



Préavis n° 12/09.2021 – section «aménagement du territoire»

**Demande d'un crédit de Fr. 112'000.– pour financer l'étude préliminaire comprenant l'étude de faisabilité et l'avant-projet de l'interface de la gare de Saint-Prex**

---

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers,

**I. Introduction**

**Préambule**

Par le décret du 3 juillet 2019 sur la stratégie cantonale des interfaces de transports de voyageurs, le Grand Conseil vaudois s'est engagé à soutenir financièrement et techniquement les Communes dans le développement d'interfaces de transports régionaux, jusqu'à hauteur de 50% (pour les études et les travaux).

Notre Autorité souhaite faciliter l'accès aux transports publics pour la population qui le souhaite. Elle compte le faire en réaménageant la zone de la gare de Saint-Prex, pour la rendre plus performante et plus attractive. Elle a donc fait parvenir au Canton le 22 juin 2020, une demande de subvention pour mener une étude préliminaire de l'interface de la gare de Saint-Prex. Cette demande a été accueillie favorablement par le Canton.

La Municipalité a souhaité bénéficier d'un appui technique de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), qui a délégué un de ses chefs de projet pour piloter techniquement l'étude préliminaire, conjointement avec le service de l'urbanisme et des infrastructures (SUI).

Il y a de plus un contexte de changement à venir ou, pour le moins, des réflexions importantes dans ce secteur par d'autres acteurs.

Premièrement, le plan d'affectation Gare Sud, situé aux abords immédiats de la gare et longeant la rue de la Gare, fait actuellement l'objet d'études menées par le propriétaire en partenariat avec la Commune. Ce futur quartier comprendra des commerces, des services, des logements et un espace public face à la gare. Ces études intègrent également une réflexion sur les circulations et les aménagements pour tous les types de mobilité autour du quartier.

Deuxièmement, de leur côté, les CFF engageront des travaux de mise aux normes LHand de la gare actuelle de 2023 à 2024. En parallèle, les CFF prévoient l'élargissement de la plateforme ferroviaire entre Morges et Genève à l'horizon de 2035. Une étude exploratoire de cet élargissement est en cours pour statuer si la localisation de la nouvelle ligne doit être prévue le long de l'autoroute A1 ou à la gare de Saint-Prex, côté lac; cette dernière option aurait un impact direct sur le secteur de l'interface de la gare.

Troisièmement, le concept régional de stationnement P+R, comprenant également les B+R (cycles), ainsi que les cyclomoteurs et les motos dans le district de Morges orchestré par l'ARCAM, est pris en compte. Ainsi, les besoins estimés pour 2030 peuvent y être intégrés.

L'objectif est donc de proposer autour de la gare, un aménagement de l'interface Gare, dont le principe valorise l'ensemble des modes de transports et l'espace public, avec un niveau certain de sécurité et de convivialité.

L'étude préliminaire proposera un plan d'aménagement de l'interface. Les éventuelles emprises, les principaux impacts environnementaux, patrimoniaux, physiques et techniques seront précisés et le projet sera chiffré.

Cet aménagement prendra en compte les besoins à venir, le projet de mise aux normes LHand de la gare et l'étude du plan d'affectation Gare Sud. Il s'assurera de la pérennité du fonctionnement de l'interface en cas d'élargissement de la plateforme CFF au sud des voies actuelles.

### **Objet de l'étude**

Cette étude préliminaire aboutira à:

- l'élaboration d'un plan de l'aménagement de l'interface de la gare;
- l'élaboration d'un éventuel plan des emprises foncières du projet si besoin;
- l'analyse des principaux impacts environnementaux, patrimoniaux et physiques de l'aménagement;
- une proposition technique des éventuels ouvrages particuliers nécessaires à la faisabilité de l'infrastructure;
- un chiffrage du projet, correspondant à celui d'un avant-projet au sens de la norme SIA 103 à +/- 30%;
- l'identification, sur le plan d'aménagement et dans le chiffrage, des objets éligibles à une subvention cantonale au titre de la stratégie cantonale de promotion des interfaces de transports publics de voyageurs.

Au terme de cette étude, aura lieu la signature d'une convention de subventionnement entre la Commune de Saint-Prex et la DGMR, pour la phase d'étude suivante et dont les prestations ne sont pas incluses. Celle-ci comprendra l'avant-projet, le projet d'ouvrage, la procédure jusqu'à l'obtention du permis de construire et les soumissions.

Les prestations du mandat sont décrites au chapitre III du présent préavis et se dérouleront en quatre étapes:

1. Diagnostic: identification des dysfonctionnements actuels, des besoins (fonctions et dimensionnement de ceux-ci) et des contraintes liées à la future interface.
2. Concept: établissement d'un concept d'organisation de l'interface et évaluation de variantes d'implantation des fonctions de l'interface.
3. Plan d'avant-projet: établissement du plan d'avant-projet de l'aménagement de l'interface définissant l'implantation, le dimensionnement de l'interface, ainsi que le traitement des différents modes de déplacements qui l'utilisent. Des variantes locales de l'aménagement peuvent encore être examinées à ce stade.
4. Chiffrage: estimation des coûts à +/- 30%.

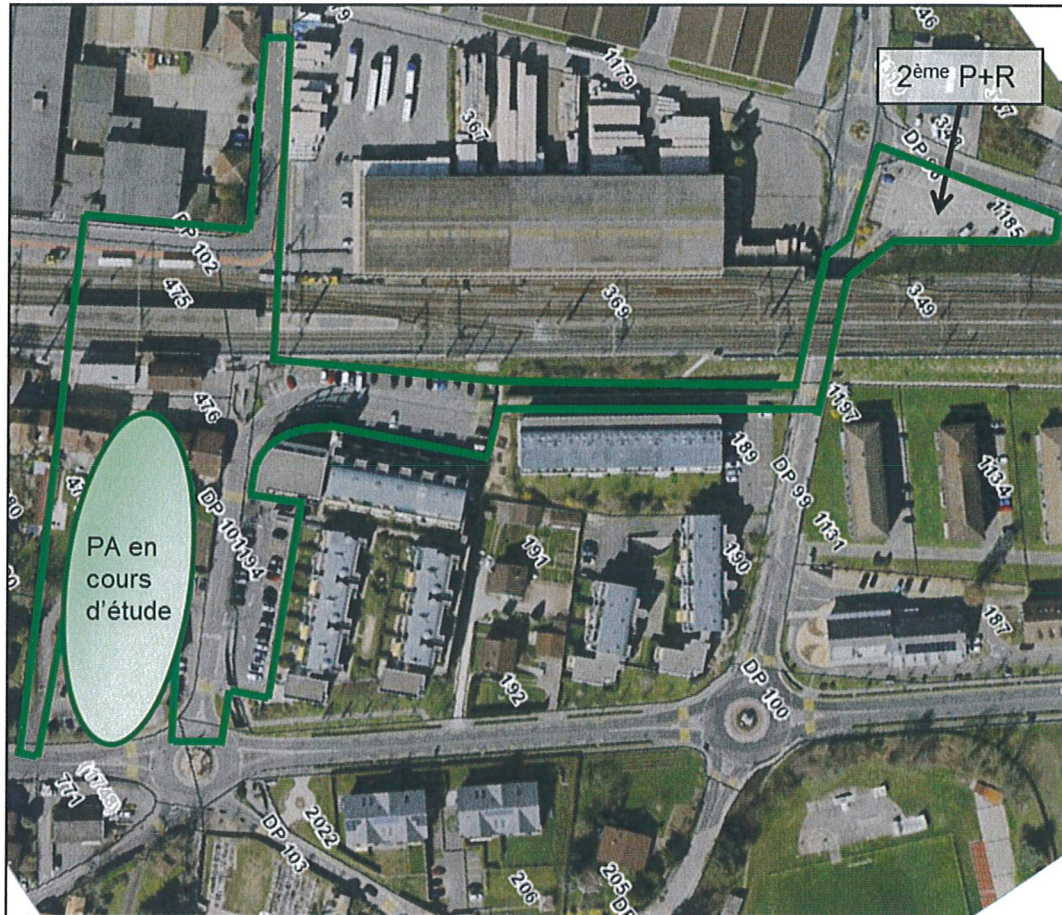
### **Mandataire**

La présente étude sera attribuée à un groupement pluridisciplinaire de bureaux, dont le pilote sera un bureau spécialisé dans le domaine du trafic et de la mobilité. Il s'adjoindra les compétences de prestataires spécialisés dans le domaine de l'aménagement de l'espace public et du génie civil, afin d'assurer un projet de qualité et répondant à tous les usagers.



## II. Périmètre d'intervention de l'étude

Le secteur d'intervention est le périmètre potentiel dans lequel devrait s'inscrire l'interface. Il est délimité en vert sur la photo aérienne ci-dessous.



Ce périmètre est à cheval sur le domaine public communal (DP 22, 97, 99, 101 et 102), et les domaines privés n°s 189, 194, 349, 369, 475, 476, 477, 478 et 479, appartenant à la Commune de Saint-Prex, aux CFF-Immobilier, ainsi qu'à des propriétaires privés.

## III. Prestations

### Etape 1 – diagnostic

Un diagnostic de la situation actuelle, des besoins de l'interface future, des objectifs modaux à atteindre et des contraintes à intégrer à l'interface sera établi.

Pour ce faire, les réflexions de mobilité déjà réalisées dans le cadre de l'étude du plan d'affectation Gare-Sud seront prises en compte et seront éventuellement requestionnées.

Il sera également tenu compte des mesures de mise en conformité LHand de la gare à court terme et des emprises réservées pour les éventuelles voies CFF supplémentaires à long terme.

Le diagnostic inclura au minimum:

1. L'identification des dysfonctionnements actuels.
2. L'identification des besoins et objectifs pour les différentes fonctions de l'interface (en tenant compte des temporalités), pour:
  - a. Les transports publics routiers (circulation et arrêts des bus, etc.)
  - b. Le trafic individuel motorisé (y compris 2 roues motorisées): dépose minute, stationnement mobility, taxis, etc.
  - c. Les vélos (sécurité des circulations et stationnement, etc.)
  - d. Les piétons (sécurité et efficacité des transbordements entre les modes de l'interface, zones d'attentes, etc.)
  - e. Les éventuelles autres fonctions (WC public, etc.).
3. L'identification des contraintes du site et de l'interface:
  - a. Fonctionnelles (accès poids lourds à l'arrière du centre commercial, accès parking des PPE, PA, etc.)
  - b. Constructives
  - c. Environnementales
  - d. Foncières
  - e. Géométriques (girations bus, emprises réservées, etc.)

## **Etape 2 – concept**

Sur la base du diagnostic, le mandataire se basera sur les propositions de l'étude de mobilité du plan d'affectation Gare-Sud et le complètera par différentes variantes d'organisation de l'interface dans le périmètre d'intervention.

La réflexion se fera en tenant compte des impacts générés par les variantes sur:

- L'efficacité de fonctionnement de l'interface et du transbordement entre les différents modes de transports, en commençant par les modes les plus déterminants;
- Le fonctionnement des bus (accessibilité, arrêts);
- La sécurité de l'ensemble des modes;
- Les impacts environnementaux éventuels;
- Les impacts physiques et techniques (constructifs);
- Les emprises foncières;
- La qualité potentielle de l'espace public produit;
- L'analyse du coût des différentes variantes entre elles (ordre de grandeur).

## **Etape 3 – élaboration des plans d'avant-projet de la variante retenue**

Cet avant-projet indiquera:

1. Un plan complet de l'aménagement (échelle 1:500) définissant l'implantation, le dimensionnement de l'interface routière, ainsi que le traitement des différents modes de déplacements qui l'utilisent (les fonctions);
2. Les détails techniques utiles à la bonne compréhension du projet;
3. Les coupes-types principales;
4. Les girations pour la circulation/arrêts des bus et, si nécessaire, pour les autres modes de transports ou usagers du site et en particulier pour les poids lourds.

L'étude sera suffisamment précise pour localiser les éventuelles emprises du projet et pour estimer son coût.

#### **Etape 4 – chiffrage du projet et identification des éléments éligibles à la subvention cantonale**

Des estimations de coûts seront élaborées à +/-30% et présentées, selon un découpage par objet et les éléments éligibles à une subvention cantonale au titre de la stratégie des interfaces de transports de voyageurs.

Au terme de cette étude préliminaire, une convention de financement des études de projet sera établie. Elle portera principalement sur un accord pour les aménagements, ainsi que sur le coût des études de projet subventionnés par le Canton.

#### **IV. Répartition des coûts du mandat**

Cette étude sera financée par la Commune de Saint-Prex.

Un subventionnement à hauteur de 50% sera octroyé par le Canton pour cette étude, conformément à la stratégie cantonale.

#### **V. Incidence financière**

Le montant estimé est de Fr. 102'000.– TTC. Une marge d'environ 10% est à compter pour tout complément qui pourrait s'avérer nécessaire (+ Fr. 10'000.–) pour un montant total de Fr. 112'000.– TTC.

Cette dépense sera financée par les recettes courantes ou par emprunt et sera amortie en deux fois, dès 2022.

#### **VI. Planning intentionnel**

Fin 2021	signature du contrat de l'étude préliminaire après le vote du crédit d'étude par le Conseil communal
	signature de la convention de subventionnement de l'étude préliminaire
	démarrage de l'étude préliminaire
Fin 2022	validation de l'étude préliminaire (durée estimée 8 à 10 mois)
2023 – 2025	signature de la convention de subvention des études de projet, développement du projet
	sollicitation des crédits d'ouvrage et demande d'autorisation de construire
	signature de la convention de subvention de réalisation
2025	travaux dès la fin du chantier CFF.





### Conclusions

En conclusion et vu ce qui précède, nous vous proposons, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les décisions suivantes:

#### LE CONSEIL COMMUNAL DE SAINT-PREX

- vu le présent préavis municipal
- entendu le rapport des commissions chargées de l'étudier
- considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour

#### DÉCIDE


1. d'autoriser la Municipalité à poursuivre l'étude préliminaire de l'interface de la gare de Saint-Prex;
2. de lui accorder le crédit nécessaire, soit la somme de Fr. 112'000.–, pour entreprendre cette étude;
3. d'admettre que cette dépense soit financée par les recettes courantes de la bourse communale ou par emprunt;
4. d'admettre que cette dépense soit amortie en deux fois, dès 2022.

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 13 septembre 2021.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic

La Secrétaire

  
S. Porzi

  
A. Guyomard

Déléguée municipale: M<sup>me</sup> Véronique Savioz, municipale

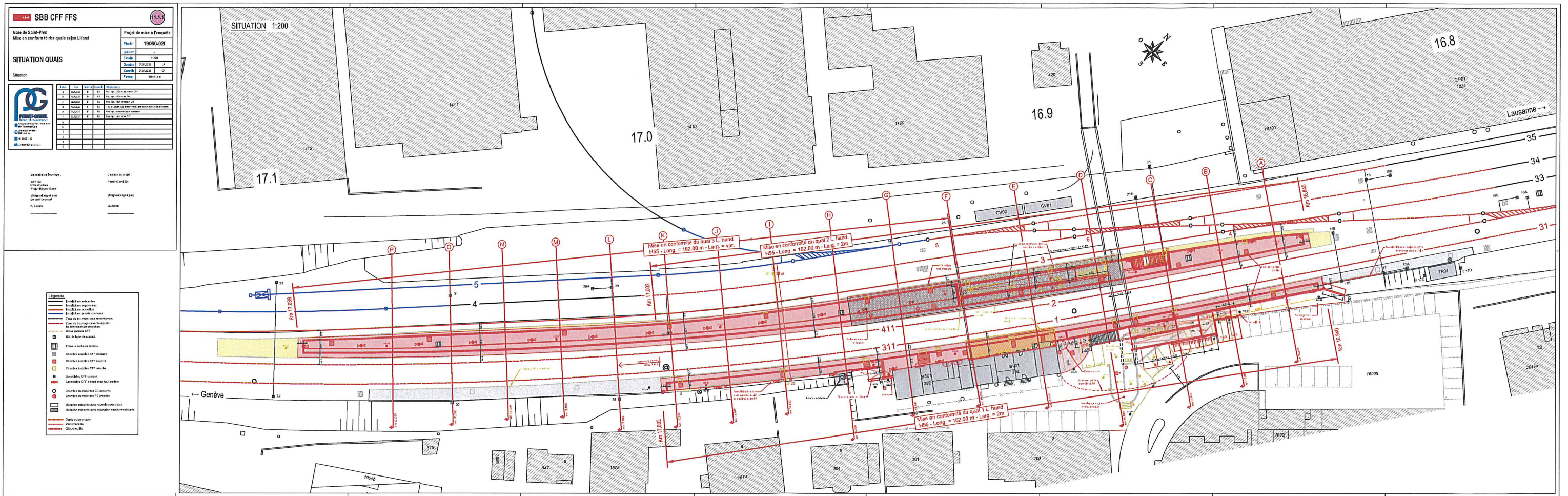
Annexes: 1 Plans de la gare CFF mise aux normes LHand

2 Extrait du plan des emprises réservées par les CFF

3 Extrait du concept régional de stationnement P+R, dans le district de Morges de l'ARCAM







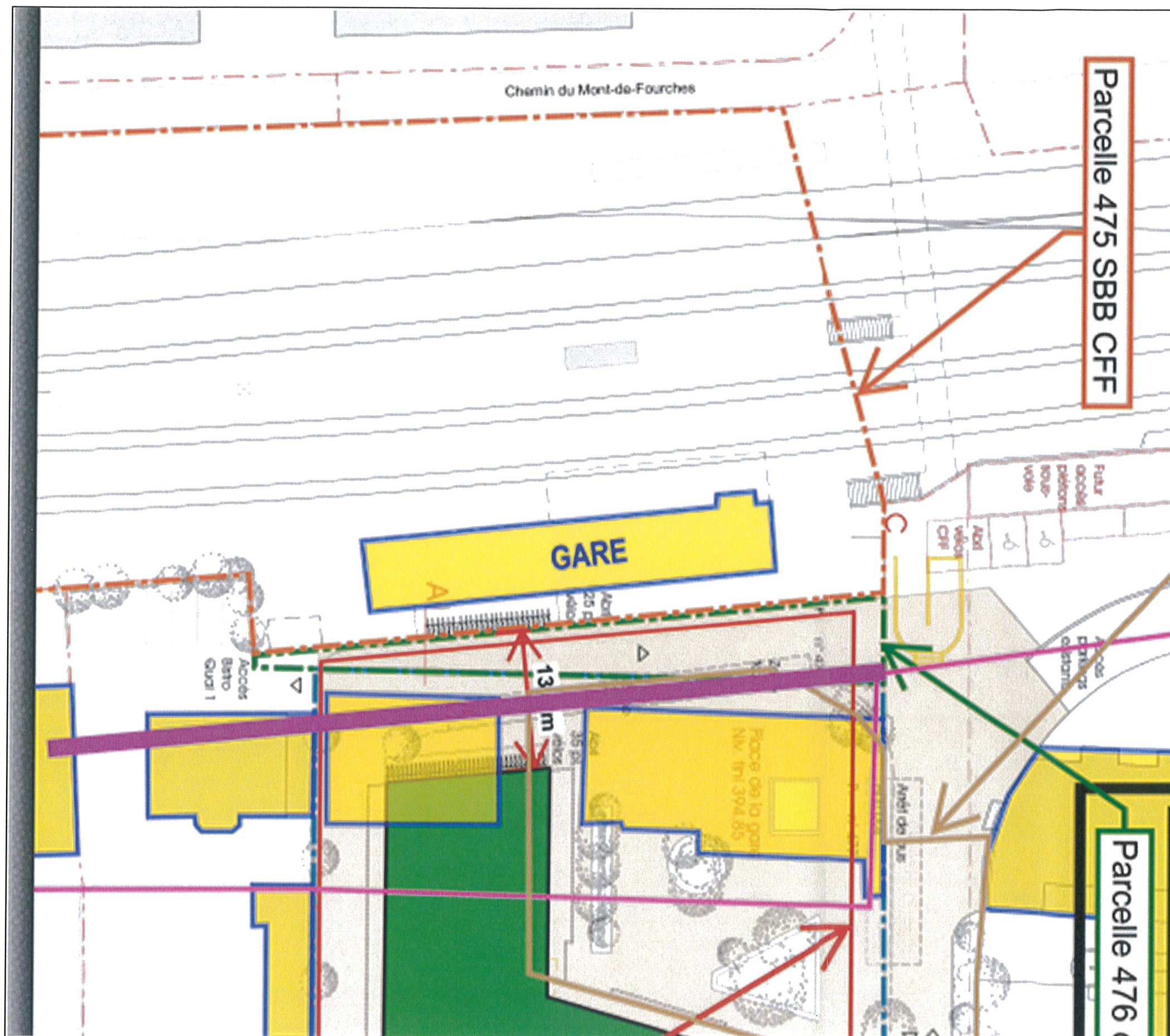


**Annexe 2 : Emprise réservée pour la nouvelle ligne à 2 voies Genève Lausanne (principes généraux – les limites pourraient être un peu affinée printemps 2022)**

Le trait violet gras est la limite de l'emprise réservée à respecter dans l'étude de l'interface

(source Yvan Baumgartner Chef de Projet CFF infrastructure et développement du réseau)

## St Prex





# Synthèse des besoins identifiés par interface (P+R, B+R, 2RM)

70

- Typologie des interfaces :**
-  gare de Morges
  -  gare très bien desservie (RE, RER/BAM 15')  
Cadence 1/4h Morges - Yens vers 2024
  -  halte bien desservie (RER/BAM 30')
  -  autre halte de rabattement (RER/BAM 60')
  -  autre point d'arrêt régional (bus  $\geq 30'$ , RER/BAM 60')
  -  rabattements sur TP urbains à définir au niveau local
- Dimensionnement préconisé :**
-  P+R 10 (+5) demande P+R estimée selon méthode DGMR (+estimation sommaire de la demande nouvelle des districts voisins)  
NB : Besoins en bornes de recharge en cours d'étude à l'échelle régionale
  -  B+R 10 (5) demande vélos estimée selon guide OFROU (dont box fermé)
  -  2RM 10 demande motos estimée selon motorisations 2RM et TIM

Source cadences : DGMR, CFF, MBC

25026-N-0213 / PHG-FRA / DT 05.20



## Total

**P+R 1'220 (+135)**  
**B+R 1'790 (470)**  
**2RM 215**

Ces valeurs de dimensionnement correspondent à l'optimum souhaité.  
La répartition de l'offre sera toutefois à moduler en fonction des contraintes locales.  
Une mise en oeuvre par étapes est recommandée, en fonction de l'évolution de la fréquentation.

