

Rapport de commission ad hoc

Séance du mardi 25 août 2015 dédiée à l'étude du préavis n° 73-2015 « Rénovation urbaine du secteur de la gare, lot des espaces publics : deuxième étape du chantier, crédit d'ouvrage pour la construction de la passerelle Rayon vert, l'aménagement des places nord et sud et des parkings vélos »

Salles du Motty à Ecublens, 25 août 2015, de 20h à 23h environ

Commissaires présents : Mmes Nicole Haas-Torriani, Suzanne Sisto-Zoller et Patricia Zurcher Maquignaz, MM. Antoine Bianchi (Président-rapporteur), Hugo Dias, Selim Ibrahim, Dylan Montefusco (en remplacement de M. Rolf Küng, absent) et Michele Scala

Municipaux présents (durant le débat seulement) : Mmes Marianne Huguenin et Tinetta Maystre, M. Jean-François Clément

Il s'agit d'un préavis intercommunal avec Chavannes-près-Renens, Crissier et Ecublens. La partie commune de la séance fait l'objet d'un procès-verbal séparé, joint au présent rapport.

Débat

Deux questions reçues de la Commission des finances sont transmises à la Municipalité.

Question : On lit ici 10% de « divers et imprévus », alors qu'au préavis 72-2015 concernant le concours d'architecture de la parcelle du Château 17, les divers et imprévus étaient estimés à 5%. Pourquoi ?

Réponse : On ne peut pas comparer un simple projet communal avec un projet intercommunal planifié sur plusieurs années. De plus, le budget a été calculé en fonction des meilleures offres reçues, alors que certains prestataires n'ont pas encore été formellement engagés, et pourraient donc se rétracter. Une marge de 10% pour les imprévus est courante pour les projets publics, même si la Municipalité de Renens s'efforce de rester en dessous de ce taux pour la plupart des projets communaux.

Question : Concernant les conclusions du préavis, puisque les subventions ne sont pas formellement votées par les instances cantonale et fédérale, pourquoi n'a-t-on pas ajouté une phrase telle que « alloue [...] sous réserve de l'acceptation formelle des subventions cantonales et fédérales » ?

Réponse : Les financements fédéraux et cantonaux sont en grande partie conditionnés par le financement communal. Cette logique ne peut pas être inversée.

Jean-François Clément souligne encore que le projet est très largement financé par des tiers. Pour les communes, il y aura donc un bénéfice très important par rapport à ce qui doit être investi.

Marianne Huguenin précise que le projet est entièrement sur le territoire de Renens. La Municipalité a cependant obtenu l'engagement financier des trois communes voisines, qui étaient libres de ne pas participer.

Tinetta Maystre rappelle qu'il s'agit du troisième préavis intercommunal concernant le projet de la gare. Les deux préavis précédents ont été acceptés par les quatre communes, et les budgets qui avaient été présentés sont respectés. Ce troisième préavis bénéficie en outre d'une contribution financière plus importante des partenaires, et d'un fort soutien cantonal.

Question : La commune de Chavannes-près-Renens, qui est voisine de la place au sud de la gare, a-t-elle été suffisamment impliquée dans les réflexions ? Son engagement reste-t-il acquis ?

Réponse : Il y a eu des discussions importantes avec cette commune autour de la clé de répartition, qui reste critiquée par une partie de ses conseillers communaux, mais qui a été acceptée dans le cadre d'un préavis précédent, et qui n'a pas été remise en question depuis lors. En ce qui concerne le trafic routier, Chavannes-près-Renens est bien entendu impliquée dans les réflexions, et reste libre d'appliquer sa propre politique de mobilité sur son territoire.

Question : Pourquoi une passerelle plutôt qu'un second passage sous voie, qui occuperait moins de place au sol sur les places ?

Réponse : Ce choix a été fait en 2007 déjà. Il permet d'offrir deux solutions de passage, certaines personnes n'étant pas à l'aise dans un passage souterrain. Il n'y a en réalité pas de différence notable d'utilisation de la place au sol entre les deux options. De plus la différence d'altitude entre les deux places rend l'installation d'un passage sous voie plus complexe que celle d'une passerelle.

Question : Quel mobilier urbain est prévu sur les places ? Le Conseil communal sera-t-il consulté à ce sujet ?

Réponse : Le mobilier a été dessiné dans le cadre du projet. Les CFF feront dans la mesure du possible appel au même prestataire afin de garantir une unité entre les places et les quais. L'AVACAH a été consultée et un prototype de banc pourra être testé avant que les places n'en soient équipées. Le mobilier répond aux exigences actuelles en termes de confort et d'accessibilité.

Question : Pourquoi la commune aura-t-elle à sa charge les frais d'éclairage (électricité et maintenance) sur la passerelle, qui sera pourtant propriété des CFF à l'issue des travaux ?

Réponse : La commune conserve une servitude de passage en échange de la charge de l'éclairage. C'est une pratique fréquente et cela nous permet de garantir un éclairage public uniforme sur tout le territoire de la commune. En revanche, les CFF auront à leur charge la maintenance de la passerelle.

Question : Si les CFF sont propriétaires de la passerelle, pourront-ils p. ex. interdire qu'on y distribue des tracts politiques ?

Réponse : Non. La servitude de passage garantit que cet espace restera public.

Question : En améliorant l'aménagement et la desserte du quartier, ne risquons-nous pas de voir les loyers augmenter ? Ce risque a-t-il été étudié dans le cadre du projet ?

Réponse : Il n'y a pas eu d'étude, mais le quartier du centre s'est déjà beaucoup développé récemment, sans que l'on ne constate de telles augmentations. Des projets immobiliers à proximité auront en outre une part de logements subventionnés. Des logements en PPE sont également prévus, mais ceux qui choisissent de résider dans un quartier bien desservi font aussi parfois en contrepartie l'économie d'un véhicule. La Municipalité entend garantir la mixité des logements.

Question : Les risques de dégâts causés à la passerelle par la verdure (qui recouvrira une face de la passerelle) et par les intempéries (étant donné que la passerelle sera en partie ouverte) ont-ils été mesurés ?

Réponse : Le projet tient compte de ces aspects. Des bacs adaptés et autres aménagements sont prévus pour le lierre. Cette végétation protégera le passage des intempéries à l'est. À l'ouest, un vitrage sur deux mètres garantira aussi une bonne protection.

Délibération

À l'unanimité, la commission estime que ces travaux sont nécessaires, et que ces aménagements représenteront une amélioration importante pour la population de Renens.

Bien qu'ils soient conscients que ce point ne relève pas du préavis étudié, les commissaires sont unanimes dans leur souci d'obtenir une desserte de la gare de Renens par les trains InterRegio et/ou InterCity. Ils prennent note qu'une résolution dans ce sens va être déposée au Grand Conseil, et estiment qu'il devra en être de même au Conseil communal.

Le vœu suivant est émis par la commission : que les recommandations du groupe de travail communal sur la mobilité réduite soient prises en compte dans l'aménagement des places et de la passerelle (mobilier urbain, revêtement des sols, mains courantes, etc.).

À l'unanimité, sans abstention, la commission recommande au Conseil communal d'adopter les conclusions du préavis n° 73-2015.

Antoine Bianchi
(Président-rapporteur)

Nicole Haas-Torriani

Suzanne Sisto-Zoller

Patricia Zurcher Maquignaz

Hugo Dias

Selim Ibrahim

Dylan Montefusco

Michele Scala

Procès-verbal

Séance du mardi 25 août 2015 dédiée à l'étude du préavis intercommunal « Rénovation urbaine du secteur de la gare de Renens, lot des espaces publics : deuxième étape du chantier, crédit d'ouvrage pour la construction de la passerelle Rayon vert, l'aménagement des places nord et sud et des parkings à vélos »

Déroulement de la soirée et participants

Cf. document préparé par les municipalités

M. Michel Tendon (Mun. Crissier) est excusé. M. Rolf Küng (Cons. Renens), absent, est remplacé par M. Dylan Montefusco.

Les présidents de commissions des quatre communes se sont réunis à 19h15 à la demande de M. Pascal Grütter (admin. Renens), chef de projet. Ils ont validé le déroulement proposé par les municipalités. M. Pascal Favre (Cons. Ecublens) a été nommé président pour la partie commune (points 1 à 5 de l'ordre du jour). M. Antoine Bianchi (Cons. Renens) a été chargé de prendre le procès-verbal de cette même partie.

Le présent procès-verbal ne reprend que les points essentiels des parties 2 et 3, ainsi que les questions et les informations qui ne figurent ni dans le préavis, ni dans les présentations et l'animation des CFF.

1. Accueil

M. Pascal Favre accueille tous les participants à Ecublens et donne la parole aux municipalités.

Mme Tinetta Maystre (Mun. Renens) rappelle que c'est la troisième séance dédiée à l'étude d'un préavis intercommunal concernant la gare de Renens. Elle se réjouit que plusieurs conseillers communaux aient pris part aux deux séances précédentes, suivant ainsi ce projet de manière régulière.

M. Didier Lannaz (Mun. Ecublens) souligne l'importance de ces travaux pour les quatre communes et la fierté qu'a la Municipalité d'Ecublens d'être associée à ce projet.

Mme Marianne Huguenin (Mun. Renens) se réjouit de l'excellente collaboration qui caractérise les échanges entre les municipalités et les commissions des conseils communaux. D'autres communes vaudoises nous envient cet esprit. Le projet de la nouvelle gare de Renens fait partie du PALM depuis le début. Il a été soumis à la Confédération et au canton dans le cadre du PALM 2007 déjà. Il concerne 46'000 habitants sur quatre communes, plus les hautes écoles de l'Ouest lausannois, et doit permettre d'accueillir des trains de plus de 400 mètres.

Mme Nathalie Jaton (Mun. Crissier) indique que la Municipalité de Crissier est convaincue de la nécessité de ce projet de transformation.

M. Jean-Pierre Rochat (Mun. Chavannes-près-Renens) salue tous les participants au nom de la Municipalité de Chavannes-près-Renens.

Mme Tinetta Maystre remercie les nombreux partenaires, dont certains sont présents (Etat de Vaud, CFF, TL), ainsi que les administrations communales, qui participent également.

2. Présentation, historique, contexte et enjeu, rappel des lots

Cf. présentations des différents intervenants

Mme Tinette Maystre :

Le permis pour la transformation a été accordé pour une partie du chantier déjà. Neuf des onze oppositions déposées ont été retirées. Les deux derniers opposants ont fait recours contre la décision d'approbation des plans auprès du Tribunal administratif fédéral, qui a levé l'effet suspensif pour une partie du chantier CFF. Ce chantier a donc démarré.

Pour ce qui est des financements assurés par les partenaires, celui des CFF est déjà garanti. Celui du canton doit être voté très prochainement, mais nous pouvons être confiant quant à l'issue du vote. Le préavis porte cependant sur le seul lot 3, celui qui doit être financé par les communes.

La compétence du projet a été confiée à la ville de Renens. M. Pascal Grütter a été engagé par la commune comme chef de projet.

3. Projet CFF entre Malley et Renens

Cf. présentations des différents intervenants

M. Pascal Ducommun (CFF) :

La gare de Renens doit être entièrement modernisée dans le cadre du projet Léman 2030.

La desserte va être considérablement améliorée. Pour cela, il faut notamment ajouter une quatrième voie et un « saut de mouton » entre Lausanne et Renens, et transformer les gares et les enclenchements (postes de « pilotage » des voies) des deux villes. Les trains pourront dès lors se suivre à une cadence de deux minutes (au lieu de quatre actuellement) sur ce tronçon.

La partie entre Malley et Renens du projet Léman 2030 représente un investissement de 850 millions de francs pour les CFF (en incluant les développements immobiliers).

Question : Pourquoi ne couvrir que 280 mètres des quais, qui en feront 420 ?

Réponse (CFF) : L'expérience montre que c'est suffisant et cela représente déjà une évolution considérable par rapport à la situation actuelle (ainsi qu'au premier projet qui avait été présenté). Aucune gare suisse n'a pour l'heure une couverture totale de ses quais.

4. Présentation du préavis

Cf. présentations des différents intervenants

M. Pascal Grütter :

Le préavis porte sur le financement de la construction de la passerelle Rayon vert, des parkings à vélo et des aménagements des places nord et sud, ainsi qu'une participation à la maintenance de la passerelle pour cent ans. Le nom « Rayon vert » a été voulu par les auteurs du projet retenu en 2007.

Des escaliers, des escaliers roulants et des ascenseurs sont notamment prévus pour accéder aux places et aux quais depuis la passerelle. Au sud, l'accès par ascenseur à la place se fera cependant par les quais du M1 et/ou par l'intérieur du futur bâtiment adjacent. La place nord sera en outre abaissée pour être au niveau des quais (le tram arrivera ainsi au même niveau que les trains).

Le projet vise une nette amélioration de la capacité d'accueil des cycles et un maintien à terme de la capacité d'accueil des voitures. La place sud restera mixte, alors que la circulation sur la place nord sera réduite aux seuls accès à la rue de la Mèbre et à la rue de Crissier.

La planification de ces travaux est liée à celle de la transformation des quais. Il n'est techniquement pas possible de terminer la passerelle avant ces derniers.

A l'issue des travaux le propriétaire de la passerelle sera les CFF (et la commune de Renens pour les locaux commerciaux situés sous la rampe au nord). L'entretien sera de leur ressort, sauf pour la verdure et l'éclairage, qui seront assurés par la commune, comme c'est toujours le cas pour les espaces publics.

Mme Eveline Branders (TL) :

Le projet s'inscrit pour les TL dans le cadre de leur vision 2025, déjà validée par leur Conseil d'administration. Un axe de cette vision est la multimodalité, soit une coordination entre divers modes de transport en commun et la mobilité douce.

Le réseau local sera composé d'un réseau dit « structurant » (métros, tram, bus à haut niveau de service), de lignes plus petites (p. ex. le bus 25) et de dessertes de quartier dont le mode reste à déterminer (taxis collectifs, cycles en libre accès, bus sur appel, etc.).

Les interfaces entre ces différents réseaux devront être des lieux de vie et pas seulement d'attente. La gare de Renens est en outre une interface avec le réseau hors agglomération, qui nécessite donc des développements particuliers pour garantir une bonne qualité de vie à ses usagers.

La vision 2025 sera précisée par des images directrices pour les horizons 2020 et 2025, en collaboration avec le SDOL pour l'Ouest lausannois.

Question : Les quais seront-ils rehaussés ?

Réponse (CFF) : Oui, à la hauteur des trains actuels.

Question : Les trains InterCity s'arrêteront-ils à Renens en 2025 ?

Réponse (CFF) : La desserte pour 2025 n'est pas encore définie. Il est certain que les trains locaux auront une cadence au quart d'heure. Une desserte cadencée pour les grandes lignes (InterCity et InterRegio) n'est pas prévue à ce stade, mais envisagée pour plus tard.

Question : Comment les TL vont-ils augmenter la cadence du M1 sans doubler la ligne ?

Réponse (TL) : C'est encore possible en journée la semaine, et le week-end. Aux heures de pointe, le projet est de garantir des rames doubles à chaque passage, en maintenant la cadence actuelle à cinq minutes.

Question : En nombre de voyageurs, la gare de Renens est la troisième de Suisse romande. Comment justifier de ne pas couvrir les voies sur 400 mètres (comme cela semble prévu à Lausanne) et de ne pas garantir la desserte par les grandes lignes ? L'engagement des communes ne devrait-il pas se faire à ces seules conditions ?

Réponse (municipalités) : Les municipalités sont surprises par la réponse des CFF à ce sujet. La desserte par les grandes lignes reste une priorité évidente pour les communes concernées. Le présent préavis porte cependant sur les aménagements autour de la gare et non sur les quais et la desserte de la gare.

Question : Pourquoi ne pas prévoir des marquises avec des panneaux photovoltaïques, comme à Morges ?

Réponse (administration) : Le projet prévoit des marquises transparentes. Il n'est actuellement pas possible de fabriquer des panneaux photovoltaïques qui répondent à cette exigence, mais le projet n'exclut pas cette option, si la technologie devait le permettre à l'avenir.

Question : Pourquoi le projet du Rayon vert ne prévoit-il pas de rampe au sud ?

Réponse (administration) : Une telle rampe serait plus grande qu'au nord (l'altitude de la place étant plus basse) et réduirait considérablement la place à disposition, p. ex pour des manifestations. Le projet actuel a déjà été mis à l'enquête et n'a pas fait l'objet d'oppositions. Les ascenseurs prévus seront assez grands pour les cycles et les chaises roulantes.

Question : Comment la passerelle sera-t-elle protégée latéralement, des intempéries comme des risques de chute ?

Réponse (administration) : A l'est par du grillage et par de la végétation (lierre) ; à l'ouest par du vitrage sur deux mètres de hauteur environ. La passerelle est cependant dessinée pour supporter la charge de parois complètes, pour le cas où cela serait jugé nécessaire par la suite.

Question : Pourquoi avoir choisi d'arboriser les places avec des tilleuls, qui salissent souvent les toits des véhicules ?

Réponse (administration) : Cette question a été étudiée suite à la mise au concours du projet. Ces salissures sont surtout causées par les arbres en mauvaise santé. L'essence choisie, qui bénéficiera de conditions idéales, s'adapte bien aux conditions des villes (pollution, chaleur, etc.) et sécrète peu de miellat (ce sont les insectes qui se nourrissent de ce miellat qui provoquent des salissures au sol, pour certaines espèces). Le tilleul a également été retenu (par l'architecte-urbaniste) en raison de son aspect et de sa symbolique.

Question : Comment sera géré le croisement du M1 à une cadence augmentée avec la route, p. ex. au carrefour de la Maladière et du Tir fédéral ?

Réponse (TL) : Le M1 dans son état actuel n'est pas une solution à long terme. Il faudra de toute façon remplacer l'existant à l'horizon 2030. La cadence est cependant déjà à 5 minutes aux heures de pointe, donc cette fréquence est possible.

Question : Pourquoi ne pas augmenter l'offre en places pour les voitures, comme ce sera le cas pour les cycles ? Et quelle sera cette offre durant les travaux ?

Réponse (administration) : Durant les travaux le P+Rail est réduit et transformé partiellement en dépose-minute. Il aura ensuite la même taille qu'avant les travaux. Ceci semble correspondre aux besoins.

M. Pascal Grütter :

Le projet complet de la rénovation de la gare est financé par le lot 3 à hauteur de 10% environ seulement. Deux préavis ont déjà été acceptés et les financements accordés sont jusqu'ici très bien respectés.

Le présent préavis prend en compte les meilleures offres reçues, avec une marge supplémentaire de 5% pour les prestataires qui n'ont pas encore formellement été engagés.

Pour le seul lot 3, les CFF contribueront à hauteur de 3,3 millions, l'Etat de Vaud pour 11,2 millions, et la Confédération pour 5,3 millions.

M. Vincent Krayenbühl (admin. Etat de Vaud) :

La règle de répartition pour le financement a déjà été validée par le Grand Conseil. La part de financement cantonale du lot 3 sera votée prochainement. D'autres financements fédéraux et cantonaux sont en outre prévus, mais ne pourront être confirmés qu'une fois que les communes auront approuvé leur propre participation financière, d'où l'importance du présent préavis.

5. Questions et réponses

Question : Le projet prévoit des fontaines décoratives. Des fontaines d'eau potable sont-elles aussi prévues ?

Réponse (administration) : Oui, sur les places.

Question : Les quais seront-ils équipés de bancs ?

Réponse (CFF) : Oui, dans la mesure du possible. Les bancs prennent de la place et posent parfois des problèmes pour l'accès aux trains, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Une solution avec des sièges rétractables est envisagée. Un mobilier urbain assorti à celui prévu pour les places a été proposé, mais ne pourra peut-être pas être retenu, pour ces mêmes raisons.

Question : Le passage sous voie actuel sera-t-il fermé durant les travaux ?

Réponse (CFF) : Le nouveau passage sera percé, avec des accès temporaires aux quais, avant que le passage actuel ne soit condamné. Ce nouveau passage sera en outre adapté pour les personnes à mobilité réduite (avec des rampes pour accéder aux quais). Il faut relever que le projet initial prévoyait un simple réaménagement du passage actuel, finalement jugé insuffisant. Les CFF ont débloqué 12 millions de francs supplémentaires pour ce nouveau passage.

Question : Pourquoi la ligne 33 fait-elle deux arrêts au sud de la gare ?

Réponse (administration) : Selon les TL, un arrêt unique au sud causerait des embouteillages de bus, raison pour laquelle deux arrêts de part et d'autre de la gare ont été créés. Il faut cependant permettre aux usagers de ne pas manquer un bus seulement parce qu'ils attendent à une extrémité de la place plutôt qu'à une autre. L'exploitation de ces arrêts pourra être revue par les TL lors de la mise en place des nouvelles cadences.

Question : La mixité sur la place sud garantira-t-elle une bonne sécurité aux piétons ? Le report de trafic sur les axes parallèles a-t-il été calculé ?

Réponse (administration) : Les aménagements qui ont déjà été faits ont conduit à une réduction du trafic, sans report sur les axes parallèles. Il est toujours difficile de prévoir comment les automobilistes réagiront à une modification. Souvent on constate que le trafic de transit disparaît simplement du quartier touché.

Question : Pourquoi ne pas prévoir des zones à 30 km/h à Chavannes-près-Renens, pour garantir un maintien de la sécurité dans les zones résidentielles proches de la gare ?

Réponse (municipalités) : Les questions de trafic routier ont été réglées dans un préavis précédent. Celui-ci porte sur l'aménagement des places. L'expérience d'autres villes suisses (Bienne, Berne) montre qu'un aménagement mixte tel que celui prévu sur la place sud est très sûr pour les piétons. Des études le confirment. Le projet de la gare fait de plus le pari du transfert modal, de la route au rail et à la mobilité douce, qui devra s'opérer. La Municipalité de Chavannes-près-Renens entend dans tous les cas contenir le trafic de transit sur les grands axes, et préserver ainsi les zones résidentielles.

Question : Les nouveaux immeubles de huit étages prévus ne vont-ils pas écraser visuellement les bâtiments existants et la passerelle prévue ?

Réponse (administration) : Ils ne feront qu'un étage de plus que ceux qui existent déjà aux alentours, notamment sur l'avenue d'Epenex. De plus des espaces vides sont prévus de chaque côté de la gare actuelle, qui conservera son aspect. La passerelle se dégagera des immeubles pour surplomber les voies. Le lauréat pour les immeubles a été désigné, mais le projet n'est pas encore finalisé et sera mis à l'enquête en temps voulu.

Question : Le tram sera une nouveauté pour la population lausannoise. Comment cette dernière sera-t-elle encouragée à s'en servir et à se comporter sans risque à ses abords ?

Réponse (TL) : Le permis de construction pour la ligne n'a pas encore été délivré. Il faudra ensuite quatre ans de travaux (sans compter les éventuels recours) avant que le tram ne circule. Un programme de sensibilisation sera mis en place à l'approche de la mise en service, mais sa forme n'a pas encore été anticipée.

Question : Rapportés aux investissements communaux sur une année, la contribution de Chavannes-près-Renens correspond à 6,43%, contre 1 à 4% pour les trois autres communes. Par rapport aux clés de répartition plus justes mises en place pour l'entente Mèbre-Sorge et le développement de Malley, celle-ci semble laisser à désirer. Comment la justifier ?

Réponse (municipalités) : Cette clé a été adoptée par les quatre communes dans le cadre d'un préavis précédent. On ne peut pas comparer un investissement extraordinaire de ce type aux budgets annuels, qui varient d'ailleurs beaucoup d'une année à l'autre. Cet investissement sera d'ailleurs amorti sur une très longue période, et Chavannes-près-Renens va très certainement connaître un essor démographique important dans le même temps, alors que ce n'est pas envisageable à Renens. Chavannes-près-Renens sera de plus gagnante sur d'autres projets pour lesquels elle ne devra pas investir, comme les bus à haut niveau de service des TL (financés en grande partie par Renens, avec Crissier).

Question : La passerelle sera réservée aux piétons. Comment les cycles transiteront-ils d'une place à l'autre ?

Réponse : Mieux que maintenant, car ils ne sont pas non plus autorisés dans le passage sous voie, qui de plus n'est pas équipé de rampes adéquates. Le passage routier du 1er-Août restera ouvert à la circulation (cycles y compris) pour ceux qui ne veulent pas poser le pied au sol sur quelques dizaines de mètres. Plus loin, à l'ouest comme à l'est, le pont Bleu et le passage du Léman seront dans le même temps équipés de pistes réservées aux cycles.

6. Débat et délibération indépendants des commissions

Cette partie fait l'objet de rapports indépendants.

7. Verre de l'amitié

Suite aux délibérations, il apparaît que les commissions ont toutes décidé de recommander l'adoption des conclusions du préavis à l'unanimité, moins une abstention pour la commune d'Ecublens.