

P R E A V I S No 71-2009

Rénovation urbaine du secteur de la gare –
Crédit d'étude pour la phase d'avant-projet

Renens, le 16 février 2009/MHoks

AU CONSEIL COMMUNAL DE R E N E N S,

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

But

Ce préavis a pour but l'obtention de la part du Conseil communal d'un crédit d'étude d'un montant de Fr. 132'000.-- représentant la part de la Ville à la phase d'avant-projet de la rénovation urbaine du secteur de la gare. Ce montant concerne un projet d'espace public et couvre la partie du projet à la charge de la collectivité.

Pour cela, il faut d'abord rappeler le contexte de ce quartier et les études déjà menées jusqu'à aujourd'hui. Il est ensuite important de préciser les enjeux en présence, de décrire le projet et ses composantes.

Il est également nécessaire de souligner la collaboration intercommunale et le partenariat public et privé qui conditionnent ce projet, d'identifier clairement les différents acteurs et leur participation.

Le contexte fédéral, avec ce qu'il implique en terme de subvention par le biais du fond d'infrastructure, mais aussi avec les contraintes de calendrier qu'il impose, doit être précisé.

Enfin, les montants investis jusqu'ici, les coûts qui font l'objet de ce préavis, comme ceux des étapes suivantes et leurs préavis respectifs, seront analysés.

Contexte

Depuis de nombreuses années, des discussions ont eu lieu entre la Municipalité et les CFF pour améliorer l'état de la gare, dont 2009 marque le centième anniversaire du bâtiment. Ses infrastructures, quais, marquises et accès datant des années '50 ne sont plus adaptées à l'augmentation des voyageurs quotidiens et ne répondent pas aux normes d'accessibilité actuelles pour les personnes à mobilité réduite, même si le passage sous-voies a été récemment rafraîchi. Ce site a longtemps manqué de visibilité et a pu même être ressenti comme une coupure dans le contexte urbain.

C'est dans le cadre du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) que les études sur le secteur de la gare ont pu véritablement démarrer. Identifié comme un secteur stratégique du chantier 2 Bussigny-Sébeillon en 2005, la gare et ses abords ont été le sujet d'un concours d'architecture en 2007. Ce concours a fait l'objet d'un débat public le 2 mai 2007, avant son ouverture aux architectes. Puis le projet lauréat « Le Rayon vert » comme les autres projets ont été présentés au public le 9 janvier 2008 et ensuite exposés dans le hall de la gare. Ce projet a été travaillé en 2008 afin de conclure l'étape des études préliminaires en assurant la cohérence de l'ensemble. Enfin, le 15 janvier 2009, une présentation publique a permis à la population de découvrir l'avancement des travaux et de donner son avis sur cet objet par le biais d'une consultation.

Enjeux

Les enjeux de la gare de Renens sont majeurs et multiples, en terme de mobilité comme en terme d'urbanisation. Ils se situent dans la logique des intentions fédérales en terme de trafic d'agglomération comme du plan directeur cantonal qui incite à construire en ville, et ce à plusieurs échelles :

- pour la Ville de Renens, un enjeu essentiel réside dans la coordination de ce projet avec d'autres études ou réalisations en cours, tout particulièrement avec la place du Marché. Au niveau local, de meilleurs franchissements piétons et vélos, aujourd'hui très difficiles, sont attendus,
- au niveau de l'Ouest lausannois, les développements coordonnés de l'urbanisation et des transports en commun en ville vont redessiner un nouveau réseau tl en étoile autour de la gare, incluant le futur tram Bussigny-Blécherette, dont la première étape se réalisera entre Renens et le Flon. Ils vont également augmenter fortement le nombre d'habitants et d'emplois dans le périmètre d'attraction de la gare (plus de 60'000 habitants et emplois dans un périmètre proche). De plus, la présence de l'EPFL et de l'Unil constituant une ville de 24'000 habitants à elles seules, auxquels il faudra bientôt ajouter les visiteurs du futur centre des congrès en construction, en fait clairement la gare des Hautes Ecoles,
- au niveau régional, la gare de Renens sera bientôt la troisième gare de Suisse romande, au vu du bassin de population desservi après Genève et Lausanne,
- à l'échelle du réseau national enfin, Renens représente un nœud ferroviaire important. Le débat sur la quatrième voie entre Lausanne et Renens, et sur la troisième voie à partir de Renens en est la preuve.

Partenaires et clé de répartition

Pour les collectivités publiques, les partenaires à ce projet sont les quatre communes de Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens et Renens. Le canton est également représenté, par le Service de la mobilité du Département des Infrastructures. Un partenaire espéré pour la suite est évidemment la Confédération, avec une contribution du fonds d'infrastructures. Son premier préavis positif pour une participation possible de 40% aux équipements de franchissement et de mobilité douce en particulier est encourageant.

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

Jusqu'à ce jour la répartition des frais entre les quatre communes suit une logique territoriale, la Ville de Renens prenant à son compte 50% des coûts incombant aux communes (lot 3, voir chapitre suivant). Elle se décline comme suit :

Renens	1/2
Chavannes	1/4
Crissier	1/8
Ecublens	1/8

Les études menées par le groupement d'architectes, d'ingénieurs et de paysagistes lauréat du concours sous le nom "Rayon vert" et leurs experts sont suivies par un groupe décisionnel du SDOL présidé par la Ville de Renens représentée par Mme Tinetta Maystre, Conseillère municipale de l'Urbanisme, qui s'appuie sur les travaux d'un groupe technique. Ces deux groupes incluent des représentants de tous les partenaires mentionnés.

Projet et lots

Si le rôle d'interface de transports publics de ce secteur est primordial, d'autres éléments importants le complètent pour en faire un réel projet de rénovation urbaine : renouveler les espaces publics, faciliter l'accessibilité à la gare, relier le Nord et le Sud des voies, construire les terrains CFF de part et d'autre de la gare en font partie intégrante. La question de l'assainissement du bruit ferroviaire est aussi traitée par le projet.

La proposition fondamentale du projet "Rayon vert" est d'assurer la continuité de l'espace public du Nord au Sud en reliant la place du Terminus à la place de la gare par une passerelle, créant ainsi un belvédère sur le fleuve ferroviaire. Cette solution, contrairement aux variantes de passages souterrains proposées par d'autres concurrents, met en évidence ce trait d'union entre deux places tout en assurant son rôle d'accès aux quais, complémentaire au passage sous-voies existant.

Les composants de base du concept du "Rayon vert" ont dû être identifiés et dissociés afin de pouvoir travailler sur chaque élément, la cohésion de l'ensemble devant toutefois être maintenue. Les lots suivants ont ainsi été identifiés :

- lot 1, les infrastructures ferroviaires des CFF;
- lot 2, les projets immobiliers des CFF;
- lot 3, l'espace public;
- lot 4, transports publics lausannois (tl);
- lot 5, assainissement phonique du bruit ferroviaire;
- lot 6, activités transversales entre tous les lots.

Ces différents lots ont une logique géographique et urbaine, mais aussi constructive car ils permettent d'identifier les partenaires du projet et les responsabilités de chacun. Ils permettent aussi de définir les contributions de chacun au projet d'ensemble.

Programme

Comme un projet de bâtiment possède son programme des locaux, ce projet-ci répond à des besoins qui ont été reconnus et précisés au niveau de l'étude préliminaire terminée en décembre 2008. Les éléments cités ci-dessous sont les principaux à être développés dans la phase suivante.

Pour le lot 1, soit les infrastructures ferroviaires, un quatrième quai est prévu à long terme, ce qui nécessitera une extension vers le Nord du domaine ferroviaire. Dans un premier temps, les quais et leurs accès seront élargis, des rampes monteront depuis le passage existant vers les quais. Le mobilier urbain sera identique sur les quais comme sur les places.

Concernant le lot 2, soit la valorisation foncière des terrains des CFF, le point principal à développer sera la coordination entre la passerelle et les futurs bâtiments. Ici, comme pour la place du Marché, la logique de la primauté de l'espace public (place et passerelle) sur les constructions privées prédomine. Une volumétrie maximale de huit étages est préconisée, une affectation mixte de commerces, de bureaux et d'hôtellerie est recommandée. L'habitation n'est a priori pas prévue. Une partie des besoins en stationnement deux-roues devra trouver son emplacement sur ces terrains.

Le lot 3 inclut avant tout le dessin de l'espace public comme champ d'action de la collectivité, soit son aménagement, son éclairage, son arborisation et son mobilier. Mais, l'espace public ayant par définition des vocations multiples, ce lot inclut également les besoins liés au trafic, à la mobilité douce, arrêts de bus et de tram, déplacement des piétons et des vélos, stationnement deux-roues et locaux de Ouest roule. Du parking pour voitures est aussi prévu, pour les taxis et les courtes durées (kiss and ride) principalement. Enfin, ce lot est surtout dominé par la passerelle dont le dessin, la végétalisation et la statique ont déjà fait l'objet d'esquisses poussées.

Le lot 4 vise principalement à adapter la gare terminus du M1 aux nouvelles conditions, et à gérer les rapports entre les nouveaux quais du M1 et les projets immobiliers du lot 2.

Le lot 5 doit rechercher des solutions alternatives pour l'assainissement du bruit ferroviaire. En effet, la solution standard appliquée par les CFF, un mur de béton de deux mètres de haut, est simplement hors de propos dans ce contexte.

Echéances

Le calendrier de cette rénovation urbaine est conditionné 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 et un début des travaux dont la durée est évaluée à 4 ans en 2012-2013. Ceci laisse 3 ans, ce qui est ambitieux pour une démarche de cette ampleur, pour les projets définitifs, les plans d'exécution et les procédures d'autorisation.

Coûts

Le crédit demandé aujourd'hui se situe dans un processus entamé en 2005 avec la première étude du SDOL et dont la fin, pour ce qui touche l'espace public, est envisagée en 2016. Les montants déjà engagés à ce jour sont les suivants :

- pour la phase d'étude du chantier 2, un montant total de Fr. 100'000.--, dont la part de Renens représente Fr. 5'555.50, inclus dans le cadre du budget du SDOL,
- pour une pré-étude des variantes d'insertion du tram conjointe avec les tl, un montant total de Fr. 60'000.--, dont la part de Renens était de Fr. 20'000.--,
- pour la phase du concours d'architecture, un montant total de Fr. 240'000.--, dont la part de Renens représente Fr. 22'500.--, inclus dans le cadre du budget du SDOL.

Les coûts estimés aujourd'hui pour la suite peuvent être résumés de la manière suivante :

Lots	Porteurs de projet	Avant-projet 2009	Projet définitif 2010	Travaux 2012-2016
lot 1	CFF infrastructures	frais internes	frais internes	92.0 – 137.0 mios
lot 3	4 communes	301'141.--		24.8 – 45.1 mios
<i>dont</i>	<i>Renens</i>	<i>112'928.--</i>	<i>à définir</i>	<i>à définir</i>
	<i>Chavannes</i>	<i>56'464.--</i>	<i>à définir</i>	<i>à définir</i>
	<i>Crissier</i>	<i>28'232.--</i>	<i>à définir</i>	<i>à définir</i>
	<i>Ecublens</i>	<i>28'232.--</i>	<i>à définir</i>	<i>à définir</i>
	<i>canton</i>	<i>75'285.--</i>	<i>à définir</i>	<i>à définir</i>
	<i>participation CH</i>			<i>40%</i>
lot 4	tl	frais internes	frais internes	3.5 – 6.5 mios
lot 5	assainissement bruit	inclus dans lot 6		0.9 – 1.5 mios
lot 6	tous	100'002.--		
<i>dont</i>	<i>cantons + communes</i>	<i>50'001.--</i>		
	<i>50% et CFF+tl 50%</i>	<i>50'001.--</i>		
Total				151.2 – 190.1 mios

A titre indicatif, les investissements immobiliers estimés pour le lot 2 sont les suivants :

lot 2	CFF immobilier	frais internes	frais internes	80.2 – 135.6 mios
-------	----------------	----------------	----------------	-------------------

Ces montants feront l'objet de préavis ultérieurs, l'un en 2010 pour le crédit d'étude du projet d'exécution, qui permettra de définir les coûts précis des travaux, l'autre probablement en 2012 pour un crédit d'ouvrage.

Les montants à charge de la Ville de Renens faisant l'objet de ce préavis sont synthétisés ainsi :

- lot 3, espaces publics : Fr. 113'000.--
- lot 6, frais transversaux : Fr. 12'500.--
- divers et imprévus (5%) : Fr. 6'500.--

Total **Fr. 132'000.--**

Coût du capital

Le coût du capital (amortissement + intérêt) représente un coût de fonctionnement annuel moyen d'environ Fr. 7'040.-- pendant 30 ans. Ce coût se décompose de la manière suivante : amortissement Fr. 4'400.--, intérêt Fr. 2'640.-- (Fr. 132'000.-- divisé par deux et multiplié par un taux de 4%).

Cette dépense figure au plan des investissements pour un montant de Fr. 200'000.-- dans le compte N° 3721.5010.109 "Gare de Renens – étude du nouveau passage ouest et réalisation chantier N°2".

Perspectives

Avec ce projet, la Ville de Renens se trouve aujourd'hui face à une conjonction d'intérêts et d'opportunités très encourageantes. Des attentes déjà anciennes comme des besoins nouveaux exprimés au niveau local, régional et national peuvent trouver ici une réponse commune.

La part des travaux incombant à Renens constitue un investissement important pour la Ville. Cet engagement, représentant 10 à 15% des investissements totaux prévus sur le site de la gare, est toutefois indispensable pour amener ce projet global d'importance majeure à sa réalisation. L'avant-projet permettra de vérifier que l'investissement dans les transports publics et la mobilité douce se trouve véritablement englobée dans un projet de rénovation urbaine, aux qualités spatiales et architecturales à la hauteur des enjeux.

La démarche en cours permet ni plus ni moins de redessiner une des portes d'entrée de la Ville, des Hautes Ecoles et de la région et lui rendre son importance historique. Dans une logique environnementale, elle appuie également la volonté municipale d'améliorer l'accès aux transports publics et d'en augmenter l'offre.

C O N C L U S I O N S

LE CONSEIL COMMUNAL DE R E N E N S,

Vu le préavis No 71-2009 de la Municipalité du 16 février 2009,

Où le rapport de la Commission désignée pour étudier cette affaire,

Considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

ALLOUE à la Municipalité un crédit de Fr. 132'000.-- pour l'étude d'avant-projet pour la rénovation urbaine du secteur de la gare.

Cette dépense sera financée par la trésorerie ordinaire.

Elle figurera dans un compte d'investissement du patrimoine administratif No 3721.5010.109 "Gare de Renens – étude du nouveau passage ouest et réalisation chantier No 2".

Cette dépense sera amortie en 30 ans, selon l'article 17b du règlement du 14 décembre 1979 (mis à jour au 1^{er} janvier 1990) sur la comptabilité des communes.

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 13 février 2009.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

La Syndique :

Le Secrétaire :

Marianne HUGUENIN (L.S.)

Jean-Daniel LEYVRAZ

Annexe : Résumé du rapport de l'étude préliminaire

Membres de la Municipalité concernés : Mme la Syndique
Mme Tinetta Maystre
M. Jean-François Clément