

Rapport de la Commission chargée du choix d'une variante du passage des voies CFF en vue d'une liaison entre la route de l'Etraz et le centre du village (Préavis municipal No 29/80)

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

La Commission nommée par le Conseil communal lors de sa séance du 5 mars 1980 s'est réunie quatre fois soit le 24 mars, les 12, 14 et 21 avril 1980. Le 24 mars et le 14 avril, elle a rencontré en début de séance la Municipalité. Le 12 avril, elle a effectué une visite des sites proposés pour le passage. Enfin, le 21 avril, elle s'est prononcée sur le préavis municipal.

Introduction

Conformément à la motion déposée devant le Conseil communal le 2 mai 1979, la Commission a examiné avec attention les projets suivants:

- 1^o) passage inférieur pour véhicules et piétons sur le tracé du passage à niveau actuel, ci-après passage inférieur Gare (2 variantes, hauteurs 4,5 et 3,5 m, projets Zschokke: plan 04A, profils 05 et 07, coupes 06 et 08).
- 2^o) passage supérieur pour véhicules au lieu-dit Coutelet (Creux aux Grenouilles) complété d'un passage inférieur pour piétons et petits véhicules à la gare, ci-après passage supérieur Coutelet (2 variantes, 1 et 2 travées, projets Zschokke: plan 01A, élévations 02 et 03).
- 3^o) passage supérieur pour véhicules et piétons sur le tracé du passage à niveau actuel, ci-après passage supérieur Gare (ancien projet CFF: plan 12 L 32).

Afin de mieux cerner les avantages et les inconvénients des diverses solutions en présence, l'examen de ces projets a été effectué tout d'abord sans tenir compte d'une part, des positions respectives de l'Etat de Vaud et des CFF et, d'autre part, des coûts. La Commission a en outre bénéficié des données du plan d'aménagement régional (Bureau Plarel) et des résultats de l'enquête sur le trafic local (Bureau Transitec-Biermann). Elle a eu à sa disposition les considérations émises par le Bureau Mullner-Guignard-Wiezig le 29 juin 1976, le procès-verbal de la séance du 21 mars 1980 entre la Municipalité et les Bureaux Plarel et Transitec, les doubles des lettres échangées entre la Municipalité, les CFF et le Service des routes du Département des travaux publics du canton de Vaud. Elle tient à remercier la Municipalité des informations fournies.

A - Avantages et inconvénients des divers projets

Remarque préliminaire:

Il ressort des études effectuées jusqu'à ce jour que la traversée de Prangins par la rue de la Gare, La Place, la route de la Bossière et/ou celle du Clos n'est guère utilisée comme liaison entre la route de l'Etraz et la route de Lausanne (route du Lac). La route cantonale RC 27e représente avant tout un accès au centre du village. Le passage des voies CFF est donc principalement une voie d'accès pour les habitants de Prangins, liant la zone sise au nord des voies CFF au centre d'activité du village.

1°) Passage inférieur Gare

Entre les deux variantes présentées, la Commission a retenu une solution intermédiaire, soit une hauteur de 4 m, correspondant à la hauteur maximale des véhicules, prévue par la législation actuelle. Un dégagement de 3,5 m autorise déjà la passage de la plupart des véhicules lourds. Une marge de 0,5 m est une bonne sécurité. Les véhicules atteignant la hauteur maximale autorisée pourront toujours joindre le centre du village en utilisant d'autres possibilités d'accès par l'est ou l'ouest.

En conservant l'axe de la route actuelle, on maintient une liaison directe et centrale.

Un passage inférieur ne défigure que peu le paysage urbain. Il importe cependant qu'il ne soit pas trop profond, d'où la limitation de la hauteur du passage à 4m. Une route en contrebas n'entraîne pas d'inconvénients pour les maisons voisines, tous les accès pouvant être conservés par des aménagements modestes. Elle peut même être un avantage sur le plan du bruit.

Ce projet ne présente que peu d'emprises sur les propriétés voisines. Si quelques unes d'entre elles sont amputées d'une bande de terrain permettant le passage de routes ou de trottoirs, seules deux parcelles sont rendues inconstructibles.

Si la liaison avec le chemin de la Redoute et la route du Curson entraîne la construction d'un giratoire et d'un segment de route parallèle en surface, l'accès aux chemins du Coutelet et de la Chenalette est direct, donnant lieu à un croisement en contrebas qui dispose d'une visibilité comparable à celle d'un croisement de rues dans une agglomération.

Il résout simultanément les problèmes de circulation routière et d'accès aux quais de la gare CFF pour les piétons. Par contre, tous les problèmes liés au déplacement des piétons ne sont pas résolus par le projet. Ils nécessitent parallèlement l'aménagement du chemin de la Chenalette et de la partie est de celui de la Redoute. Des propositions de compléments à ce projet figurent avec les conclusions du présent rapport.

Enfin, les difficultés liées à la qualité du sous-sol, mentionnées en 1976, ne semblent pas insurmontables, n'étant même pas évoquées dans les projets Zschokke fondés sur des sondages préalables.

2°) Passage supérieur Coutelet

Un tel passage est un pont, aussi la variante à 2 travées avec la présence d'une pile dans le talus CFF côté lac ne présente guère d'inconvénient.

Une telle solution présente l'avantage de pouvoir être exécutée sur des terrains actuellement libres de toute construction. Par contre, elle oblige un élargissement sensible du chemin de la Redoute entre l'ouvrage et la rue de la Gare. Elle nécessite de plus - ce qui ne figure pas dans les plans et devis - la fermeture de la jonction rue de la Gare-route de l'Etraz, deux carrefours proches ne pouvant être envisagés. Cela nécessite le prolongement du chemin de la Chenalette sur celui du Coutelet dont l'axe devrait être modifié.

Ce passage supérieur conduit au déplacement de la RC 27e et il est un départ d'une nouvelle liaison route de l'Etraz-route de Lausanne par les Mélezes, liaison inutile vu le trafic de transit quasi nul.

La liaison entre le nord et le sud du village n'est plus directe, elle

devient même complexe avec un giratoire et un angle droit (chemin de la Redoute-rue de la Gare). Elle est décentralisée par rapport aux pôles d'habitation de la commune. On peut même se demander si, en se rapprochant du pont de la Redoute, on ne crée pas un accès inutile.

Pour une telle réalisation, les pertes de terrains sont énormes. D'une part, la commune doit sacrifier au Coutelet une parcelle ayant une grande valeur d'échange et, d'autre part, une surface propice à la construction de quelque 12 villas au lieu-dit chalet Méléze est perdue. Cette solution entraîne un véritable gaspillage des terres, le giratoire faisant suite au pont devant être réalisé sur un talus permettant de perdre de la hauteur pour retrouver le niveau abaissé du chemin de la Redoute.

Enfin, cet ouvrage, dont l'esthétique côté lac n'est pas évidente, doit être doublé d'un passage souterrain pour piétons au niveau de la gare dont les accès ne sont pas résolus de manière satisfaisante, les piétons et les petits véhicules ayant l'obligation de pénétrer dans le périmètre de la gare pour traverser sous les voies CFF.

3^o) Passage supérieur Gare

Un tel passage a l'avantage de conserver l'axe actuel de la route, maintenant une liaison directe et centrale. Mais il défigure le paysage urbain du quartier de la gare, ce qui, par deux fois, a entraîné son refus par la population de Frangins.

Dans le projet présenté, l'axe du pont est légèrement décalé vers l'est par rapport à celui de la route actuelle. Les raccordements avec le chemin de la Redoute et la route du Curson se font de part et d'autre de l'ouvrage. Enfin, les liaisons avec le chemin de la Chenalette et celui du Coutelet nécessitent aussi des voies parallèles et des giratoires. Tous ces éléments conduisent à prélever sur les propriétés voisines de larges bandes de terrain, ce qui, additionné à l'impact de l'ouvrage, entraîne de sensibles pertes de valeur des propriétés concernées.

Le problème du trafic des piétons n'est qu'imparfaitement résolu. L'accès aux quais CFF est mauvais, quasi impossible pour les handicapés et les poussettes.

B - Positions de l'Etat de Vaud et des CFF

L'Etat de Vaud n'entend pas entrer en matière pour un déplacement de la RC 27e, soit pour le passage supérieur Coutelet. Il reste partisan de la solution du passage supérieur Gare pour des raisons de circulation, de visibilité et d'entretien. Mais il reste ouvert à discuter toute nouvelle solution utilisant le même axe.

Les CFF, moyennant quelques remarques mineures relatives à l'accès aux quais qui les concerne directement, n'ont pas d'observations à formuler. Il faut donc en déduire qu'ils sont prêts à accepter la solution qui sera agréée par la commune.

C - Problèmes financiers

Il ne fait aucun doute que le passage inférieur Gare est l'ouvrage le plus coûteux, mais il résout de façon fort judicieuse le trafic des véhicules et piétons ainsi que l'accès aux quais de la gare. Il entraînera des frais supplémentaires par la réfection des chemins de la Chenalette et de la Redoute, travaux devenus urgents et déjà prévus sur le plan communal.

Les deux autres projets, passage supérieur Coutelet et passage supérieur Gare, permettent de construire des ouvrages moins onéreux, mais les frais liés aux achats de terrains ou à leur dévaluation ont certes été sous-estimés dans les devis indicatifs présentés par Zschokke. Il n'a en outre pas été tenu compte, pour le passage supérieur Coutelet, de la fermeture du carrefour rue de la Gare-route de l'Etraz et des aménagements y relatifs.

Enfin, il ne fait aucun doute que la commune pourra bénéficier de contributions relativement importantes de l'Etat de Vaud, de la Confédération et des CFF. Pour ces derniers, il conviendra de faire preuve de la plus grande fermeté vu qu'il apparaît clairement, par les chiffres toujours différents donnés dans les diverses lettres adressées à la commune, qu'ils tentent par tous les moyens de faire supporter à Prangins des frais inhérents à leur exploitation.

D - Conclusion

L'examen attentif des divers projets en présence nous permet de conclure à l'avantage manifeste du passage inférieur Gare. Cette solution devrait être seule retenue pour une étude définitive et sa réalisation rapide. Il convient cependant d'y apporter les modifications et compléments suivants (voir le plan schématique annexé)

- 1.- Réfection de la rue de la Gare (RC 27e) de part et d'autre de l'ouvrage en abaissant légèrement son niveau ce qui permet un accès en pente douce à l'ouvrage.
- 2.- Réfection du chemin de la Chenalette en élevant légèrement son niveau lors de son passage sur le ruisseau de la Chenalette, puis en l'abaissant sensiblement en direction de la rue de la Gare. Cela permet d'accéder par un chemin horizontal, puis en pente douce à la croisée. Il y a lieu d'éviter une bosse sur cette voie d'accès à un quartier en plein développement.
- 3.- Création d'un trottoir en surface, doublant celui partant en profondeur pour gagner le passage sous voie, le long de la partie terminale du chemin de la Chenalette et de la rue de la Gare. Celui-ci doit permettre l'accès direct au quai direction Lausanne des piétons et petits véhicules (poussettes, handicapés, etc.).
- 4.- Création d'un trottoir en bordure du chemin de la Redoute (en première étape, dans sa partie terminale) se continuant sur le pont élargi dans le prolongement du trottoir de la route du Curson. Il permet le passage et la sécurité des piétons à ce niveau.
- 5.- Création d'un trottoir en surface le long de la route de la Gare côté ouest, sa largeur étant prélevée sur les propriétés bordières. Dans une première étape, il pourrait aller jusqu'à la cour de l'école. Il permet aux piétons et petits véhicules (poussettes, handicapés, etc.) l'accès direct au quai direction Genève. Il est l'élément de liaison pour les piétons venant du chemin de la Redoute et de celui du Curson avec le centre du village.
- 6.- L'accès au garage de la propriété Fellmann (parcelle 338) doit être rectiligne et perpendiculaire au chemin du Coutelet. Si nécessaire, il y a lieu de déplacer l'axe de ce chemin dans sa partie terminale (emprise sur le domaine des CFF). Les accès aux maisons bordant le chemin de la Chenalette peuvent être améliorés par rapport au plan présenté.
- 7.- En plus de l'achat de bandes de terrains pour routes et trottoirs, le projet nécessite l'achat de deux parcelles rendues inconstructibles. Dans chaque cas, une partie pourra être restituée au voisin en contrepartie des prélèvements pour route et trottoir (côté est) et trottoir (côté ouest).

En conclusion, la Commission unanime vous propose, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, d'approuver le préavis municipal No 29/80, compte tenu des propositions formulées dans le présent rapport, soit:

- 1^o) d'opter pour la solution d'un passage inférieur à la halte CFF de Prangins (passage inférieur Gare), celui-ci étant limité à la hauteur de 4 m.
- 2^o) d'autoriser la Municipalité à transmettre tous les dossiers faisant l'objet de la présente étude, auxquels s'ajoutent les modifications et compléments formulés dans le présent rapport, au maître de l'oeuvre avec mission de poursuivre.

Le président : A. Meylan

Les membres : P. Antenen

J.-C. Brauch

L. Cailler

D. Fischer



Annexe

Passage inférieur Gare

Plan schématique

