



## PREAVIS MUNICIPAL No 23 – 05

Sainte-Croix, le 5 mai 2023

Au Conseil communal de et à Sainte-Croix

Interface de la gare, deuxième étape

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

### Objet du préavis

Le présent préavis a pour but de demander un crédit de CHF 206'800.00 TTC destiné à financer les prestations de la deuxième étape du projet d'interface de la gare de Sainte-Croix, à savoir les phases SIA 31 à 41.

### Préambule

Cette deuxième demande de crédit fait suite à l'étude préliminaire mentionnée dans le préavis n° 21-06 qui a été accepté par le Conseil communal en juin 2021.

Pour rappel, les trois étapes de développement du projet d'interface sont les suivantes :

1. Etude préliminaire et avant-projet sommaire (préavis n° 21-06)
2. Etude de projet, phases SIA 31 à 41 → avant-projet, projet d'ouvrage et demande d'autorisation (objet du présent préavis)
3. Réalisation de l'aménagement, phases SIA 51 à 53

L'Etat de Vaud s'est engagé à soutenir financièrement et techniquement les communes dans le développement d'interfaces de transports régionaux. De manière générale, le taux de subvention est de 45 à 50 % des coûts des études et de construction des aménagements éligibles.

### Synthèse de l'étude préliminaire

L'étude préliminaire avait pour but l'élaboration d'un plan d'aménagement de l'interface et les principes d'exploitation à mettre en œuvre pour assurer son bon fonctionnement.

Pour ce faire, l'organisation du mandat a été axée par la création d'un groupe décisionnel (ci-après : GD) et d'un groupe technique (ci-après : GT). Le GD valide les principales options du projet, prend les décisions stratégiques et, d'une manière générale, veille au bon déroulement du processus.

### Constitution du GD :

- Etat de Vaud - DGMR, Mme Leila Slama-Lambelet, Responsable du domaine réseau routier et espaces publics
- Travys, M. Daniel Reymond, Directeur
- Commune de Sainte-Croix, M. Lionel-Numa Pesenti, Municipal en charge de l'Urbanisme

Le GT est l'organe opérationnel qui suit les mandataires et coordonne les différentes étapes de la démarche. Il suit et coordonne la réflexion, il évalue les propositions et prépare les éléments à soumettre au GD pour validation.

### Constitution du GT :

- Etat de Vaud - DGMR, M. Dominique Matthey, Chef de projet
- Travys, M. Jean-Luc Lecoultre, Sous-Directeur et Chef du département Développement et production
- Commune de Sainte-Croix, M. Jean-François Gander, Chef du service de l'Urbanisme

L'étude préliminaire s'est déroulée en 4 étapes, à savoir :

1. Diagnostic : identification des dysfonctionnements, des besoins (fonctions et dimensionnement de ceux-ci) et des contraintes de l'interface.
2. Concept : établissement d'un concept d'organisation de l'interface après examen de variantes d'implantation des fonctions de l'interface.
3. Plan d'avant-projet : pour le concept retenu, établissement du plan d'avant-projet sommaire de l'aménagement de l'interface définissant l'implantation, le dimensionnement de l'interface routière ainsi que le traitement des différents modes de déplacements qui l'utilisent.
4. Chiffrage du projet à +/- 30 %.

Pour la réalisation, le bureau Team+ spécialisé dans l'aménagement de l'espace public, du trafic et de la mobilité a été mandaté. Il s'est adjoint les compétences du bureau BR+ spécialisé dans le génie civil.



*Les contraintes du projet ont été identifiées et portent sur :*

- Circulation des bus : l'itinéraire en boucle pratiqué actuellement par les lignes de bus pour desservir la gare sera maintenu, car jugé le plus opportun.
- Quais de déchargement des bus : un besoin de 4 quais a été identifié (3 pour Travys et 1 pour Car Postal). Ces quais devront répondre à la Loi sur l'égalité pour les handicapés, (LHand) et être adaptés pour des bus d'une longueur de 15 mètres.
- Déneigement : le projet devra être conçu de manière à éviter les entraves au passage des machines. Le choix de matériaux résistants et le soin apporté à la réalisation devront permettre d'assurer la longévité des aménagements. Une réflexion devra être menée sur la couverture des quais, ceci pour le confort des utilisateurs mais également pour faciliter le déneigement.
- Dangers naturels : le périmètre d'étude est situé en zone de danger résiduel d'inondation et en danger faible d'effondrement → non-contrainant pour le projet.
- Recensement architectural : le bâtiment de la gare est en note 3 et le projet est partiellement situé dans la région archéologique 124/325. Une attention particulière devra être apportée à l'interface entre la future route et place et le bâtiment de la gare.

*Le projet routier :*

Les réflexions du groupe de travail ont débouché sur la volonté de conserver, tant pour la Rue de la Sagne que pour l'Avenue de la Gare, une chaussée qui permette le croisement de deux véhicules lourds à vitesse réduite. Ce gabarit permet de s'adapter aux chaussées existantes en amont et en aval de l'interface.

Aux abords de l'interface, les accès piétons sont assurés par des trottoirs qui seront en partie redéfinis. La délimitation du trottoir est prévue avec un élément physique (bordure haute ou franchissable).

Les surfaces de chaussée seront délimitées par des bordures en granit. Trois types de matérialisation sont prévues : bordure haute (h =12 cm), bordure franchissable (h=7 cm avec chanfrein) et bordure enterrée (h=0 à 3 cm).

*Etudes de variantes :*

Plusieurs familles de variantes ont été établies et évaluées au stade conceptuel. Les variantes développées localisant la plateforme bus à l'Ouest et à au Nord de la Gare ont été abandonnées.

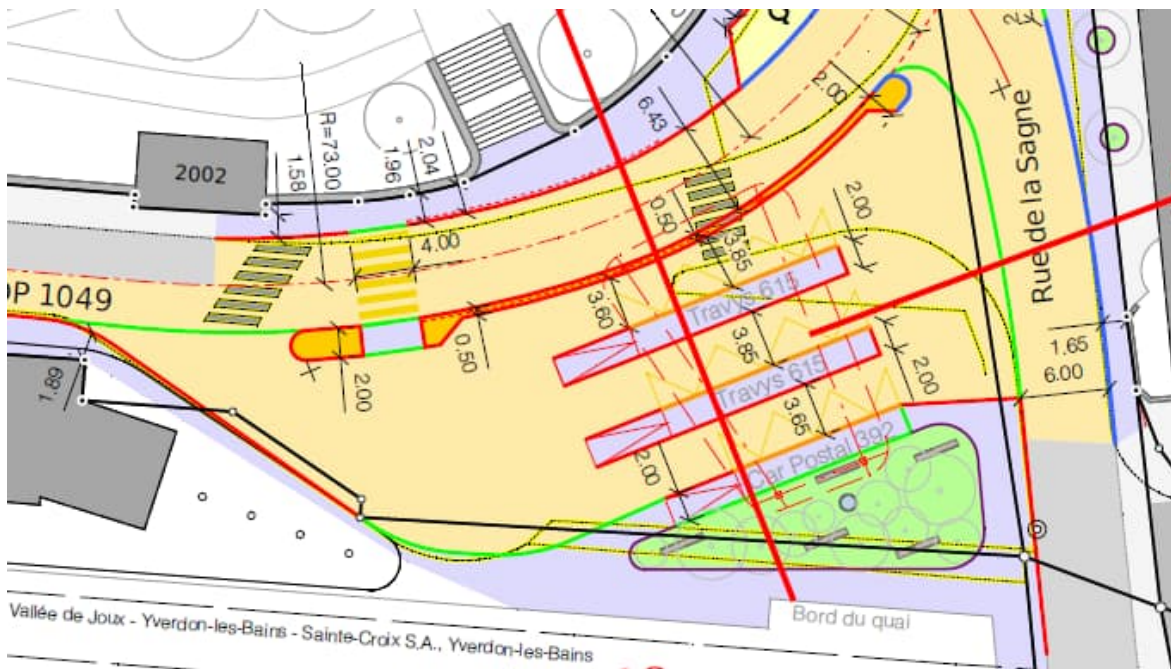
A l'issue des analyses menées, la localisation de la plateforme bus à l'Est du bâtiment voyageurs s'avère la plus opportune, c'est donc celle qui a été retenue par le Groupe décisionnel.

*Aménagement de la variante retenue :*

Plusieurs variantes de traitement des espaces de circulation à proximité de la plateforme bus ont également été étudiées.

Les 3 quais projetés sont prévus pour des bus de respectivement 15.0m (Travys) et 12.5m (Car postal) car les rayons de girations des bus imposés par la hauteur des quais conforme à la LHand nécessitent une emprise importante. Un quatrième quai, pour les bus de remplacement du train en cas de problème, est prévu à l'Ouest de la Gare.

Les dimensions et le positionnement des quais ont fait l'objet de contrôle des girations. Ces simulations ont été réalisées avec des véhicules de 15.0 et 12.5m à une vitesse de 10 km/h.

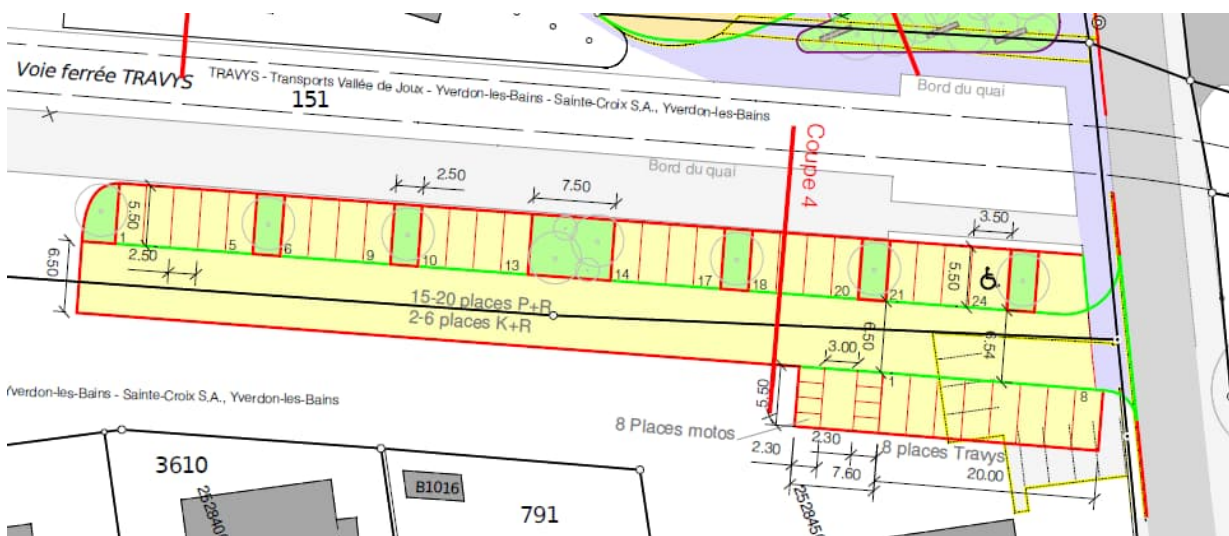


### Parking P+R:

L'opportunité d'un parking relais pour l'interface de la gare sera déterminée par l'étude régionale menée actuellement par l'ADNV. Dans l'attente, un premier dimensionnement a été retenu, basé sur la dimension du parking existant à l'Est de la gare.

Une variante située au Sud des voies de chemin de fer a été étudiée, sur les parcelles 151 et 792, propriétés de la société Travys. Par conséquent, les modalités d'utilisation de ce parking devront être étudiées dans la phase à venir.

A ce stade du projet, le P+R est dessiné pour 23 places de parc pour voitures de tourisme et une place pour personnes à mobilité réduite. Des places motos sont prévues à l'entrée du parking (12 au total). Les places existantes pour les collaborateurs de Travys, à l'Est du bâtiment voyageurs, sont intégrées au nouveau parking (8 places au Sud).



### *Parking B+R :*

Actuellement, un abri d'une capacité d'une dizaine de deux-roues est à disposition des voyageurs. Il est utilisé, selon le relevé de septembre 2022, par 4 à 5 deux-roues, dont la moitié de vélos.

L'évaluation des besoins s'élève à quelques 95 vélos selon la méthode de dimensionnement du Guide OFROU. Ce chiffre ne correspond pas à l'utilisation observée pendant toute la durée de l'étude. Dès lors, il a été convenu de prévoir, en première étape, une offre de l'ordre de 20 à 30 places vélos.

Un couvert, de 20 à 25 vélos, est prévu à l'Est du bâtiment ECA n° 500. Une dizaine d'arceaux ont aussi été dessinés sur le petit espace triangulaire aménagé au sud du quai CarPostal, pour l'attente et la détente des usagers.

### *Aménagement :*

Le plateau de la gare est un espace urbain de grande valeur patrimoniale. Le projet d'aménagement de l'interface doit s'inscrire dans ce contexte, le préserver et le valoriser.

La sobriété, voire l'austérité, sont des caractéristiques historiques des espaces liés à la gare de Sainte-Croix. Cet aspect contraste avec la présence imposante de l'arborisation du parc du Collège. Cette dualité constitue l'une des qualités du site. Ainsi l'apport de nouvelle végétation devra clairement appartenir aux espaces de la gare sans concurrencer la masse végétale du parc du Collège.

L'exiguïté de l'espace ne permet pas d'offrir pour chaque quai un couvert. Afin d'offrir un abri pour tous les voyageurs et pour limiter les surfaces à déneiger, l'option d'un couvert unique a été évoquée. Il pourrait contribuer à renforcer l'identité future de l'interface. En alternative, un seul couvert sur le quai sud peut être envisagé, soit restreint aux dimensions standards d'un abribus, soit étendu à tout ou partie de la surface de l'aménagement triangulaire prévu.

Un espace arborisé (petit jardin ou square) entre les rails et le quai Sud des bus sera aménagé et offre un lieu d'attente agréable pour les voyageurs et les usagers du quartier. Une arborisation composée d'arbres sur tige à développement moyen est à prévoir et des bancs seront intégrés au projet.

### *Synthèse des coûts :*

Pour chiffrer le coût des futurs travaux, le mandataire a procédé à une estimation basée sur les m<sup>2</sup> traités ainsi que sur le degré d'intervention par secteur en séparant les zones par type de sollicitation (chaussée, trottoir, quai, ...).

A ce stade, il n'y a pas encore eu d'investigations sur la portance des routes existantes, ni sur la qualité des infrastructures souterraines (contrôle caméra des collecteurs). Il n'y pas eu non plus d'étude relative au futur couvert sur les quais voyageurs. Ces aspects devront être étudiés en phase de projet, afin de consolider le montant d'investissement.

La précision de l'estimation de l'investissement est de +/-30%.

Devis des coûts imputables et non imputables TTC	CHF 2'245'385.00
Devis des coûts imputables TTC	CHF 2'117'150.00
Subvention cantonale	CHF 1'146'985.00
Montant à la charge de la commune	CHF 1'098'400.00

## 2<sup>ème</sup> étape avec estimation des coûts

Suite à l'approbation de l'étude préliminaire par la Municipalité, cette dernière souhaite procéder à la deuxième étape, soit les phases SIA 31 à 41. Les bureaux BR+ et Team+ poursuivront leurs études et seront accompagnés par différents spécialistes.

### *Phase SIA 31*

Finalisation de l'avant-projet et séances de coordination avec toutes les parties.

### *Phase SIA 32*

Etablissement du projet d'ouvrage, étude et dimensionnement des ouvrages, production de plans de situation + coupes-type + profils et mise à jour de l'estimation des coûts des travaux à +/- 10%.

### *Phase SIA 33*

Edition d'un dossier pour examen préalable auprès de la DGMR, éventuelles corrections suite au retour du canton, mise à l'enquête du dossier et demande de la subvention cantonale.

### *Phase SIA 44*

Etablissement d'un dossier d'appel d'offres avec série de prix, envoi du dossier selon la procédure des marchés publics, examen et analyse des offres.

Prestations BR +, génie-civil	CHF	90'000.00
Prestations BR+, relevés géométriques	CHF	5'000.00
Prestations Team +, urbanisme et mobilité	CHF	40'000.00
Spécialiste, essais routiers et analyse des bitumes	CHF	10'000.00
Spécialiste, contrôle caméra canalisations	CHF	8'500.00
Spécialiste, images 3D pour enquête	CHF	5'000.00
Emoluments + publications	CHF	4'500.00
Etude couvert, architecte + ingénieur civil*	CHF	25'000.00
Divers et imprévus ~10 % sur CHF 188'000.00	CHF	<u>18'800.00</u>
Total TTC	CHF	<u>206'800.00</u>

*\*Montant non subventionné*

*Subvention cantonale à hauteur de 50%, soit environ CHF 90'000.00*

## Planning

Phase SIA 31	juillet 2023
Phase SIA 32	août à octobre 2023
Examen préalable canton	novembre 2023 à janvier 2024
Phase SIA 33	février à mars 2024
Phase SIA 41	avril à juin 2024



## CONCLUSION

Fondés sur ce qui précède, nous avons l'honneur de vous demander, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre la décision suivante :

LE CONSEIL COMMUNAL DE SAINTE-CROIX

sur proposition de la Municipalité, entendu le rapport de sa Commission et considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour

d é c i d e :

- d'autoriser la Municipalité à réaliser la deuxième étape (phases SIA 31 à 41) liée à l'interface de la gare de Sainte-Croix;
- d'accorder le crédit nécessaire de CHF 206'800.00. Le compte 9170.23.05 est ouvert au bilan à cet effet;
- de financer ce montant par un emprunt aux meilleures conditions du moment dans le cadre du plafond d'emprunts de la législature en cours;
- d'amortir cet investissement, après déduction de la subvention cantonale, par le compte 300.3311 sur une période maximale de 5 ans, la première fois au budget 2025.

L'influence sur le budget pour la partie à charge de la Commune de CHF 116'800.-- environ sera de l'ordre de CHF 25'700.-- la première année en tenant compte des intérêts (2 %) et de l'amortissement du prêt. Réparti sur les 5 années, le coût représente CHF 24'800.-- avec une annuité constante.

Au nom de la Municipalité :

Le Syndic :



C. ROTEN



Le Secrétaire :



S. CHAMPOD

Délégué municipal : M. Lionel-Numa Pesenti, Municipal