COMMUNE DE
MONTREUX

PREAVIS No 15/2011

de la Municipalité au Conseil communal

sur

l'octroi d'un crédit de Fr. 1'070'000.00 pour couvrir les frais d'études liés à la construction d'un parking d'échange sur deux niveaux « P+R » à Chailly – La Foge

Date proposée pour la
1ère séance de commission :

le mercredi 18 mai 2011 à 18 h. 00

à Montreux

Version du dimanche 1er juillet 2012

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

1. OBJET DU PREAVIS

Par le présent préavis, la Municipalité de Montreux sollicite l'octroi d'un crédit de Fr. 1'070'000.00 pour couvrir les frais d'études liés à la construction d'un parking d'échange sur deux niveaux « P+R » à Chailly – La Foge.

Le montant du préavis d'étude prévoit un mandat pour l'étude du projet définitif jusqu'à la mise en soumission.

2. INTRODUCTION

Dans le Plan directeur communal (PDCom)[1] (1998-2000), les mesures préconisées en matière de politique de stationnement comportaient, entre autres, la création de parkings d'échange « P+R » en périphérie de la zone urbaine de la Commune, et notamment dans le secteur de Chailly.

Dans cette optique, un avant-projet avait été établi en 2007 par un bureau d'ingénieurs. L'étude a ensuite été poursuivie et affinée, prenant notamment en considération les besoins et les contraintes liés à la construction et à l'exploitation de cet ouvrage, sur la base des rapports techniques des études effectuées de 1999 à 2004 par un bureau spécialisé dans le domaine des transports.

D'autre part, dans le même secteur, l'Office fédéral des routes (OFROU) conduit le projet de création des deux giratoires amont et aval de la jonction autoroutière de Montreux.

La réalisation du giratoire aval est liée fonctionnellement à la création du parking d'échange « P+R La Foge », étant donné que l'une de ses branches en constitue son accessibilité.

3. BESOINS EN STATIONNEMENT

L'expression des besoins en stationnement du secteur concerné découle des éléments suivants :

- Le parking actuel « au Bugnon d'Avaux » a une capacité de 142 places de stationnement et son taux d'utilisation est d'environ 90% en moyenne, avec une augmentation d'usage avérée durant les trois dernières années (+ 10%). Il sert de stationnement pour les voitures, camions, remorques et cars, ainsi que parking d'échange.

- Le parking actuel verra une suppression de places de parc en raison de la création de la nouvelle branche du giratoire d'accès à la zone industrielle « La Foge ». Celle-ci contribuera à une meilleure sécurité et accessibilité en liaison directe avec l'autoroute. Cependant, les places de parc supprimées devront être restituées, eu égard à leur importante utilisation actuelle.

[1] PDCom : adopté par le Conseil Communal le 28 juin 2000 et approuvé par le Conseil d'Etat le 26 février 2001

- Un premier sondage a démontré que le village de Chailly, ainsi que les riverains de La Foge, ont besoin d'environ 40 places de stationnement supplémentaires.

- Actuellement, les cars « touristiques » sont stationnés sur le parking de la place du Pierrier à Clarens. Le projet de réaménagement de cette place ne prévoit pas le stationnement des cars ni une augmentation en places de parc « voitures » pour les abonnés fixes. Le parking d'échange « P+R » Chailly – La Foge devra donc compenser une partie de ces besoins.

- Pendant les périodes de manifestations (Festival de Jazz, Marché de Noël, etc.), le parking d'échange « P+R » se justifie d'autant plus dans ce secteur (estimation de 300 places de parc en période de festival), ayant une meilleure accessibilité en liaison directe avec l'autoroute et l'utilisation des transports publics.

Une projection des besoins futurs a été effectuée, en tenant compte des éléments susmentionnés :

- Besoins actuels[2] :	220 places
- Diminution de l'offre du parking existant au Pierrier :	+ 40 places
- Besoins supplémentaires avérés selon sondage :	+ 40 places
- Augmentation du parc automobile (1.5%/an[3]) sur 10 ans :	+ 45 places
Total	345 places

En résumé, les besoins à moyen terme (10 ans) sont de 345 places sur 2 niveaux de parking et les besoins à long terme, selon le PDCom (§ 5.1 ci-après), sont de 450 places sur 3 niveaux.

4. TRANSPORTS PUBLICS VMCV

Le parking d'échange « P+R » sera desservi par les transports publics des VMCV. A cet effet, un arrêt de bus à l'entrée du parking sera aménagé.

Le succès du « P+R » dépendra de l'attractivité de l'offre en termes de coût et de la fréquence des bus qui devront desservir les points névralgiques de notre Commune.

Une étude d'adaptation de la desserte VMCV sera engagée dans tout le secteur lié à ce futur parking (Chailly-Clarens/Montreux), afin de prendre en compte l'ensemble des éléments associés à ce projet.

5. INTEGRATION DU PARKING DANS LE SITE

5.1 Données PDCom

Depuis l'autoroute, le futur parking représentera la carte de visite de Montreux, et en particulier pour l'automobiliste utilisant le « P+R ». Il est donc important de soigner l'image de cette porte d'entrée qui constitue en quelque sorte le premier accueil dans notre Commune.

[2] Les places pour les cars sont comprises dans les besoins actuels, selon la relation suivante :
1 place de car = 5 places de voiture
[3] Augmentation moyenne suisse

De plus, le PDCom définit plusieurs objectifs de mise en valeur du secteur concerné.

Le plus important correspond au cadre de vie et à l'image de marque de la ville et de la Commune, afin de mieux mettre en valeur Montreux et prendre ainsi en compte les éléments révélateurs de l'identité de notre région.

Pour Montreux, ville de rayonnement international, la requalification de cette « porte d'entrée de la ville » est prépondérante en termes de réseaux routiers.

L'aire du parking d'échange est appelée à devenir une composante de cette scénographie et requiert, par conséquent, une conception architecturale et paysagère soignée. Il convient d'optimiser la capacité des places de parc pour arriver à 450 places visées dans le PDCom, couvrant ainsi les besoins futurs du « P+R » et répondre à une demande des habitants riverains.

5.2 Possibilités de constructions selon le PGA

Les affectations et les possibilités constructives des parcelles No 7501 et 7538 du cadastre de Montreux doivent être examinées sous l'angle du régime en vigueur et sous l'angle du régime en cours de légalisation.

5.2.1 Régime en vigueur

La parcelle No 7501 est affectée par le PEP[4]« La Foge », approuvé par le Conseil d'Etat le 18 novembre 1977, à la zone d'utilité publique, qui autorise la réalisation de places de jeux et de sports, ainsi que des constructions d'une hauteur de 4.50 mètres maximum mesuré à la corniche en rapport avec l'utilisation de ces places. Une distance de 3.00 mètres minimum doit être assurée à la lisière forestière.

La parcelle No 7538 est affectée à la zone hôtelière – para-hôtelière et aux activités annexes s'y rapportant, par l'addenda au PEP « La Foge », approuvé par le Conseil d'Etat le 12 novembre 1993. Une autre affectation accessoire peut être autorisée par la Municipalité, si elle est compatible avec l'affectation principale. Le degré de sensibilité au bruit est III (DS III).

5.2.2 Affectation en cours de légalisation

Les parcelles No 7501 et 7538 sont colloquées, par le PGA[5] en cours de procédure, en zone d'activités artisanales, industrielles et autres affectations compatibles. La construction de logement n'est autorisée que pour des besoins de gardiennage et la construction de dépôt n'est autorisée que si ce dernier est directement lié à une entreprise implantée sur le territoire communal. Le degré de sensibilité au bruit est III (DS III).

[4] PEP : plan d'extension partiel
[5] PGA : plan général d'affectation

Les constructions autorisées ont une hauteur de 12.00 mètres maximum mesurée à la corniche pour un volume construit de 5 m^3 par m^2 de surface de parcelle. Des superstructures, intégrées et limitées au minimum techniquement indispensable, peuvent être réalisées en plus de la hauteur maximale. L'implantation des bâtiments doit respecter une distance de 5.00 mètres à la limite de la parcelle voisine, sauf si un besoin objectivement fondé nécessite une implantation en limite de parcelle et moyennant l'accord des voisins. 1/3 au moins des espaces non bâtis doivent être végétalisés. La plantation d'arbres ou haies peut être imposée par la Municipalité.

5.2.3 Synthèse

Les affectations en vigueur des parcelles N° 7501 et 7538 ne sont pas susceptibles d'accueillir un P+R. En effet, ce dernier ne correspond ni à une construction d'utilité publique pour les jeux et le sport (parcelle N° 7501), ni à une construction hôtelière (parcelle N° 7538).

Le régime légal transitoire applicable au territoire montreusien commande que les projets de constructions répondent, en termes d'affectation et de données constructives, à la fois au régime en vigueur et au régime en cours de légalisation, le plus restrictif prenant le pas sur l'autre. En l'occurrence, la problématique relève essentiellement de la compatibilité de la construction projetée (un P+R) avec l'affectation du sol. Il n'y a donc pas de régime qui soit plus restrictif que l'autre à impérativement prendre en compte, les affectations étant contradictoires et non pas comparables.

Ainsi, la réalisation d'un P+R serait uniquement compatible avec la zone d'activités artisanales et industrielles du plan général d'affectation en cours de procédure de légalisation, sous réserve bien entendu, du respect des données quantitatives attachées à cette zone (mesure d'utilisation du sol).

A supposer que la procédure de légalisation du PGA de Montreux doive encore tarder de manière importante, la réalisation d'un P+R sur les parcelles N° 7501 et 7538 nécessiterait dès lors la légalisation préalable d'un plan partiel d'affectation (PPA) afin de modifier l'affectation actuelle du sol.

Au cas où cette dernière hypothèse devait se confirmer, elle constituerait finalement une chance au projet en offrant la possibilité de mettre en œuvre un acte de planification ad-hoc, capable de prendre en compte de manière intégrale le résultat des mandats d'études parallèles. En tout cas, la procédure de mise en concurrence telle que proposée par ce préavis correspond bel et bien à la première étape à franchir, la question du règlement du statut du sol intervenant simultanément ou dans la foulée, à la lumière des orientations prises par les concurrents.

5.3 Constructions envisageables

Le potentiel d'utilisation de cette parcelle communale d'environ 5'000 m2 doit être optimalisé en envisageant d'autres possibilités combinées avec la construction du « P+R ». De plus, la construction doit être prévue en deux phases, soit 345 places dans un premier temps (2 niveaux), avec possibilité d'augmenter ultérieurement à 450 places (3ème niveau), répondant ainsi à l'étude effectuée lors de l'élaboration du PDCom.

Par ailleurs, la construction du 3ème niveau pourrait être combinée avec la réalisation de locaux susceptibles d'accueillir une exploitation compatible avec une zone artisanale et industrielle ou autre activité compatible (degré de sensibilité au bruit III).

La première variante, qui a été envisagée dans le cadre des études préliminaires, est la possibilité d'enterrer complètement ou partiellement le parking (un ou deux niveaux enterrés) laissant cette surface libre à une éventuelle construction.

Cette variante a été écartée principalement en raison de la nature des terrains (composés de roche molassique très dure), donc très coûteuse à réaliser. La variante de base proposée correspond à la construction d'un parking sur deux niveaux hors sol ; l'estimation du coût de construction est de 8,5 millions.

Le coût supplémentaire, pour enterrer un niveau, est de 3,5 millions. Le coût supplémentaire, pour enterrer les deux niveaux, est de 6 millions.

A noter que pour 5'000 m2, un droit de superficie rapporterait sur 60 ans un montant non indexé de CHF 2,4 millions (60 ans x CHF 8.00 x 5'000 m2 = CHF 2,4 millions). En tenant compte des mêmes hypothèses que précédemment avec une indexation annuelle des revenus de 1%, la valeur actualisée nette des revenus au taux de 4% s'élève à CHF 2,7 millions. Ce montant ne tient pas compte de l'investissement supplémentaire initial (6 millions) qui vient directement en diminution des revenus, ainsi que des frais d'étude.

Ainsi, dans le cahier des charges (qui sera établi après acceptation de ce préavis) il sera demandé de proposer la construction d'un parking sur deux niveaux hors sol, avec la possibilité d'une extension des places jusqu'à 450 et avec la combinaison de différents locaux correspondants aux possibilités du PGA.

6. MANDATS D'ETUDES

6.1 Etude pour la construction du parking « P+R »

Dans le cadre de l'appel d'offres pour l'exécution de cet ouvrage, la seule variante qui assure un travail abouti et conforme aux exigences du maître de l'ouvrage est un mandat d'études parallèles. Cette forme de concours est un peu plus onéreuse que la procédure classique de l'appel d'offres, mais donne la garantie d'une recherche concertée de solutions.

Cette méthode est conforme à la législation sur les marchés publics et se déroule de la manière suivante :

1. invitation de plusieurs groupements de bureaux d'études (4 à 5 architectes et ingénieurs dans ce cas) pour effectuer des études parallèles avec des objectifs intermédiaires, durée totale environ 3 mois ;
2. constitution d'un collège d'experts composé de représentants politiques et techniques (services techniques communaux, professionnels qualifiés indépendants, etc.) ;

3. élaboration d'un échéancier avec un ou plusieurs objectifs intermédiaires permettant le dialogue avec le collège d'experts, afin d'ajuster la poursuite du projet ;
4. le choix du mandataire est effectué par le collège d'experts et validé par la Municipalité ;
5. un groupement de bureaux d'études emporte le marché et obtient le mandat pour l'exécution du parking.

6.2 Etude générale du trafic dans le secteur de Chailly

Un mandat sera donné à un bureau spécialisé pour effectuer une étude de circulation liée à la mise en place du futur parking d'échange « P+R ».

Cette étude sera réalisée en collaboration directe avec les transports publics VMCV, afin d'analyser en détail l'adaptation de leur réseau avec ce projet. Cette analyse comprend deux volets, l'un constitué d'une étude plus large pour les transports publics et l'autre d'une étude locale pour la circulation privée.

Les mesures d'accompagnement, en termes d'aménagements routiers, feront l'objet d'un projet spécifique, lequel sera intégré dans le futur préavis de construction du parking. Il en sera de même des moyens structurels nécessaires à la mise en place de la desserte du « P+R » par les VMCV.

7. COUT DU CREDIT D'ETUDE

7.1 Etudes parallèles

La procédure « mandat d'études parallèles avec poursuite d'un mandat » nécessite dans un premier temps de sélectionner plusieurs bureaux pour effectuer des études en parallèle amenant au choix définitif d'une variante.

Ce montant est arrêté à CHF 30'000.00[6]. Le montant global se répartit de la manière suivante :

- Rétributions des concurrents (5 x Fr. 30'000.00)	CHF	150'000.00
- Indemnités du collège d'experts (maximum 4 jours)	CHF	40'000.00
- Fourniture documents de base	CHF	2'000.00
- Frais divers, publication, débours	CHF	3'000.00
- Divers et imprévus	CHF	15'000.00
Total TTC	CHF	210'000.00

Le coût de l'opération, estimé à CHF 210'000.00, prend en compte les rétributions à attribuer en fonction des prestations demandées, les indemnités du collège d'experts et les frais d'organisation.

[6] Sous réserve de l'accord du collège d'experts dans le cadre de l'élaboration du règlement-programme

7.2 Etude du projet définitif

Le présent préavis comprend le mandat qui sera attribué au groupement de bureaux d'études choisi par le collège d'experts. Le montant prévoit les prestations nécessaires à l'élaboration du projet définitif, l'appel d'offres pour la construction et l'analyse de celles-ci.

Le coût lié à cette étude est estimé à CHF 650'000.00.

La suite du mandat, comprenant les plans d'exécutions et le suivi du chantier jusqu'à la réception de l'ouvrage, sera intégrée dans le préavis de construction.

7.3 Etude générale du trafic dans le secteur de Chailly

Le coût lié à cette étude est estimé à CHF 35'000.00.

7.4 Etude en cours

Le montant des études en cours, dont le financement est actuellement assuré par un compte d'attente ou des comptes budgétaires, doit être transféré dans le présent préavis d'études. De cette manière, le financement de l'ensemble du projet sera assuré par un préavis/compte unique.

Il s'agit :

- **Du mandat « BAMO »**[7] : l'objet de ce mandat est de préparer un dossier d'appel d'offres sur la base de l'avant-projet du parking sur deux niveaux établi par le bureau d'ingénieurs.

  Le montant de ce mandat est estimé à CHF 35'000.00.

- **De l'étude d'avant-projet** : cette étude a permis de définir les contraintes liées à la construction d'un parking sur deux niveaux.

  Le montant de cette étude est estimé à CHF 20'000.00.

- **De l'étude géotechnique** : cette étude a permis de connaître les caractéristiques du sol, de manière à adapter le projet en conséquence, et d'éviter ainsi toute surprise lors des travaux d'excavation.
  Le montant de cette étude est estimé à CHF 25'000.00.

[7] BAMO : bureau d'appui au maître de l'ouvrage

8. COÛT

Les frais liés à l'étude de ce projet sont les suivants :

- Mandat d'études parallèles	CHF	210'000.00
- Etude du projet définitif (jusqu'à la rentrée des soumissions)	CHF	650'000.00
- Etude de circulation	CHF	35'000.00
- *Mandat « BAMO »	CHF	35'000.00
- *Etude d'avant-projet	CHF	20'000.00
- *Etude géotechnique	CHF	25'000.00
- Divers et imprévus 10% environ	CHF	95'000.00
Total TTC	CHF	1'070'000.00

*Ces trois prestations, d'un montant total de CHF 80'000.00, correspondent aux études en cours décrites dans le § 7.4 ci-dessus.

9. PREAVIS

Sur la base du projet lauréat, une nouvelle demande de crédit sera déposée auprès de votre Conseil au printemps 2012 en vue de financer l'exécution du projet.

10. JURY

Il convient de rappeler, par analogie à un jury dans d'autres formes de concours, que la Municipalité doit nommer un collège d'experts, dont la majorité des membres doit être des professionnels qualifiés dans les domaines concernés et la moitié au moins de ceux-ci indépendants du maître de l'ouvrage. Il pourrait être composé de 7 membres et 2 suppléants.

11. ECHEANCIER

La planification pour la réalisation de cet ouvrage est la suivante :

- dépôt du préavis d'étude au Conseil Communal	4 mai 2011
- adoption par le Conseil Communal du préavis d'étude	15 juin 2011
- études parallèles	de juillet à septembre 2011
- mandat pour l'étude du projet d'exécution	octobre 2011
- mise à l'enquête publique (30 jours LATC)	janvier 2012
- dépôt du préavis de construction	février 2012
- adoption du préavis	mars 2012
- début des travaux	mai 2012
- fin des travaux	novembre 2013

A toutes fins utiles, nous rappelons que la réalisation de ce parking sera intégrée dans la branche du giratoire aval de l'autoroute, dont la réalisation devrait intervenir au printemps/été 2012 selon le programme de l'Office fédéral des routes (OFROU).

12. CONSEQUENCES FINANCIERES

La demande de crédit n'entraîne pas d'effets sur l'effectif du personnel communal.

La dépense pour la réalisation de cet ouvrage est portée au programme des investissements 2010–2012.

Au 31.12.2010, les fonds disponibles en trésorerie s'élève à CHF 55 millions. Le total des emprunts bancaires se monte à CHF 37.7 millions.

Sur la base du budget adopté de l'exercice en cours et des crédits d'investissements en cours de réalisation, le financement du présent préavis pour CHF 1'070'000.00 est assuré par la trésorerie.

Le montant total de CHF 1'070'000.00 sera directement amorti par la réserve générale (compte No 9282.001).

Les conséquences financières liées à l'exploitation du parking « P+R » devront faire l'objet d'une étude spécifique (tarifs, types d'abonnements, frais de maintenance, desserte VMCV, etc.). Le résultat de cette analyse sera intégré dans le préavis de construction.

13. CONCLUSIONS

En conclusion, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL DE MONTREUX

vu le préavis No 15/2011 de la Municipalité du 15 avril 2011 sur la demande d'un crédit de CHF 1'070'000.00 pour couvrir les frais d'études liés à la construction d'un parking d'échange sur deux niveaux « P+R » à Chailly – La Foge,

ouï le rapport de la commission chargée d'étudier cette affaire, considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

DECIDE

1. d'autoriser la Municipalité à entreprendre les études liées à la construction d'un parking d'échange sur deux niveaux « P+R » à Chailly – La Foge ;
2. de lui allouer à cet effet un crédit d'investissement du patrimoine financier de CHF 1'070'000.00 au maximum ;
3. de couvrir la dépense par les fonds disponibles de trésorerie ;
4. d'amortir directement la dépense par un prélèvement correspondant dans la réserve générale (compte No 9282.001) ;
5. d'autoriser la Municipalité à signer tout acte ou convention en rapport avec cette opération.

Ainsi adopté le 15 avril 2011

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic : Le secrétaire :

P. Salvi L.S. Ch. C. Riolo.

Annexe : 1 plan de situation du 28.3.2011

Délégation municipale : M. Christian Neukomm, Conseiller municipal