MUNICIPALITÉ D'ÉCUBLENS/VD PRÉAVIS No 1/2011

Rénovation urbaine du secteur de la gare de Renens, lot des espaces publics
Crédit d'étude intercommunal pour la phase de projet définitif

---

AU CONSEIL COMMUNAL D'ÉCUBLENS/VD

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

1. PRÉAMBULE

Le présent préavis intercommunal est déposé devant les Conseils communaux de Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens et Renens. Il porte sur les montants à charge des communes nécessaires au crédit d'étude de leur partie du projet d'ensemble de la gare de Renens, pour permettre d'entreprendre l'étude de projet définitif du lot 3 "espace public" du projet de rénovation urbaine du secteur de la gare de Renens et du lot 6 "frais transversaux."

2. BUTS

Le secteur de la gare de Renens représente un enjeu majeur en termes d'interface de transports publics et de développement urbain de l'Ouest lausannois. Il s'étend sur le territoire des Communes de Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens et Renens. Plusieurs projets à l'étude contribuent aujourd'hui à la rénovation urbaine de ce pôle: les études pour un nouveau tram du centre de Lausanne à Renens, une étude de restructuration urbaine pour le quartier Pont-Bleu-Terminus, et enfin le secteur de la gare proprement dit.

Si les projets de rénovation de la gare ont fait l'objet de discussions entre la Municipalité de Renens et les CFF depuis de nombreuses années, les études actuelles ont été coordonnées dans le cadre du Chantier 2 Gare de Renens du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL). Ce chantier a permis le lancement d'un concours d'architecture en 2007 qui, pour accompagner la transformation en profondeur des installations ferroviaires, portait sur la modification des infrastructures de transports publics, sur la création de nouveaux bâtiments de part et d'autre de la gare, et sur une nouvelle proposition pour le franchissement des voies et pour les espaces publics les bordant au nord et au sud. L'espace public étant le lieu d'action par excellence de la collectivité, ces derniers points constituent l'apport au projet global de la part des quatre communes concernées. Un groupement d'architectes et d'architectes-paysagistes a gagné ce concours avec un projet intitulé "Rayon Vert", en référence à la proposition d'une passerelle reliant les places nord et sud.

Le rapport d'avant-projet établi par le groupement "Rayon Vert" (gRV) en décembre 2009 estime à plus de CHF 27 millions TTC le coût de la part des communes à cette réalisation d'envergure, dont le total se chiffre à plus de CHF 251 millions TTC. Des subventions à la réalisation de la part de la Confédération et du Canton comme des contributions aux équipements collectifs de la part des partenaires privés sont attendues pour la moitié environ du montant à charge des communes.

Les Municipalités des quatre communes de Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens et Renens ont l'intention de développer, dès 2011, le projet Rayon Vert, pour parvenir à un projet définitif, dont les coûts seront basés sur des retours de soumission. Le montant total de ces études se monte à CHF 2'270'000.-- TTC.

Le préavis rappelle brièvement le contexte et les enjeux liés à la rénovation de la gare, puis le projet d'espace public, présenté en détail dans le rapport d'avant-projet annexé; il précise ensuite les partenaires, la structure de projets, le calendrier, les clés de répartition et les coûts qui en découlent pour chacun.

3. CONTEXTE ET ENJEUX

3.1 Introduction

Au centre de l'Ouest lausannois et au carrefour des quatre communes de Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens et Renens, le secteur de la gare de Renens fonctionne d'ores et déjà comme une centralité urbaine secondaire. Ce centre est appelé à se développer fortement ces prochaines années. Ainsi, par rapport au bassin de population desservi, la gare de Renens devrait, à l'horizon 2020, être la troisième gare de Suisse romande, après celles de Genève et Lausanne.

Le projet de la gare de Renens s'inscrit dans la démarche générale de mise en œuvre du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) et dans les buts du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Sa particularité réside dans la multiplicité des projets et des partenaires impliqués (4 communes, le Canton de Vaud, CFF Infrastructure, CFF Immobilier, les transports publics lausannois) et dans la diversité de leurs sources de financement.

Le projet Rayon Vert permet, par le biais de la nouvelle passerelle et de la réorganisation des places de la gare qu'il prévoit, de synthétiser l'ensemble des contraintes issues des différents projets qui touchent le secteur de la gare de Renens. Dans les étapes suivantes, il s'agira pour tous les partenaires de préserver dans leurs projets respectifs cette dynamique de collaboration et de coordination indispensable à la réussite globale de ce projet.

3.2 Urbanisme et mobilité

PALM

L'Etat de Vaud, soutenu par la Confédération, engage par le biais de son Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), partie intégrante du Plan directeur cantonal, une stratégie de lutte contre l'étalement urbain et propose des mesures pour optimiser l'utilisation des infrastructures existantes et futures.

Le PALM s'appuie sur le partenariat de 27 communes. Le territoire qu'il concerne veut accueillir dans de bonnes conditions environ 40'000 habitants et 30'000 emplois nouveaux d'ici 2020. Il propose une coordination étroite entre urbanisation, transports et environnement. Il vise à freiner l'étalement urbain en créant une agglomération compacte, aisément accessible par les transports publics et les mobilités douces et irriguée par un réseau d'espaces verts et paysagers. Il identifie une dizaine de sites stratégiques d'intérêt cantonal qui présentent une capacité importante de développement, dont le secteur de la gare de Renens.

Le projet de la gare peut ainsi prétendre à un cofinancement dans le cadre des mesures du Fonds d'agglomération, puisqu'il s'inscrit dans les projets retenus par le PALM et transmis à Berne.

SDOL et planification locale

Le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) forme un des secteurs du PALM. Le projet de restructuration du secteur de la gare de Renens se base en particulier sur les lignes directrices du chantier 2 / Secteur Bussigny à Sébeillon. Celles-ci soulignent la nécessité de développer, de manière prioritaire, l'interface des transports organisée autour de la gare CFF de Renens. L'étude générale du chantier 2 préconise un renforcement de la qualité des caractères centraux et urbains de la gare:

- améliorer la liaison nord-sud et la convivialité des espaces publics au sud et au nord de la gare;
- mettre en place les conditions d'une densification progressive des quartiers riverains principalement desservis par les transports publics;
- respecter la morphologie urbaine existante composée d'affectations mixtes entre habitat et activités économiques, une urbanisation classique par alignement des façades et des rez-de-chaussée publics.

Pour sa part, le plan directeur communal de Renens de 1996 avait déjà mis en évidence le rôle central de la gare. Une étude du quartier a été établie en collaboration avec la Commune de Chavannes dans les années 90 et a planifié le développement récent des nouveaux bâtiments de la place.

Mobilité

Le secteur de la gare de Renens a pour vocation de devenir la plaque tournante de la desserte en transports publics de l'Ouest lausannois.

À partir de 2010 et jusqu'en 2020, la mise en place progressive d'un réseau express régional (RER) et le développement de l'offre du trafic grandes lignes vont sensiblement augmenter la desserte ferroviaire de la gare de Renens, jusqu'à 9 trains par heure. La flotte du réseau régional sera modernisée pour offrir une plus grande capacité, un confort accru et de meilleures performances.

En complément aux dessertes régionale et nationale du chemin de fer, l'offre du réseau de transports publics urbain sera elle aussi étendue avec la création d'une ligne de tram aujourd'hui à l'étude, une amélioration de la desserte du métro m1 et l'extension du réseau de transports publics notamment dans l'Ouest lausannois.

Le programme et le dimensionnement du projet répondent à la forte augmentation du nombre de voyageurs de ces dernières années et anticipent la croissance attendue. Sur la base d'un comptage effectué en 2008, le nombre des personnes transitant par la gare se monte à 23'600 voyageurs par jour en considérant des mouvements de franchissement nord-sud d'environ 20 %, il y a donc aujourd'hui 19'000 voyageurs par jour. A l'horizon 2020, ce nombre devrait augmenter à environ 27'000 voyageurs par jour.

Accessibilité

Le projet de la gare de Renens vise également l'accessibilité et l'amélioration de la sécurité des voyageurs par l'aménagement ou la transformation des infrastructures telles que les quais et leurs accès. Ces mesures attendues et demandées par Renens depuis de nombreuses années permettent de répondre enfin aux besoins futurs de la gare et de respecter les normes en vigueur.

En effet, la Municipalité de Renens avait déjà interpellé les CFF en 2004 pour leur signaler que:

"Vu le nombre de voyageurs qui est en augmentation, il nous apparaît indispensable que vous procédiez à quelques aménagements. La qualité de service à la clientèle qui est offerte n'est pas conforme aux critères actuels, les accès pour handicapés sont inexistants. Certains aspects esthétiques pourraient être aussi envisagés. Il s'agit principalement du passage sous-voies, de l'endroit où se réalise le transbordement entre le train et le métro et des quais en général."

Les travaux permettront d'améliorer l'accessibilité et la sécurité de la gare du district de l'Ouest lausannois qui devient de plus en plus importante et les voyageurs bénéficieront ainsi de davantage de confort.

3.3 Historique

2007: concours de projet

Le concours se composait de deux volets: l'un relatif à la réhabilitation des places de la Gare et à la création d'une nouvelle liaison entre elles (concours de projet), et l'autre relatif à la mise en valeur du domaine CFF Immobilier situé de part et d'autre de la gare, au sud des voies (concours d'idées). Le projet retenu, présenté par le groupement d'architectes, d'ingénieurs et de paysagistes lauréat du concours sous le nom "Rayon Vert" comporte la particularité de proposer un franchissement des voies aérien en lieu et place d'un passage sous-voies.

L'étude préliminaire, menée en 2008, avait pour objectif premier de vérifier la compatibilité du projet retenu avec diverses hypothèses de fonctionnement des espaces publics, en tenant compte des besoins des divers acteurs comme les tl en termes d'interface avec les bus, le m1, le tram), CFF infrastructure en termes d'accès aux quais, de modification des voies et des quais, de CFF Immobilier en termes de valorisation du site de part et d'autre de la gare, les communes en termes d'aménagements extérieurs et de franchissements piétons et vélos. La collecte et la hiérarchisation de ces données (coordination entre les lots 1 à 5), ainsi que les recommandations qui en résultent, ont servi de base à l'étude d'avant-projet.

2009: avant-projet, étude de contexte et concertation

En parallèle à l'avant-projet décrit plus bas, une étude de contexte, menée en 2008 et 2009, a formulé des recommandations urbanistiques et d'aménagement des espaces publics, en se fondant sur une analyse élargie du territoire autour de la gare de Renens et de ses composantes structurelles: topographie, arborisation et espaces verts, fronts bâtis, parcours piétons et cyclistes, urbanisations existantes et en cours de planification, etc.

Les recommandations émises relèvent:

- la nécessité d'entreprendre une étude de mobilité et de requalification du secteur délimité par les voies CFF au sud, la rue du Jura au nord, la rue de Crissier à l'est et l'extrémité de la rue de Bussigny à l'ouest. Cette étude a démarré en 2009 sous la forme d'une étude origine/destination et sera complétée en 2011 par une étude multimodale sur le secteur sud de la gare.
- L'opportunité de rédiger une charte paysagère intercommunale pour les espaces publics, parcs et promenades sur un secteur élargi autour de la gare de Renens.

En février 2009, une rencontre a eu lieu entre la direction des CFF, celles de l'Unil et de l'EPFL et les partenaires du projet représentés par les quatre syndics et le conseiller d'Etat en charge des Infrastructures pour souligner l'importance stratégique de la gare et rendre ce dossier prioritaire.

2010: procédures et organisation

Cette dernière année a été mise à profit par CFF Infrastructure pour lancer leurs propres études de projet définitif; pendant ce temps, la structure du lot 3 a pu être clarifiée, et les quatre communes ont pu établir leur mode de travail. Une séance a réuni les quatre Municipalité in corpore le 12 avril 2010 afin de clarifier ces points. En parallèle, des discussions avec le Canton ont permis de préciser les clés de répartition; enfin, des séances avec l'Office fédéral des transports (OFT) ont permis de déterminer les procédures d'approbation des plans et d'autorisation de construire pour l'ensemble du projet.

3.4 Concertation

Le projet de la Gare de Renens a donné lieu à plusieurs phases de consultations. Jusqu'à la fin de l'avant-projet ces phases ont été les suivantes:

- Juillet à octobre 2007: suite à la présentation du programme du concours lors d'une réunion-débat le 5 mai 2007, lancement du concours de projet. Les remarques du public ont permis de consolider le programme du concours et d'en vérifier le bien-fondé.
- Janvier 2009: consultation publique sur le rapport d'études préliminaires. La consultation publique sur le chantier Gare de Renens a eu lieu du 15 janvier au 16 février 2009 et a donné lieu à dix prises de position de la part de personnes physiques, d'associations ou de partis politiques.
- Septembre 2009: séance publique de présentation du projet de tram au centre de Renens et de ses liens avec le projet de la gare.
- Septembre 2010: stand sur la place nord de la gare et séance publique de discussion sur les projets de tram et de gare au centre de Renens.

En accompagnement de ces démarches, des consultations auprès des riverains, des partenaires des Hautes Ecoles et des associations ont été effectuées:

- Riverains: la Ville de Renens a organisé des rencontres bilatérales avec les propriétaires qui sont directement touchés par le projet.
- Association Pro Vélo: deux rencontres ont eu lieu en 2009 (juillet et novembre) pour présenter la prise en compte des remarques formulées sur le dimensionnement du stationnement vélo et sur le schéma de circulation vélos.
- Association Transport et Environnement (ATE): deux rencontres ont eu lieu en 2009 (juillet et novembre) destinées à présenter la prise en compte des remarques formulées.
- Association vaudoise pour la construction adaptée aux personnes handicapées (AVACAH): une rencontre s'est tenue en été 2010 pour analyser le projet sous cet angle.

Pour la suite du projet, une démarche de concertation sera mise sur pied sous une forme qui reste à définir, à l'exemple de ce qui a déjà été fait pour le projet du centre ou pour celui du tram. Il inclura donc les commerçants du quartier, des représentants des partis du Conseil communal, des associations et des usagers de la gare au sens large, voyageurs, mais aussi clients des commerces, jeunes, etc.

3.5 Structure de projet

Partenaires

Pour les collectivités publiques, les partenaires à ce projet sont les quatre communes de Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens et Renens, et le Canton de Vaud, représenté par le Service de la mobilité du département des Infrastructures. La Confédération est impliquée avec un préavis positif pour une contribution du fonds d'infrastructure.

Les transports publics sont représentés par la division Infrastructure des CFF et par les tl. Le développement immobilier du site concerne la division Immobilier des CFF.

Jusqu'à aujourd'hui, les études du groupement "Rayon Vert" (gRV) ont été coordonnées par le bureau du SDOL. Selon la structure habituelle à deux niveaux de celui-ci, ce projet est suivi par un groupe décisionnel présidé par la Conseillère municipale de l'urbanisme de la Ville de Renens, qui s'appuie sur les travaux d'un groupe technique. Ces deux groupes incluent des représentants de tous les partenaires mentionnés (voir composition de ces groupes en annexe).

Projet et lots

L'ensemble du projet a été divisé en plusieurs lots, définis selon leur périmètre et leur maîtrise d'ouvrage; ils ont ainsi une logique urbaine et constructive; ils permettent d'identifier les partenaires du projet et les responsabilités de chacun.

Lot 1: le lot des infrastructures ferroviaires est sous la responsabilité de CFF Infrastructure; il comprend les équipements comme les voies et les quais, les lignes de contact, les installations de sécurité, le passage inférieur et ses accès.

Lot 2: le lot du domaine bâti est pris en charge par son promoteur, CFF Immobilier; il concerne le bâtiment de la gare actuelle et le projet de deux nouvelles constructions de part et d'autre de celle-ci. Ce lot fait l'objet d'un projet de plan de quartier, développé par la Ville de Renens avec CFF Immobilier. Il a de plus été analysé et validé par la structure de suivi mentionnée plus haut. Il a été transmis à fin août par la Municipalité de Renens au Canton pour examen préalable de ses services. Un concours d'architecture permettra ensuite d'assurer la qualité de la réalisation une fois le plan de quartier validé.

Lot 3: le lot de l'espace public est placé sous la responsabilité des communes ; il englobe les places nord et sud, la passerelle qui les relie et les rues ou tronçons de rues qui en partent. Ce lot, objet de ce préavis, est détaillé et illustré dans le document annexé (aperçu du rapport de l'avant-projet, décembre 2009). Il est résumé ci-dessous.

Lot 4: le lot des transports publics lausannois (tl) touche les voies et les quais du m1, avec ses relations aux nouvelles constructions et ses accès. Deux projets connexes à celui de la gare, soit le projet du futur tram et celui de la future ligne 25 sont également de la responsabilité des tl.

Lot 5: les mesures d'assainissement phonique font l'objet d'un lot géré conjointement par CFF assainissement et la Ville de Renens ; l'enjeu est d'assurer une bonne intégration de ces mesures dans le projet d'ensemble. Au stade du projet, ce lot n'a pas d'incidences financières.

Lot 6: ce lot inclut les frais transversaux à l'ensemble du projet, tels la communication, les expertises nécessaires, les avis juridiques.

Passerelle et accès aux quais

Le nouveau franchissement de la gare de Renens se présente comme un trait d'union aérien qui témoigne de la vitalité nouvelle de la gare et de la région de l'Ouest lausannois. Il se veut un symbole du renforcement de son rôle de site intermodal. Enfin, il crée un lien symbolique et physique entre les deux espaces publics au nord et au sud de la gare.

La passerelle fonctionne non seulement comme système d'accès aux trains, m1 et futur tram, mais aussi comme élément de liaison entre les deux places de la gare: une rampe part de la place nord et permet un accès aisé à la passerelle, depuis laquelle descendent les accès aux quais pour aboutir au sud sur une structure d'escaliers. Des ascenseurs dimensionnés dans le respect des normes pour personnes handicapées complètent chaque accès. Elle est constituée d'une structure arboriforme formée par des tubes métalliques

aussi bien pour les faces que pour la toiture translucide et légère, en polycarbonate; sa façade Est est végétalisée.

Aménagement des places et mobilier urbain

D'un point de vue urbanistique, la volonté est de créer un espace public unitaire, aussi bien pour chacune des places de la gare qu'entre elles. Cette "réunification" devient effective grâce à la liaison spatiale et fonctionnelle assurée par la passerelle et grâce au traitement unifié des aménagements et du mobilier urbain au sens large du terme.

Du point de vue de la construction et de l'exploitation, les solutions proposées doivent allier durabilité, fiabilité d'exploitation et économie. Les pré-choix de matériaux, de mobilier et d'éclairage correspondant à ces critères sont décrits dans le rapport annexé.

Mobilité

D'un point de vue fonctionnel, l'ensemble des mouvements (piétons, deux-roues, voitures et bus) doit être garanti sans danger. Le projet assure un accès aisé à la gare pour les mobilités douces depuis les deux rives, le transit des vélos étant encore à l'étude vu la complexité de la situation; l'utilisation de la passerelle devra se faire à pied pour les cyclistes, les flux de voyageurs définissant cette contrainte. Pour assurer une offre efficace aux bus, la place sud est redessinée; la suppression du giratoire existant découle de ce nouveau réaménagement. Il nécessite la création du nouveau giratoire des Glycines sur l'avenue du Tir-Fédéral pour permettre le rebroussement des bus.

Stationnement

Concernant les places de parc, les résultats de l'étude préliminaire ont pu être confirmés. Sur le domaine public sont prévus les éléments suivants:

- 10 places taxis le long de la place de la gare, proche du carrefour du passage du 1er Août.
- 20 places de "kiss & ride" (dépose-minute) et 60 places pour motos réparties à parts égales entre le nord et le sud de la gare.
- 10 places de stationnement de courte durée le long de la rue d'Epenex au sud.
- 200 places vélos en marge de la place nord, dans un bâtiment à créer le long de la rue du Terminus, à proximité immédiate de l'arrêt du tram et 300 places vélos (dont 120 prévues dans une vélostation) du côté sud des voies, réparties dans les bâtiments CFF prévus de part et d'autre de la gare.

Sur les terrains privés, au sud de la gare, le positionnement précis des places de stationnement devra être développé en coordination étroite avec le plan de quartier et avec le projet architectural qui suivra; il devra tenir compte des contraintes d'exploitation des lignes de transports publics. Pour ce qui est du domaine privé, les places de parc pour voitures sont prévues au sous-sol des futurs immeubles qu'elles desservent; leur nombre est à ce stade du plan de quartier estimé à près de 230 places, dont 57 pour un P+R.

3.6 Coûts estimatifs des travaux

Les coûts cités ici portent sur l'ensemble des objets étudiés et découlent du rapport d'avant-projet, décembre 2009; ils s'entendent TTC avec une marge d'approximation de +/- 15 % pour la part architecture et +/- 20 % pour la part génie civil, selon les règlements SIA 102 et 103.

Coût lot 3a - passerelle et accès nord+sud, accès aux quais:	12'555'200.00	47 %
Coût lot 3b - aménagement places nord+sud:	9'906'710.00	37 %
Coût lot 3c - giratoire des Glycines:	1'209'309.00	4 %

Coût lot 3d - stationnement vélos (y.c. vélostation):	3'193'344.00	12 %

Coût total des ouvrages:	**26'864'563.00**	**100 %**

Sur ce total, la part des communes s'élève à CHF 14 millions, soit 52 % de l'ensemble des travaux.

4. CREDIT D'ETUDE ET GESTION DU PROJET

4.1 Organisation du projet

Jusqu'ici, nous l'avons vu, ce projet était piloté par le bureau du SDOL. Comme ses tâches se concentrent sur la planification régionale, la gestion de ce projet revient désormais aux quatre Municipalités concernées, le SDOL conservant ici des missions de coordination générale, de communication et de concertation. Les ressources financières et humaines des communes étant limitées, une gestion rationnelle et économique du suivi de ce projet doit être mise en place.

Les Municipalités de Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens et Renens ont donc décidé de déléguer à la Ville de Renens la responsabilité de représentant du maître d'ouvrage (MO) pour leur lot à partir de la phase d'étude du projet définitif. A priori, ceci s'appliquera aussi aux phases d'exécution. Cette délégation est conforme à l'article 107b al.1 de la Loi sur les communes, dont la teneur est la suivante: "*Une ou plusieurs municipalités peuvent déléguer certaines de leurs attributions à une autre municipalité, cas échéant à l'autorité exécutive d'une association de communes, d'une fédération ou d'une agglomération. A cet effet, elles concluent un contrat de droit administratif (convention) dont la teneur est portée à la connaissance des conseils généraux ou communaux*". Cette convention, conclue entre les quatre Municipalités, porte sur la délégation de la maîtrise d'ouvrage à la Municipalité de Renens, sur les modalités de facturation et de contrôle des coûts (Annexe 1: projet de convention du 30.11.10).

Une commission de projet composée de représentants tant politiques que techniques des quatre communes accompagnera le Service de l'urbanisme de la Ville de Renens dans la tâche de suivi de ce projet et préavisera les décisions qui seront de la responsabilité de la Municipalité de Renens.

Comme commune territoriale, la Ville de Renens s'est engagée auprès de ses partenaires des trois autres communes à assumer, au travers de son Service de l'urbanisme, la coordination des chantiers des différents lots pour la gare, dans le cadre de la structure de suivi, ainsi que la coordination des chantiers de la gare avec les autres chantiers en cours en périphérie de la gare, en particulier le chantier du tram et celui du 14-Avril, eux-aussi intercommunaux et d'importance régionale. L'engagement d'un chef de projet est donc nécessaire. Vu les enjeux économiques et justement régionaux de ce projet, la Municipalité de Renens, au nom des 4 Municipalités, a fait une demande formelle auprès du Service de l'Economie, du Logement et du Tourisme pour bénéficier d'une aide financière au sens de la Loi sur l'aide au développement économique (Lade).

La coordination des travaux sur les réseaux souterrains en lien avec ces chantiers sera assurée par les communes territoriales avec les opérateurs des réseaux touchés.

4.2 Echéances

Le calendrier de cette rénovation urbaine est conditionné par les échéances de CFF Infrastructure et par les délais fixés par le programme du fonds d'infrastructure de la

Confédération, soit le dépôt d'un avant-projet à l'automne 2009, ce qui a été respecté. Le début des travaux pour l'ensemble de la gare est prévu pour janvier 2014. La durée en est évaluée à 4 ans, pour une mise en service fin 2017. Les phases principales sont les suivantes:

- Pour pouvoir faire une étude définitive de la passerelle, il faudra disposer d'éléments du projet définitif des CFF infrastructure et du m1, disponibles au printemps 2011. L'étude du projet et la préparation du dossier d'approbation sont donc prévues du début 2011 au printemps 2012.
- Le chantier de CFF Infrastructure, prévu entre 2014 et 2016, est déterminant pour les travaux de la passerelle, qui devront suivre le rythme des travaux des voies et quais, depuis le nord en direction du sud.
- L'exécution des travaux de la passerelle est prévue de 2015 à 2016 selon un déroulement par étapes, coordonnés avec les travaux de l'infrastructure ferroviaire.
- L'exécution des travaux sur les places nord et sud est prévue de 2016 à fin 2017, en coordination étroite avec les autres chantiers, en particulier celui du tram au nord et celui des projets immobiliers au sud. La construction des bâtiments de CFF Immobilier est prévue entre 2013 et 2016.
- L'aménagement du rond-point des Glycines est un préalable à la mise en service de la ligne trolleybus N°25 prévue par le réseau 2014 et doit être achevé à fin 2013.

4.3 Clés de répartition par partie d'ouvrage

Concernant les études, la répartition des frais entre les quatre communes validées par les Municipalités au début du projet se décline comme suit: Renens: 4/8 ; Chavannes: 2/8 ; Crissier: 1/8 ; Ecublens: 1/8. Cette clé de répartition fait partie de la convention citée plus haut.

Les parts respectives de subvention attendues de la Confédération et du Canton varient selon les parties d'ouvrages en fonction des mesures définies par le PALM. C'est pourquoi le lot 3 "espace public" est subdivisé en fonction du rôle régional et suprarégional de ses éléments. Ainsi, la passerelle, ses accès nord et sud, et les accès aux quais (lot 3a) sont considérés comme un objet d'importance cantonale, ce qui se traduit par une participation importante du Canton, soit 75 % du coût des études. Par contre, le réaménagement des places ne bénéficie pas de subvention en tant que tel, seules les interfaces de transports publics peuvent attendre une aide de la Confédération; rapporté au coût d'ensemble du lot 3b, cela représente une part de 5 %. L'étude du giratoire des Glycines, comme contribution au développement des transports publics, vise une part de 33 % d'aide de la Confédération.

5. OBJET DU PREAVIS

5.1 Contenu des mandats

Suite au concours de 2007, le groupement Rayon Vert (gRV) a obtenu un premier mandat pour la phase d'études préliminaires, puis un second pour la phase d'avant-projet. La suite des études porte, dans le cadre de la loi sur les marchés publics et selon le règlement No 102 de la société des ingénieurs et architectes suisses (SIA) sur les phases de projet définitif, de procédures de demandes d'autorisation, d'appel d'offre et proposition d'adjudication. Ceci représente une part de 41.5 % de l'ensemble des honoraires de l'opération.

Le mandat gRV porte sur la passerelle et l'aménagement architectural des places (lots 3a et 3b); il couvre les honoraires, les frais d'étude, les frais de coordination et les divers et imprévus; il regroupe les prestations de l'ensemble des spécialistes nécessaires à cette phase du projet, soit celles des architectes, de la direction de projet, des ingénieurs civils, des architecte-paysagistes, et définit un cadre budgétaire pour les prestations des autres

spécialistes nécessaires, ingénieur en circulation, ingénieur en environnement, ingénieur-géomètre, géotechnicien, spécialistes en éclairage, en énergies.

Ce mandat doit être complété par un mandat d'ingénieur civil pour les aménagements routiers et les infrastructures de la place sud et du giratoire des Glycines (lot 3c). La place nord est incluse dans les prestations des mandataires du projet de tram pour ce qui touche au génie civil. Les parkings pour vélos, situés dans le périmètre des futurs bâtiments, seront traités dans le cadre de ceux-ci (lot 3d) et ne font donc pas partie de ce crédit d'étude.

Le crédit d'étude demandé aujourd'hui permet donc de parvenir à la fin des phases de projet et d'analyse des coûts, et ce dans la structure et par les mandats décrits ici. Cette structure et ces mandats devront nécessairement être revus pour la phase d'exécution au vu de l'interaction des différents chantiers entre eux.

Montants du crédit d'étude

- Honoraires groupement Rayon Vert, y.c. frais et coordination	CHF	1'518'000.--
- Honoraires ingénieurs spécialistes	CHF	300'000.--
- Honoraires génie civil places et giratoire	CHF	200'000.--
Sous-total	**CHF**	**2'018'000.--**
- Prestations transversales, SDOL, communication, expertises	CHF	140'000.--
- Divers et imprévus 5%	CHF	112'000.--
Total TTC	**CHF**	**2'270'000.--**

5.2 Structure des coûts d'étude

Sur un montant de travaux pour l'ensemble de l'opération de la gare de plus de CHF 251 millions, le crédit d'étude demandé aujourd'hui porte sur des travaux à charge des collectivités locales pour près de CHF 27 millions. Il se monte à CHF 2'270'000.-- TTC. La répartition de ce montant par lot et par partenaire est synthétisée ci-dessous:

lot 3a - passerelle et accès	honoraires (53 %)	1'070'000.00	100 %
	part Canton et Confédération	802'500.00	75 %
	part communes	267'500.00	25 %

lot 3b - aménagement places	honoraires (42 %)	845'000.00	100 %
	part Confédération	42'250.00	5 %
	part Canton	0.00	0 %
	part communes	802'750.00	95 %

lot 3c - giratoire des Glycines	honoraires (5 %)	103'000.00	100 %
	part Confédération	34'000.00	33 %
	part Canton	0.00	0 %
	part communes	69'000.00	67 %

lot 6 - frais transversaux	coûts	252'000.00	100 %
	part Confédération	0.00	0 %
	part Canton	0.00	0 %
	part communes	252'000.00	100 %

En ce qui concerne les subventions fédérales du lot 3a, le Canton supplée la Confédération, puisque celle-ci intervient au plus tôt au début des travaux.

Pour les lots 3b et 3c, la Ville de Renens, au nom des quatre communes, avancera les montants représentant la part fédérale. Ces montants devraient être versés par la Confédération au plus tôt au début des travaux, soit à partir de 2014.

La contribution cantonale doit être confirmée par voie de convention, fixant le montant et les échéances de versement.

5.3 Incidences financières

Dépenses déjà engagées par l'intermédiaire du SDOL

Le crédit demandé aujourd'hui permettra de poursuivre un processus entamé en 2005 avec la première étude du SDOL sur le chantier 2 de Bussigny à Sébeillon, pour un montant de CHF 100'000.--. La fin des travaux, pour ce qui touche l'espace public, est envisagée fin 2017, soit au total douze ans d'études et de réalisations. Les montants déjà engagés à ce jour dans le cadre du SDOL de 2007 à 2010, cofinancés par le Canton, les tl, les CFF et les communes, sont les suivants:

2007 - pré-étude des variantes d'insertion du tram, avec les tl	CHF	60'000.--
2007 - concours d'architecture	CHF	207'000.--
2008 - études préliminaires lot 3	CHF	270'000.--
2009 - avant-projet lot 3	CHF	267'000.--
2009 - avant-projet, frais transversaux	CHF	101'000.--
Total TTC	CHF	905'000.--

Récapitulation

	Crédit demandé par Renens	Participation Renens 4/8	Participation Chavannes 2/8	Participation Crissier 1/8	Participation Ecublens 1/8	Total
Crédit d'étude TTC	2'270'000.00	1'135'000.00	567'500.00	283'750.00	283'750.00	2'270'000.00
Subvention fédérale estimée (avancée par Renens)	-76'250.00	-38'125.00	-19'062.50	-9'531.25	-9'531.25	-76'250.00
Subvention cantonale estimée	-802'500.00	-401'250.00	-200'625.00	-100'312.50	-100'312.50	-802'500.00
Crédit d'étude après subventions estimées	1'391'250.00	695'625.00	347'812.50	173'906.25	173'906.25	1'391'250.00
Participation nette estimée de Chavannes	-347'812.50					
Participation nette estimée de Crissier	-173'906.25					
Participation nette estimée d'Ecublens	-173'906.25					
Solde représentant la participation nette à charge de Renens	695'625.00					

Le tableau ci-dessus récapitule le coût total du crédit d'étude à répartir entre les communes, dont il faut déduire les subventions fédérales et cantonales. La Ville de Renens, en sa qualité de représentant du maître d'ouvrage, doit demander à son Conseil communal l'entier du crédit d'étude, dont il faut déduire les subventions fédérales et cantonales, ainsi que la participation des communes qui sera versée à Renens. Les communes partenaires doivent par le présent préavis, faire accepter par leur Conseil respectif leur participation au crédit d'études versée à Renens.

Dépenses thématiques

Les communes ont la possibilité de récupérer par le biais de la péréquation directe une partie des montants engagés pour tout ce qui concerne le périmètre des routes et des

transports. Le montant récupéré équivaut à 75 % des dépenses de thématique qui dépassent 8 points d'impôts communaux. La somme à disposition des communes est plafonnée à 4 points d'impôts cantonal, soit environ CHF 120 millions.

Les coûts potentiellement admis dans les dépenses thématiques peuvent être estimées à 40 % du montant net à charge des communes. Ceux-ci peuvent être intégrés dans le décompte des dépenses thématiques à raison de 1/15ème par année de l'investissement présent au bilan.

Incidences financières pour Ecublens

Le montant brut de la part du crédit d'étude à charge de la commune est de 1/8ème du montant total, soit CHF 283'750.00 TTC. Le montant net après déduction des subventions fédérales et cantonales attendues, est de **CHF 173'906.25 TTC**.

Plan des investissements pour Ecublens

Cette dépense figure au plan des investissements (2010-2015), adopté par la Municipalité le 23 août 2010, pour un montant de Fr. CHF 372'000.-- TTC dans le compte No 420.5010.105 "Gare de Renens – réaménagement (crédit d'étude SDOL)".

6. CONCLUSIONS

Le secteur de la gare de Renens focalise de multiples enjeux, urbains et intermodaux. Ce nœud principal du réseau de transports publics de l'Ouest lausannois verra s'arrêter le futur tram, en plus des trains CFF, des bus tl et du métro m1, et pourra se transformer en une véritable "Gare de l'Ouest".

L'aménagement de l'espace public de part et d'autre de la gare complétera les réalisations effectuées dans les rues et les places du centre de Renens; il permettra un passage plus aisé vers les quartiers au sud des voies, vers Chavannes et Ecublens, et vers les quartiers au nord, vers Crissier.

La structure mise en place répond à l'ampleur du projet; elle implique un nombre de partenaires inhabituel, mais indispensable pour le mener à bien. Les quatre communes de Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens et Renens, le Canton de Vaud, les tl et les CFF ont ainsi défini l'outil pour effectuer ces travaux. C'est grâce à l'ouverture d'esprit et au dynamisme de tous ces partenaires qu'il a été possible de dépasser le simple cadre territorial.

Cette structure permet également une utilisation économique et rationnelle des moyens de chaque collectivité, afin de développer ce projet dans les meilleures conditions.

7. FINANCEMENT

Ce crédit d'étude de Fr. 283'750.-- sera couvert par la trésorerie ordinaire. **Il fera partie intégrante du montant total du futur crédit d'investissement qui sera amorti dès la fin des travaux, conformément à l'article 17 du règlement de la comptabilité des communes.**

En cas de refus du crédit d'investissement par le Conseil communal, ce montant sera amorti en une fois par le compte de fonctionnement.

* * *

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de bien vouloir voter les conclusions suivantes:

CONCLUSIONS

LE CONSEIL COMMUNAL D'ÉCUBLENS/VD

- vu le préavis municipal N° 1/2011;
- ouï les rapports des commissions chargées de son étude;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

DÉCIDE

1. d'accepter la réalisation de l'étude de projet définitif du lot 3 "espace public" du projet de rénovation urbaine du secteur de la gare de Renens et du lot 6 "frais transversaux.";

2. d'allouer à la Municipalité un crédit d'étude de **Fr. 283'750.--** TTC (deux cent huitante-trois mille sept cent cinquante francs), avant déduction des subventions fédérales et cantonales attendues pour un montant de Fr. 109'843.75 TTC, soit un montant net à charge d'Ecublens de Fr. 173'906.25 TTC, nécessaire pour sa réalisation.

   Cette dépense sera financée par la trésorerie ordinaire. Elle sera comptabilisée dans un compte d'investissement du patrimoine administratif, sous la section nº 420 "Urbanisme" et la nature nº 5010 "Ouvrages de génie civil", plus précisément dans le compte nº 420.5010.105 "Gare de Renens – réaménagement (crédit d'étude SDOL)".

   Elle sera intégrée au montant total du futur crédit d'investissement qui sera amorti dès la fin des travaux, conformément à l'article 17 du règlement de la comptabilité des communes. En cas de refus du crédit d'investissement par le Conseil communal, le montant du crédit d'étude sera amorti en une seule fois par le compte de fonctionnement;

3. L'article 107b de la Loi sur les communes autorise les Municipalités à déléguer certaines de leurs attributions à une autre Municipalité.

   Conformément à la Loi, la teneur d'une convention doit être portée à la connaissance des Conseils communaux.

   Par le présent préavis, le Conseil communal considère avoir été informé du contenu de la convention intitulée: *Convention régissant les relations techniques et financières dans le cadre du crédit d'étude pour la phase de projet définitif "Rénovation urbaine du secteur de la gare de Renens, lots espaces publics."* (Voir annexe).

* * *

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 13 décembre 2010.

Au nom de la Municipalité
Le Syndic Le Secrétaire

(L.S.)

P. Kaelin Ph. Poget

Délégués municipaux à convoquer:

– Par la commission ad hoc: - M. François Massy, section de l'urbanisme
– Par la commission des finances: - M. Pierre Kaelin, Syndic, section des finances

Annexes:

- Projet de convention entre les quatre communes
- Organigramme de la structure de suivi du projet et composition du groupe de suivi
- Aperçu du rapport de l’avant-projet "Rayon Vert", décembre 2009

Écublens/VD, le 8 décembre 2010
FM/CB/MHo-Renens