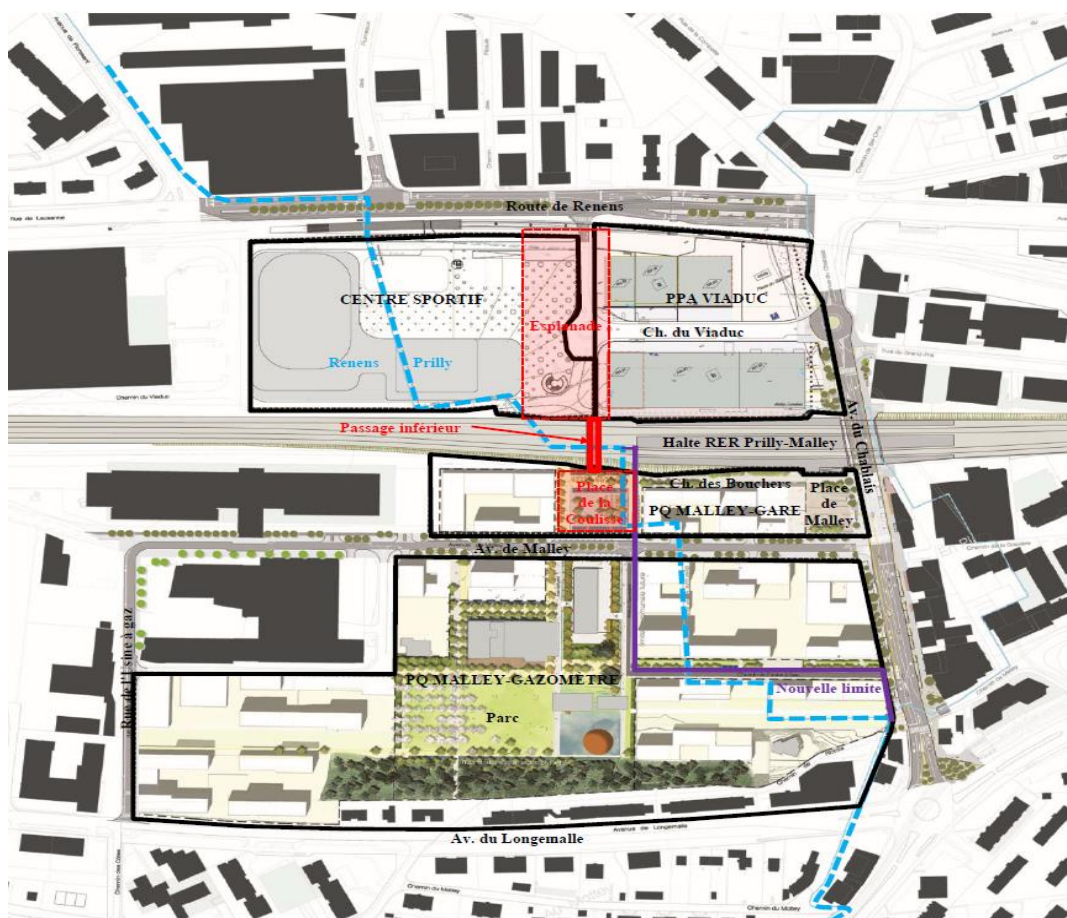
Le passage inférieur des Coulisses, situé à l'ouest de la halte Prilly-Malley, a pour objectif de compléter les liaisons nord-sud pour la mobilité douce afin d'accroître la perméabilité du secteur, pour l'instant assuré uniquement par l'avenue du Chablais. Ce projet d'équipement public, reliant les territoires de Prilly et Renens, constitue la mesure du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) 4d.OL.17.

L'opportunité de ce projet n'est pas nouvelle et a déjà été identifiée lors de la planification de la halte RER de Prilly-Malley. Le projet a cependant connu plusieurs développements et son positionnement a évolué en fonction de l'avancée des chantiers dans le secteur, des études de planification en cours et des projets CFF en lien avec le réseau RER et le projet Léman 2030.

3. Projet

3.1 Situation

Le projet de PI des Coulisses est situé à l'ouest de la halte RER Prilly-Malley et s'inscrit schématiquement en continuité de plusieurs espaces publics qui sont planifiés à terme.



3.2 Historique du projet

L'historique du projet ci-dessous n'est pas exhaustif, mais permet d'indiquer les principales étapes et réflexions menant à la variante actuelle du projet et aux discussions en cours.

- **2006-2007** : inscription du franchissement (PI des Coulisses) à la liste des mesures en faveur de la mobilité douce du PALM. La mesure, identifiée par le numéro 4d.OL17, est estimée sommairement à CHF 4,5 millions, sur la base d'une analyse foncière;
- **Janvier 2009** : la Municipalité de Prilly sollicite un crédit d'étude auprès de son Conseil communal (préavis N° 2-2009 - CHF 100'000.-) et mandate le bureau CCHE Architecture SA en partenariat avec le bureau d'ingénieurs Perret Gentil + Rey & Associés SA, pour l'établissement d'un avant-projet (faisabilité);
- **Octobre 2009** : rendu de l'avant-projet. Le devis estimatif indique un montant de CHF 15,3 millions (CHF 12,3 millions pour le franchissement en passage inférieur et CHF 3 millions pour une liaison par rampe au quai central de la halte);
- **26.11.2009** : courrier de la Commune de Prilly au SDOL confirmant son intention de décaler le franchissement comme une mesure du PALM 1^{ère} génération en priorité B, plutôt que A. Le courrier rappelle l'évolution des coûts, identifie la volonté des CFF de réaliser le projet de 4^{ème} voie et de saut-de-mouton entre la halte Prilly-Malley et la gare de Renens et souligne la coordination nécessaire entre le franchissement et le projet des CFF;
- **30.06.2012** : mise en service de la halte CFF Prilly-Malley;
- **2012-2013** : optimisation du projet Métamorphose à Lausanne, étude de faisabilité et confirmation du regroupement de la piscine olympique et de la patinoire pour établir le Centre sportif de Malley sur le site actuel du Centre de glace intercommunal de Malley;

- **23.11.2013** : courrier conjoint des Communes de Prilly et Renens demandant aux CFF de mettre en place une démarche commune en vue d'établir un accès aux quais de la halte Prilly-Malley depuis le franchissement Malley Ouest;
- **09.01.2014** : réponse des CFF prenant acte de la volonté des Communes de réaliser un franchissement. Le courrier précise que l'avancement des projets entre le franchissement et la 4^{ème} voie / saut-de-mouton est trop différencié pour intégrer le franchissement dans la procédure d'approbation des plans pour le projet CFF. En l'état du projet, les CFF estiment que la faisabilité d'accès aux quais doit être démontrée, tant du point de vue technique que sécuritaire. Les études à mener doivent être mandatées et financées par les Communes, les CFF se tenant à disposition. Le courrier précise que le financement et l'entretien à terme de l'ouvrage seront assumés par les Communes;
- **17.02.2014** : CCHE Architecture SA rend l'étude préliminaire de la nouvelle variante de franchissement, en passage inférieur;
- **16.05.2014** : séance de coordination technique entre les Communes, le SDOL et les CFF. Présentation du résultat de l'étude préliminaire pour la nouvelle variante de franchissement. Identification d'un besoin de cadrage précis du projet de franchissement;
- **22.08.2014** : courrier des Communes de Prilly et de Renens confirmant leur volonté de la mise en service du franchissement pour début 2020. Demandent de reconsidérer les questions du financement (demande de participation financière aux CFF, au vu de l'accroissement plus fort que prévu du nombre de voyageurs pour la halte Prilly-Malley). Information que le document de cadrage demandé sera transmis;
- **16.12.2014** : offre des CFF pour des prestations de conseil et étude de projet pour l'accompagnement de mandataires qui seraient retenus par les Communes suite à un appel d'offres et chargés du développement de l'avant-projet de la nouvelle variante de franchissement.

3.3 *Projet actuel*

De nombreuses variantes ont été étudiées entre 2009 et 2014 en fonction de l'évolution de la planification du secteur. Le document établi par le bureau CCHE Architecture SA, en date du 14 janvier 2014, permet d'avoir un bon historique et une bonne vue des variantes et de l'évolution du projet.

Globalement, il peut être constaté que le positionnement du franchissement, en premier lieu très à l'ouest de la halte Prilly-Malley, se rapproche de plus en plus de la halte. Les premières variantes évitaient d'entrer en interaction au nord du passage avec la rampe d'accès au parking et la voirie d'accès aux quais de livraison du centre Malley Lumières. Le développement du secteur, notamment la prise en compte des contraintes du nouveau projet du centre sportif de Malley, a «repoussé» le franchissement en direction de l'est pour aboutir à la variante actuelle inscrivant l'émergence nord du franchissement entre la rampe d'accès au parking et la voirie d'accès aux quais de livraison du centre Malley Lumières.

Cette étude préliminaire s'est surtout concentrée sur les solutions à apporter pour l'entrée nord du franchissement, en lien étroit avec le nouveau centre sportif.

Le projet actuel se divise en trois sous-variantes quant à l'émergence nord du franchissement. Elles tiennent cependant toutes en compte le fait que la position du franchissement amène à être en interaction avec les accès au centre Malley Lumières. Il est envisagé que ces accès au centre pourraient être supprimés à terme, lors d'une réalisation ultérieure.

Au vu du dénivelé entre le sud du franchissement et son émergence au nord, la variante actuelle prévoit des escaliers et des ascenseurs au nord. Les sous-variantes étudient les différentes positions de ces escaliers et ascenseurs.

4. Enjeux initiaux

Le présent chapitre a pour but d'établir les enjeux du projet en partant des objectifs du franchissement.

4.1 Objectifs et contraintes principales

Les objectifs du projet sont les suivants :

- Mise en place d'un franchissement de mobilité douce pour les piétons et les vélos à l'ouest de la halte Prilly-Malley;
- Mise en service du franchissement et des accès aux quais au plus tard au début de l'année 2020, afin d'être utilisés lors des Jeux Olympiques de la Jeunesse de 2020;
- Compléter l'accès aux quais de la halte Prilly depuis l'est, à partir du franchissement, afin que les piétons et les vélos transitant sur le futur axe des espaces publics «Place du Théâtre», «La Coulisse» et «Place Eau-Glace» puissent accéder à l'infrastructure CFF sans devoir faire de détour par l'avenue du Chablais.

Ces objectifs des Communes de Renens et Prilly sont à mettre en regard avec les contraintes principales du projet identifiées à ce jour :

- Assurer le respect des exigences techniques et de sécurité des CFF, en phase de réalisation et en service, tant pour le franchissement que pour les accès aux quais de la halte. De plus, le projet doit être coordonné avec les travaux des CFF Infrastructures pour la 4^{ème} voie Lausanne-Renens et le saut-de-mouton;
- Développer le projet et rechercher les solutions permettant de maintenir le coût du franchissement et des accès aux quais dans une enveloppe financièrement supportable par les Communes et les éventuels autres contributeurs;
- Assurer le respect des exigences légales en termes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, et bien entendu assurer le respect de l'ensemble des exigences légales et normes s'appliquant au projet.

4.2 Analyse sommaire de la faisabilité technique du projet

4.2.1 Entrée sud du franchissement

L'entrée sud du franchissement est la partie d'ouvrage qui porte, à priori, le moins d'enjeux techniques. De par le dénivelé, l'entrée sud du franchissement peut se faire à peu près à niveau avec le passage inférieur.

Le sud du franchissement se prête également relativement facilement à une coordination avec le futur espace public «La Coulisse», vu la friche actuelle. Il est tout à fait envisageable que les travaux pour l'espace public «La Coulisse» et pour le franchissement soient dissociés et ne s'influencent pas mutuellement. Il est même envisageable que le portail sud serve de zone de chantier si les travaux du franchissement s'effectuent avant ceux de l'espace public.

4.2.2 Entrée nord du franchissement

Le cadre est par contre plus contraint au nord du franchissement avec le centre Malley Lumières et ses accès de livraison et au parking souterrain, la voirie du chemin du Closel et le projet du centre sportif de Malley. Au vu du dénivelé entre le niveau inférieur du franchissement et le niveau du chemin du Closel, le projet nécessite soit de longues rampes, soit, comme proposé, par sous-variantes des escaliers et des ascenseurs.

Le projet prévoit de conserver la rampe d'accès au parking du centre Malley Lumières et dans un second temps son éventuel suppression. Si le maintien de l'accès au parking du centre semble nécessaire dans les discussions avec les propriétaires du bâtiment, la faisabilité technique de la conservation de la rampe en l'état reste à démontrer.

Il est envisageable qu'une éventuelle suppression de la rampe d'accès au parking du centre Malley Lumières ou un réaménagement complet des circulations dans le secteur, en lien avec le centre sportif de Malley ou le PPA «Viaduc», puisse intervenir dans le même horizon temporel que la réalisation du franchissement. Il est néanmoins indispensable que l'entrée nord du franchissement soit compatible avec la situation actuelle.

4.2.3 Franchissement sous les voies CFF

Un passage inférieur sous des voies CFF est en soit un type d'ouvrage relativement courant et techniquement réalisable. La vérification de la faisabilité du franchissement Malley Ouest tient cependant plus au contexte du maintien de l'exploitation ferroviaire dense entre Lausanne et Renens et surtout à la coordination avec les travaux prévus par les CFF pour la 4^{ème} voie et le saut-de-mouton.

Ce sont ces éléments de vérification et de coordination, nécessitant l'établissement d'un avant-projet, que les CFF attendent pour se prononcer de manière plus précise sur le projet de franchissement.

Il faut encore remarquer que les travaux pour le franchissement s'effectuant sur et aux abords du domaine ferroviaire CFF, des consignes précises, voire des restrictions pour l'usage des moyens de levage seront à prendre en compte compliquant également les solutions techniques pour la réalisation du passage sous la rampe d'accès au centre Malley Lumières.

4.2.4 Accès aux quais de la halte Prilly-Malley

Sur la base des documents étudiés, aucune indication ne permet de s'assurer que les questions des dimensions de ces rampes d'accès ainsi que les pentes ont été étudiées attentivement. Les dimensions de ces rampes sont importantes pour vérifier la faisabilité de leur raccrochement aux quais de la halte.

Selon la division Infrastructures des CFF, la largeur actuelle des quais semble être la contrainte principale pour l'insertion de rampes permettant d'accéder aux quais. Si les quais de la halte doivent être élargis pour satisfaire aux exigences de sécurité des passagers sur les quais c'est tout le plan des voies ferroviaires qui serait à modifier entraînant ainsi un changement d'ampleur du projet de franchissement.

4.3 *Opportunité du projet*

4.3.1 Centre sportif de Malley

Le projet du centre sportif de Malley renforce l'opportunité de réaliser le franchissement Malley Ouest. Cet attrait pourrait cependant être diminué si les accès aux quais de la halte Prilly-Malley depuis le franchissement ne pouvaient pas être réalisés pour des raisons techniques.

Le projet lauréat du centre sportif prévoit, dans l'angle sud-est de l'esplanade, une trémie d'accès au passage inférieur sous forme d'une rampe hélicoïdale. Cette solution doit être développée lors des prochaines étapes du projet. Cette rampe permettrait l'accès aux piétons et cyclistes.

4.3.2 Accès à la halte CFF Prilly-Malley

La division infrastructures des CFF a confirmé que la halte Prilly-Malley est conforme aux exigences actuelles des CFF. L'opportunité d'accéder aux quais de la halte depuis l'ouest ne leur apparaît pas au même niveau que pour les Communes engagées dans le SDIM.

S'il y a une entrée en matière par rapport à ces accès, il faudra cependant démontrer sans faille la faisabilité technique des rampes d'accès et s'assurer que l'ensemble des exigences en termes de sécurité est rempli. Les CFF sont in fine l'entité responsable de la sécurité des personnes se trouvant sur son domaine et sont en droit d'exiger des garanties fortes que le projet ne viendra pas perturber cette sécurité. Il ne serait ainsi pas envisageable d'établir un avant-projet de franchissement avec des rampes d'accès uniquement aux quais nord et sud et pas au quai central, comme il a pu être envisagé aux cours des discussions.

4.4 Coordination des travaux

La coordination entre le projet de franchissement et le projet des CFF pour la 4^{ème} voie et le saut-de-mouton est indispensable vu les horizons rapprochés pour effectuer les travaux des deux projets. Cette coordination et la faisabilité technique d'insérer les travaux du franchissement, avec ou sans rampes d'accès aux quais, dans le planning général du projet des CFF ne pourront cependant se faire que lorsque l'avant-projet du franchissement sera établi.

La planification actuelle de l'espace public «La Coulisse» laisse suffisamment de marge pour qu'il n'y ait actuellement pas besoin d'une forte coordination en vue des travaux pour l'entrée sud du franchissement.

Pour l'entrée nord du franchissement, la coordination des travaux est à mener avec le projet lauréat pour le centre sportif de Malley. Vu les contraintes de voirie, de l'ampleur du centre sportif et de l'activité du centre Malley Lumières, il est très certain que la coordination des travaux sera très importante et que les chantiers respectifs risqueront de se gêner mutuellement. Il est également envisageable que les travaux prévus en lien avec le PPA «Viaduc», au nord-est du franchissement, puissent nécessiter un besoin de coordination.

5. Suite du projet

Compte tenu de l'évolution des différents projets situés aux abords immédiats du passage inférieur des Coulisses, à savoir

- au sud des voies,
 - plan de quartier «Malley-Gare», et
- au nord des voies,
 - plan d'affectation cantonal (PAC) «Centre sportif de Malley»,
 - projet lauréat du centre sportif de Malley,
 - plan partiel d'affectation (PPA) «Viaduc»,

il va être possible de stabiliser le projet de passage inférieur et d'arrêter un projet définitif. Pour y parvenir, il est indispensable de mandater plusieurs spécialistes (architecte, ingénieur, géotechnicien, géomètre).

La particularité de ce projet a conduit les Communes à déléguer la maîtrise de l'ouvrage aux CFF, s'agissant du tube à réaliser sous le domaine ferroviaire; cette délégation a pour objectif de simplifier toute la question de la coordination avec les autres ouvrages CFF réalisés simultanément (4^{ème} voie, saut-de-mouton). Une convention, sous réserve des décisions des Conseils communaux, a été signée dans ce sens.

Le solde de l'ouvrage, à savoir le portail sud et la trémie nord, reste du ressort des Communes.

6. Budget hypothétique

L'une des premières variantes, développée en octobre 2009, a fait l'objet d'un devis estimatif. Elle propose une implantation du passage inférieur à l'ouest de la rampe d'accès au parking du bâtiment Malley Lumières, évitant ainsi tout conflit avec ladite rampe; le débouché nord du passage inférieur (rampe et escalier) impactait l'esplanade de la patinoire de manière importante.

Le coût des travaux correspondant à cette variante, estimé à environ 30 %, se monte à CHF 11'430'000.- HT, avec option accès aux quais + CHF 2'800'000.- HT.

Cet ouvrage sera financé par les Communes à raison de 50 % pour la Commune de Prilly et 50 % pour celle de Renens. Une subvention fédérale est attendue à hauteur de CHF 2'454'925 HT (réf. PALM-COPIL du 4 décembre 2014). Le Canton pourrait également octroyer une subvention de l'ordre de 20 %, pour autant que ce passage inférieur soit praticable à vélo.

Par ailleurs, dans le cadre des planifications en cours (PQ «Malley-Gare», «Malley-Gazomètre», PPA «Viaduc», PAC «Centre sportif de Malley», des discussions sont entamées visant une participation financière des propriétaires à hauteur de 50 % du coût du passage inférieur.

Tous ces montants sont naturellement à prendre avec beaucoup de précautions et sont mentionnés à titre indicatif.

7. Budget d'études

7.1 *Pré-étude (crédit voté) :*

Architecte - Ingénieurs
(préavis N° 2-2009 - compte 420.5090.06) CHF 70'600.- TTC

BAMO - TECHDATA
(préavis N° 13-2012 - compte 420.5090.16) CHF 5'400.- TTC

Total pré-étude : CHF 76'000.- TTC

7.2 *Etude à engager : phase projet de construction*

CFF : délégation de la maîtrise de l'ouvrage :

- Prestation d'ingénieur limitée au tube sous domaine ferroviaire : CHF 150'000.-
- Phase SIA 31 - avant-projet CHF 350'000.-
- Phase SIA 32 - projet de construction CHF 100'000.-
- Phase SIA 41 - appels d'offres

Total HT CHF 600'000.- HT

Entrée nord et sud :

- Architecte CHF 300'000.-
- Ingénieur CHF 100'000.-
- Autres mandataires (géomètre, géotechnicien) CHF 30'000.-
- Frais de procédure CHF 20'000.-

Total HT CHF 1'050'000.- HT

TVA 8 % CHF 84'000.-

Total TTC CHF 1'134'000.-

Divers et imprévus 5 % CHF 56'000.-

Total étude à engager : CHF 1'190'000.-

7.3 *Répartition*

Comme mentionné ci-avant, le coût de cet ouvrage sera financé par les Communes, à raison de 50 % pour celle de Prilly et de 50 % pour celle de Renens. Pour les études, cette répartition se présente comme suit :

	Totaux (en CHF)	Prilly	Renens
Pré-étude : crédit voté	76'000.-	38'000.-	38'000.-
Phase projet de construction : montant à engager	1'190'000.-	595'000.-	595'000.-
Total	1'266'000.-	633'000.-	633'000.-

Le financement nécessaire à ce projet, soit CHF 1'190'000.- TTC sera assuré par la Commune de Prilly. Après déduction de la part renanaise, la charge nette pour Prilly s'élèvera à CHF 595'000.- TTC.

8. Incidences financières

La dépense nette de CHF 595'000.- sera financée par la trésorerie courante et amortie sur une durée de 1 an au maximum. Elle figure au plan des investissements du budget 2016 (page 125, sous «Autres dépenses et mobilité - Mesure PALM : mobilité douce», chiffre 4.1 «Franchissement Malley Ouest»).

La charge financière pour cet objet sera de CHF 595'000.- d'amortissement et de CHF 11'900.- d'intérêts au taux de 4 %. L'amortissement figurera sous la rubrique 420.331 «Urbanisme et constructions» et les intérêts sous la rubrique 420.390 «Urbanisme et constructions»; ils seront entièrement financés par un prélèvement sur le Fonds de réserve «pour franchissement gare de Malley», soit le poste 9282.08 du bilan, qui présente un solde de CHF 1'500'000.- au 31 décembre 2015.

Après acceptation du présent préavis par le Conseil communal, la somme des crédits d'investissement votés depuis le début de la législature 2011-2016 se montera à CHF 64'684'000.- et la charge totale des amortissements s'élèvera à CHF 5'336'400.-.

Conclusions

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous demande, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Prilly

- vu le préavis municipal N° 9-2016,
- ouï le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet,
- considérant que ledit objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide

1. d'accepter la clef de répartition financière entre les Communes de Prilly et de Renens pour l'étude du franchissement des voies CFF à l'Ouest de la halte RER de Prilly-Malley;
2. d'allouer à la Municipalité le financement nécessaire à l'étude du franchissement des voies CFF à l'Ouest de la halte RER de Prilly-Malley d'un montant de CHF 1'190'000.- avant déduction de la participation de la Commune de Renens pour un montant de CHF 595'000.-, soit un montant net à la charge de la Commune de Prilly de CHF 595'000.-;
3. de financer cette dépense nette de CHF 595'000.- par la trésorerie courante;
4. d'amortir ce crédit sur une période de 1 an au maximum par la rubrique 420.331 «Urbanisme et constructions»;
5. de faire figurer sous la rubrique 420.390 «Urbanisme et constructions» les intérêts relatifs aux dépenses découlant de ce crédit;
6. de compenser l'entier de la charge d'amortissement et les intérêts par un prélèvement sur le Fonds de réserve sur «pour franchissement gare de Malley» (poste 9282.08);
7. d'autoriser la Municipalité à prendre tous les engagements imposés par le projet du présent préavis, en vue de sa mise en œuvre.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 11 avril 2016.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic

La Secrétaire

A. Gillièron

J. Mojonnet