



Prangins, le 17 avril 1980

AU CONSEIL COMMUNAL DE PRANGINS

Préavis No 29/80

Concerne: Choix d'une variante du passage dénivelé projeté sur la voie CFF.

Responsable: La Municipalité

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs,

En date du 2 mai 1979, motion a été déposée devant le Conseil Communal, sous la signature de 3 conseillers, MM. F. Mühlethaler, J. Jotterand et A. Meylan. Pour le texte de cette motion, se référer au procès-verbal de la séance du Conseil Communal du 2 mai 1979.

Conclusion de cette motion, conformément à l'art. 57, lettre A, du règlement du Conseil Communal, inviter la Municipalité à bien vouloir, dans le délai le plus bref possible, présenter un rapport

- faisant état du coût, sur la base de devis estimatifs, des solutions suivantes:

- a) passage inférieur au niveau du passage à niveau actuel
- b) passage supérieur au lieu dit "Creux aux Grenouilles"

- et comparant ces deux possibilités à celle du passage supérieur préalablement étudiée.

Tenant compte de la décision prise par le Législatif, la Municipalité a immédiatement demandé des offres à divers bureaux d'ingénieurs, dont ZSCHOKKE Conrad S.A., rue de Sébeillon 7 à Lausanne finalement retenue pour l'étude projetée. Nous relevons que le coût de cette étude, par cette entreprise, ne dépassait pas les compétences municipales.

Le résultat de cette étude a abouti au calcul de 4 variantes, 2 au niveau du Creux aux Grenouilles et 2 au niveau de la halte CFF. Ces études ont fait l'objet de 7 plans distincts comme suit:

- Plan no 01      Passage supérieur au Coutelet (Creux aux Grenouilles) et passage inférieur piétons à la halte CFF actuelle
- Plan no 02      Passage supérieur au Coutelet (Creux aux Grenouilles) avec 2 travées, complémentaire au plan No 01
- Plan no 03      Passage supérieur au Coutelet (Creux aux Grenouilles) avec 1 travée., complémentaire au plan No 01 et 02

Plan no 04	Passage inférieur, véhicules et piétons, à la halte CFF de Prangins
Plan no 05	Passage inférieur, véhicules et piétons, profil en long
Plan no 06	Passage inférieur, véhicules et piétons, coupe transversale à 4.50 m.
Plan no 07	Passage inférieur, véhicules et piétons, coupe transversale à 3.50 m.

La comparaison des différentes variantes selon les estimations qui nous sont données par le bureau ZSCHOKKE, sont les suivantes:

- 1.-- Passage supérieur vers le "Coutelet" (Creux aux Grenouilles), ainsi qu'un passage souterrain pour piétons, de quai à quai à la halte CFF (plans n° 01 à 03)
  - a) 2 travées Frs. 4'840'000.--
  - b) 1 travée avec dalle pleine Frs. 5'060'000.--
- 2.-- Passage inférieur pour trafic véhicules et piétons
  - a) hauteur libre de 4.50 m., rampe à 10% Frs. 4'730'000.--
  - b) hauteur libre de 3.50 m., rampe à 8% Frs. 4'595'000.--
- 3.-- Passage supérieur proposé par les C.F.F. en 1974, longueur 118 m., prix actualisé succinctement sur la base du devis des CFF Frs. 3'350'000.--

Les prix mentionnés ci-dessus ressortent d'une étude approfondie de la maison ZSCHOKKE, et notamment de contacts permanents pris par cette dernière, tant auprès des représentants des C.F.F., que ceux du Département des Travaux Publics et du géotechnicien.

Ils comprennent également le coût de l'emprise des terrains nécessaires à la construction du projet dans l'état actuel des plans. Prix valable à fin octobre 1979. Pour de plus amples détails, s'en référer à la lettre ZSCHOKKE du 29 février 1980, versée au dossier.

Le dossier complet de la maison ZSCHOKKE, concernant l'étude des projets proposés a été soumis à l'attention du Département des Travaux publics, service des routes, à Lausanne, et à la Direction des Chemins de Fer Fédéraux, 1er arrondissement, à Lausanne

Les prises de position de ces deux instances sont les suivantes:

#### ETAT DE VAUD

Par lettre du 24 mars 1980, l'ingénieur en chef indique, après examen des plans et devis, se prononcer comme suit:

- " - La variante passage supérieur vers le Coutelet (nos 2a et 2b) ne peut pas s'inscrire dans un tracé convenable pour une route cantonale. En outre, cette solution demanderait l'aménagement d'un carrefour supplémentaire sur la RC 30 c.

./.



Pour notre part, il n'y a pas d'entrée en matière pour cette variante que nous ne pouvons accepter.

- Des trois autres variantes, soit No 1a-PI hauteur libre 4.50 m, No 1b-PI hauteur libre 3.50 m et No 4-PS projet 1974, c'est à cette dernière que nous donnons notre préférence. Cette solution de passage supérieur résout le mieux les problèmes de circulation (visibilité) et d'entretien.
- Nous serons d'accord de proposer à M. le Chef du Département que l'Etat participe à la construction d'une des variantes Nos 1a, 1b ou 4 pour un montant de Frs. 650'000.-- à Frs. 700'000.--, somme envisagée en 1974 déjà. Les approbations du Conseil d'Etat, de la Commission des routes et du Grand Conseil restant réservées.
- Nous vous informons aussi que le projet de la suppression du PN de Prangins n'est pas inscrit dans le programme 1977-1980 de l'Office fédéral des routes, ni d'ailleurs dans le programme 1979-1983 de l'Etat (voir rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur les constructions routières prévues ces prochaines années - septembre 1979).„

Concernant l'éventuelle subvention de l'Office fédéral des Dignes, le Dépt. des Travaux Publics, dans sa lettre du 9 avril 1980 déclare pouvoir répondre affirmativement. Nous sommes informés que la demande doit se faire sur la base d'un projet déterminé, ce pour pouvoir être inscrit au prochain programme de l'Office fédéral des routes (1981-1984). En ce cas, la demande doit être présentée au cours de cet été 1980.

Le montant approximatif de subside de l'O.F.R., correspond environ au 1/3 de la part routière, soit le coût des travaux, diminué des frais de déplacement de canalisations et conduites, et de la part ferroviaire (participation des CFF).

Lors de l'étude du projet 1973, cette part de l'Office Fédéral des routes représentait environ Frs. 600'000.--.

#### CHEMINS DE FER FEDERAUX

Par lettre du 9 avril 1980, les C.F.F., prennent position comme suit:

" Nous confirmons que notre offre de participation est valable pour une durée de 10 ans à compter de l'approbation du projet de 1973 par le Canton de Vaud, à savoir le 21.12.1973.

En cas de construction d'un ou de deux ouvrages dénivelés permettant de supprimer le passage à niveau et de renoncer à toute présence de personnel à la station de Prangins, notre participation de base avait été estimée à Fr. 2'000'000.--. Il s'agit d'un montant non indexable, qui doit être amputé de tous nos frais subséquents, c'est-à-dire de tous les frais inhérents à la non-construction du passage supérieur routier projeté en 1973.

Dans ces conditions, notre contribution serait la même, quelle que soit celle des 4 variantes présentées par l'entreprise ZSCHOKKE S.A. qui sera retenue. Sous réserve de l'approbation de notre Direction générale, notre participation serait approximativement la suivante, après déduction de nos frais fixes (automatisation des barrières), ainsi que des frais annuels cumulatifs :

./.

<u>à fin 1980</u>	<u>à fin 1981</u>	<u>à fin 1982</u>
Fr. 1'390'000.--	Fr. 1'250'000.-- *)	Fr. 1'110'000.-- *)

\*) non compris une adaptation éventuelle de la déduction due au renchérissement du coût de la vie.

De ce tableau il ressort que la subvention des C.F.F. diminue d'environ Frs. 140'000.-- par année, subvention valable, nous le rappelons, jusqu'au 21 décembre 1983.

Nous souhaitons toutefois discuter avec les C.F.F. comme avec l'Etat de Vaud, du montant de leur subvention, afin d'obtenir une participation maximale.

En conclusion, la Municipalité, compte tenu du tracé du "Coutelet" (Creux aux Grenouilles) et des emprises qu'il nécessite, ne peut le maintenir d'autant moins que l'Etat de Vaud confirme ce point de vue et conteste toute participation.

En compétition avec le projet de 1973, il reste la variante B, c'est-à-dire le passage sous-voies avec 2 formes d'exécution techniquement réalisable avec un vide de passage de 3,50 m., ou de 4.50 m. L'Exécutif opte pour un passage à 4.50 m., ce qui permet le passage de tous véhicules utilitaires, dont notamment le camion des ordures ménagères dont le gabarit est de 3.60 m à 3.80 m en hauteur. Il n'y a pas lieu de prendre en considération la différence de prix, puisqu'elle s'élève à Frs. 135'000.--.

Pour répondre à la demande de comparaison formulée par les motionnaires, la Municipalité se détermine comme suit et ceci, bien entendu avec les chiffres qu'Elle détient actuellement et des prévisions résultant des correspondances échangées.

#### A charge de la Commune

##### Pour le passage sous-voies à 4.50 m

Prix de la construction		Fr. 4'730'000.--
Subventions à prendre en considération:		
Participation de l'Etat de Vaud et O.F.R.	Fr. 1'300'000.--	
Participation des CFF en 1980	Fr. 1'390'000.--	Fr. 2'690'000.--
A charge de la Commune		<u>Fr. 2'040'000.--</u>
Si exécution en 1981, à charge de la Commune		<u>Fr. 2'180'000.--</u>
Si exécution en 1982, à charge de la Commune		<u>Fr. 2'320'000.--</u>
Sous réserve de l'éventuelle augmentation des prix de la construction.		



Pour le passage dénivelé primitivement prévu et ajusté  
au prix d'octobre 1979

Frs. 3'350'000.--

Participation de l'Etat de Vaud et O.F.R.  
Participation des CFF en 1980

Frs. 1'300'000.--

Frs. 1'390'000.-- Frs. 2'690'000.--

Si exécuté en 1980, à charge de la Commune

Frs. 660'000.--

Si exécuté en 1981, à charge de la Commune

Frs. 800'000.--

Si exécuté en 1982, à charge de la Commune

Frs. 940'000.--

Abstraction faite des coûts, la Municipalité propose au Conseil Communal de porter son choix sur la poursuite de l'étude pour un passage inférieur à 4.5 m au niveau de la halte C.F.F. de Prangins, et de prendre les décisions suivantes:

LE CONSEIL COMMUNAL DE PRANGINS

vu le préavis municipal No 29/80 concernant le choix d'une variante du passage dénivelé projeté sur la voie CFF,

lu le rapport de la Commission chargée d'étudier ces projets,

attendu que ce dernier a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

d é c i d e

1/ d'opter pour la solution d'un passage inférieur à 4.5 m à la halte CFF de Prangins.

d'autoriser la Municipalité à transmettre tous les dossiers faisant l'objet de la présente étude au maître de l'oeuvre compétent avec mission de poursuivre.

Ainsi délibéré en séance extraordinaire du jeudi 17 avril 1980, pour être soumis au Conseil Communal de Prangins.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic

F. Mathey

Le secrétaire

A. Badel