

RAPPORT DE PRÉAVIS N° 104-2016

AXES FORTS DE TRANSPORTS PUBLICS URBAINS (AFTPU)

PROJET DE TRAM (TRAM T1) ENTRE LA PLACE DE L'EUROPE À LAUSANNE ET LA GARE DE RENENS

REQUALIFICATION DE L'AVENUE DU 14-AVRIL

COLLECTEURS ET TRAVAUX CONNEXES



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	2
CONTEXTE GÉNÉRAL	3
AXES FORTS DE TRANSPORTS PUBLICS URBAINS (AFTPU).....	4
PRÉSENTATION	4
QUESTIONS DES COMMISSAIRES	5
MODIFICATION DU PLAN DE CIRCULATION DE RENENS	8
PRÉSENTATION	8
QUESTIONS DES COMMISSAIRES	9
AMÉNAGEMENT DE LA RUE DU JURA – 14-AVRIL	10
PRÉSENTATION	10
QUESTIONS DES COMMISSAIRES	11
COLLECTEURS ET TRAVAUX CONNEXES.....	12
PRÉSENTATION	12
QUESTIONS DES COMMISSAIRES	13
CORRECTIONS AU PRÉAVIS	14
DÉLIBÉRATIONS	14
VCEU	15
DÉTERMINATION DE LA COMMISSION	15
SIGNATURES DES COMMISSAIRES.....	16

INTRODUCTION

La Commission de préavis était composée de :

M. Selim Ibrahimi
M. Jean-Pierre Leyvraz
M. Robert Mulopo
Mme Dominique Perret
Mme Gisèle Martin
Mme Suzanne Sisto-Zoller
M. Ali Korkmaz, excusé
M. Stéphane Montabert (président-rapporteur)

La Commission s'est réunie le 23 mai 2016 pour étudier le préavis concernant tous les tenants et aboutissants en rapport avec le projet de tram T1 pour Renens. Etaient présents les Municipaux suivants :

Mme Marianne Huguenin, Syndique
Mme Tinetta Maystre, Direction Urbanisme et Travaux
M. Jean-François Clément, Direction Finances - Cultes
M. Olivier Golaz, Direction Sécurité publique - informatique - population

Ainsi que les invités suivants :

M. Samuel Barbou, Responsable entité grands projets TL
M. Xavier Herpin, Chef de projet axes forts SDOL
M. Cédric Albert, Architecte, Responsable projets Architram
M. Christophe Sarda, Chef de service travaux Renens

A toutes ces personnes, la Commission adresse ses remerciements.

Les plans et schémas qui agrémentent ce rapport sont extraits des présentations données à la Commission lors de cette séance.

Illustration page précédente : arrêt Galicien.



Vue d'artiste d'une version du projet de terminus du tram, Place de l'Europe à Lausanne.

CONTEXTE GÉNÉRAL

La Municipalité considère le projet de tram comme un objectif ambitieux avec de multiples intervenants. On peut citer comme origine une étude de l'EPFL il y a plus de dix ans sur l'ossature des transports publics, et qui statuait sur la limite de capacité de la ligne 7 et son éventuelle amélioration en tramway. L'étude fut transmise au PALM (impliquant Lausanne-Prilly-Renens-Crissier) ce qui permit ensuite à la Ville d'être prête pour le mettre dans un dossier et obtenir des subventions - à hauteur des coûts estimés du projet. Ce premier tronçon a été choisi par l'agglomération pour être présenté à la Confédération.

Le PALM 2012 a retenu la prolongation du tram dans une ligne Renens-Bussigny-Villars-Sainte Croix. Ce préavis est la résultante de ces dix ans de travail, de négociations, d'information... La Municipalité a retrouvé des tout ménages de 2009, 2010, 2011, témoignant de sa volonté de communiquer sur ce dossier. Mais, après la mise à l'enquête du tram en 2012, il y eut une sorte d'interruption du projet, une mise en suspens, à cause d'oppositions lausannoises. Disparaissant de l'écran radar, le tram semblait s'être évaporé !

Pendant ces années, la Ville de Lausanne a souhaité négocier avec les opposants, les commerçants. Le nouveau projet de Place de l'Europe ressemblait trop à une simple interface de moyens de transports. Un projet révisé de la Place de l'Europe permit d'améliorer la vision de la nouvelle place, mais le tram prit du retard.

Le projet a été porté par le Canton, par les Axes Forts. Si le projet se concrétise c'est en grande partie sur le territoire de Renens. Il faut accueillir, négocier voire diriger les propositions.

Les communes de Prilly-Renens-Crissier se sont regroupées dans une commission de projet pour travailler mensuellement avec les mandataires (dont Architram) et à l'interne de Renens ; un groupe de concertation (représentants des partis, de la société civile, des commerçants...) a siégé douze fois jusqu'à la mise à l'enquête. La Municipalité souhaitait partager les options avant de les diffuser. Piste cyclable, arborisation, autant d'aspects ont été discutés dans ce groupe de travail avant la transmission au groupe de projet.

Le projet semble colossal mais par rapport à ce qu'il amène à la ville en bonification il est en tout point remarquable, grâce à tout ce qu'il permet d'économiser et de rénover en même temps.

Le tram reste très raisonnable pour Renens parce que la Commune recevra beaucoup de subventions. Elle a énormément bénéficié d'un *timing* favorable et de douze ans de préparation.

AXES FORTS DE TRANSPORTS PUBLICS URBAINS (AFTPU)



Les dix stations du tram, avec l'extension probable de la ligne vers Crissier.

PRÉSENTATION

La ligne de tram s'étend sur 4,6 km. Les rames auront 20 km/h de vitesse commerciale et relieront 10 stations, avec une distance interstitielle d'environ 500 m entre chacune, ce qui est une valeur usuelle. Il y aura 10 tramways en première étape. Les véhicules seront longs de 40 m et larges de 2 m 65, avec plancher bas.

Aux abords des arrêts du tram, des barrières seront placées pour empêcher les gens qui verraient le tram de courir pour l'attraper en traversant dangereusement les voies. Des accès sont prévus pour les personnes à mobilité réduite (pente de 6% au maximum). Il y aura également des bandes en relief au

sol pour personnes malvoyantes. Les quais seront à hauteur de planchers des rames du tram pour un accès direct.

Le tram est le chaînon manquant permettant de desservir les quartiers en remplacement de transports publics saturés. Il n'y aura plus d'accès automobile rue de Crisser et rue de Lausanne. L'accès au Garage atelier des TL se fera grâce à un viaduc d'accès passant par-dessus la voie ferrée.

Alors qu'il circulera à Renens aux côtés de la chaussée, au niveau de Prilly le tram passera en site central, mode qu'il gardera jusqu'à la place de l'Europe.

L'arrêt Prélaz-les-Roses servira d'interface avec un futur BHNS (Bus à Haut Niveau de Service).



Vue 3D de la future station Prélaz-les-Roses, interface avec le BHNS en piste centrale.

A Lausanne, une nouvelle rampe Vigie-Gonin sera créée pour maintenir un accès à la circulation (petite ceinture lausannoise) pour les véhicules individuels et certaines lignes de bus. C'est une mesure de compensation à la fermeture au trafic de la rue de Genève entre la place de l'Europe et la rue de la Vigie. La rampe permettra le maintien de la fonctionnalité du réseau pour les mobilités individuelles et l'accès à tous les parkings du centre-ville lausannois.

Dans l'ensemble le chantier durera 4 ans et demi. Les deux extrémités (Renens et la rampe Vigie-Gonin) seront les deux premiers secteurs de travaux.

QUESTIONS DES COMMISSAIRES

- Quelle sera la fréquence de service?

On part sur des intervalles de 6 minutes entre deux rames, avec la possibilité de passer à 5. Les TL gèrent les budgets que le Canton a alloués. Une première commande ferme de 10 rames pourra être complétée par 3 rames optionnelles pour l'extension vers l'ouest.

- Quel est le niveau de sécurité? Sans passage à niveau, ne risque-t-on donc pas un accident? Voit-on de façon vraiment adéquate l'arrivée d'une rame?

Le tram circulera en site propre... Sauf vers Galicien-Malley avec les bus injectés sur le réseau le matin. Le tram sera surélevé avec une bordure par rapport à la chaussée. La voiture n'a pas vocation à aller en voie de tram. Il faudra travailler la signalisation pour les passages piétons. L'Office Fédéral des Transports est vigilant.

- Vous annoncez une vitesse des rames jusqu'à 50 km/h ?

En vitesse de pointe elle sera plutôt de 45 km/h, pointe atteinte vers Renens-Perrelet, sans carrefour ni passage piéton. Les TL seront attentifs avec un accompagnement de la montée en puissance de la ligne... C'est un compromis ; on veut que le tram soit silencieux pour les riverains, mais aussi que piétons et cyclistes soient au courant de l'arrivée d'une rame.

- Quelle est la durée de trajet des bus actuels ?

Elle est de plus de 20 minutes. Aux heures de pointes seulement 37% des courses respectent l'horaire à cause du trafic.

- Le problème des trams c'est qu'on ne les entend pas venir... Si on est un peu handicapé...

La Suisse allemande a plus l'habitude... A Tel-Aviv on a même un café d'un côté et la terrasse de l'autre... Mais il faudra s'habituer, il n'y a pas de raison que les habitants de l'Ouest lausannois fonctionnent différemment. Il y aura un conducteur disposant d'un angle de vision large, un travail est en cours sur la cabine pour y parvenir.

- Le tram roulera sur rail. A-t-on étudié d'autres possibilités techniques comme des coussins, etc. ?

Toutes les technologies ne sont pas encore matures. Beaucoup de villes planifient le retour du tram, à Berne, Nantes, Grenoble... Ce mode de transport redevient un outil mais fonctionne différemment du siècle passé. Le tram du XXI^e siècle est maîtrisé grâce à l'expérience des autres villes. Il n'a notamment rien à voir avec le TSOL ou le LEB, ne serait-ce que parce qu'il ne fait pas le même poids.

- Dans les endroits comme le Galicien, le BHNS et le tram seront sur le même site propre ?

Oui, avec une signalisation pour éviter toute collision entre ces deux modes.

- Qu'en est-il des feux rouges ? Les automobilistes devront-ils supporter les interminables attentes comme pour le LEB où le feu est rouge bien avant qu'il n'arrive et bien après qu'il soit passé ?

Le LEB ou le TSOL sont liés à une norme fédérale ferroviaire. Le tram n'obéit pas aux mêmes contraintes et il aura des délais de passage beaucoup plus courts. Tout a été pensé pour que cela circule de façon fluide autour de lui.

La gestion des carrefours sera l'objet d'une analyse fine. On donnera naturellement priorité au tram mais en liant différents carrefours entre eux afin qu'ils passent en cascade au vert. Les carrefours plus

isolés ne seront pas reliés. Hors de toute préférence pour tel ou tel mode de transport, l'écoulement des flux de véhicules motorisés est une nécessité.

- Certaines images de stations du tram montrent des emplacements publicitaires sur les arrêts. A quel volume de pollution visuelle peut-on s'attendre ?

Il s'agit seulement d'illustrations standards. On n'est pas allé jusqu'à ce niveau de détail dans le projet.



Le Viaduc historique du Galicien, et le nouveau viaduc.

- Le projet de nouveau viaduc au Galicien, visible sur les images de synthèse, se marie fort mal avec l'ouvrage historique. N'aurait-on pas pu faire une continuité de style entre le nouveau viaduc et l'ancien ?

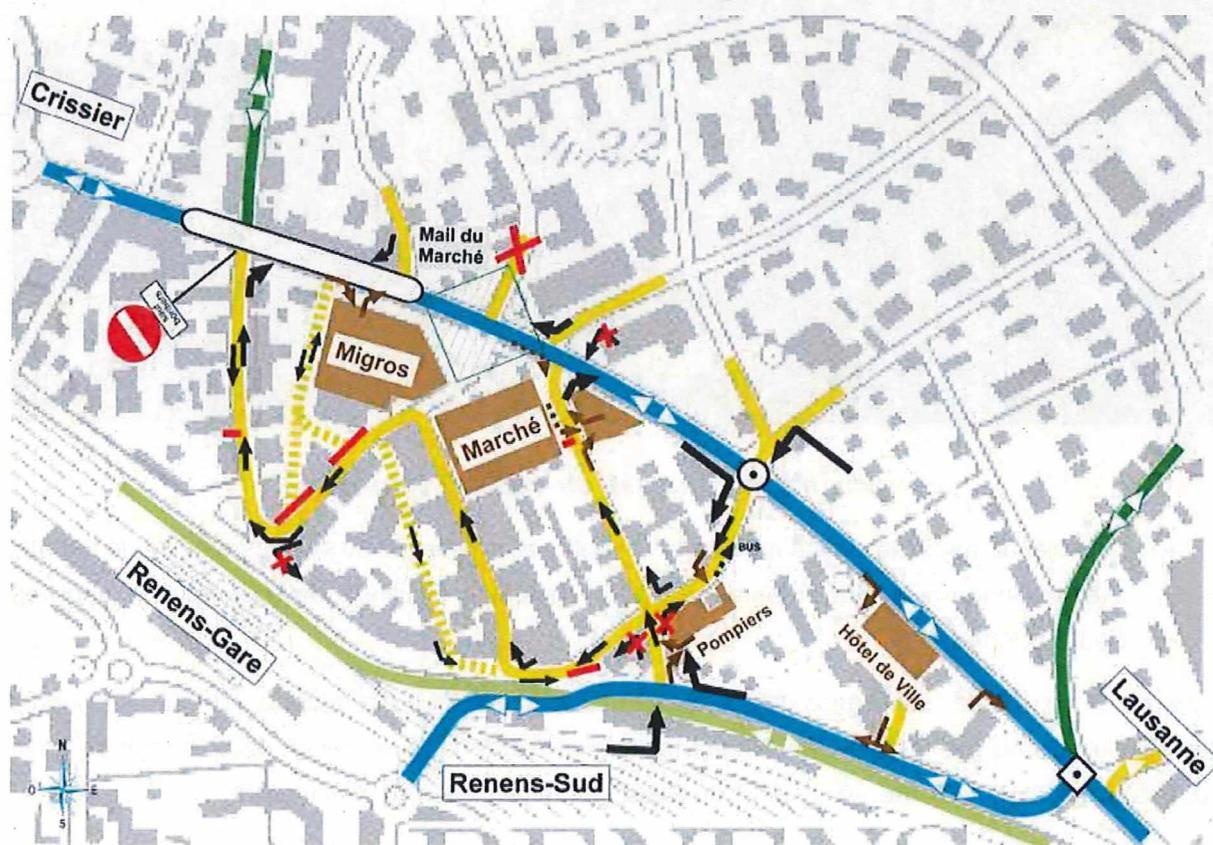
Il y a eu un groupe de travail avec différentes variantes... Celle-ci a été retenue par le jury. Il y avait des spécialistes du patrimoine. La volonté a finalement été de faire un viaduc dans le style de notre époque et pas dans celui du style original du Galicien, même si cela fait une rupture.

MODIFICATION DU PLAN DE CIRCULATION DE RENENS

PRÉSENTATION

La modification du plan de circulation de Renens a pour objectif de libérer la rue de Lausanne et de reporter la circulation à double-sens sur l'avenue du 14-avril. Le centre de Renens fonctionne comme un immense giratoire, pas toujours très lisible pour qui n'en n'a pas l'habitude... On arrive à une situation plus intelligible avec ce double-sens, qui mettra fin au transit dans l'hyper centre, la contrainte étant bien sûr de maintenir l'accès à toutes les rues du centre-ville.

Le nouveau plan de circulation verra la mise en place d'un "giratoire allongé" ou "cigare" vers la Migros, et d'un "serpent" de circulation au centre-ville - ou une éventuelle mise en zone piétonne, la question n'est pas encore tranchée. Il faut de toute façon privilégier les parkings et maintenir les voies d'accès.



Le nouveau plan de circulation au centre-ville, avec un « serpent » de circulation. Les double-sens sont en bleu, les rues à sens unique en jaune, avec quelques exceptions pour les riverains.

Certains passages subsistent pour l'accès aux parkings (flèches brunes)

Renens perdra au total une centaine de places de stationnement. La Municipalité assume une volonté de réduire la place dévolue à l'automobile, et le choix de réduire le nombre de places de parc. Les études montrent une certaine marge de manœuvre à ce sujet.

Concernant les arbres, certains (165 au total) seront abattus, d'autres (173) replantés, d'autres encore seront évidemment laissés en l'état. Le bilan sur Renens est donc de 8 arbres supplémentaires. Les essences d'arbres ont été choisies sur tout le tracé.

QUESTIONS DES COMMISSAIRES

- On devait prendre des essences indigènes et on nous parle désormais de Tulipier de Virginie ou de Févier d'Amérique ?

Le choix des essences a été validé par les services. Le Tulipier de Virginie est une sorte de magnolia, le Févier d'Amérique une sorte d'acacia, il y aura aussi des platanes et des pins sylvestres. Ce sont des variétés bien acclimatées pour nos contrées et qui y sont courantes, malgré leur nom parfois exotique.

- Le passage sous voie de la gare deviendra-t-il à sens unique ?

Le projet initial mis à l'enquête prévoyait un passage à sens unique. Toutefois, l'avancement rapide des travaux CFF à l'est de la gare offre la possibilité de faire passer le tram en pont par-dessus le passage plutôt que sur la rue. Cette évolution du projet permettra de conserver le double-sens dans le passage, ainsi que le giratoire actuel installé au sud. Ceci nécessitera encore une nouvelle PAP (Procédure d'Approbation des Plans) qu'on appelle une « mise à l'enquête complémentaire ».

- Touche-t-on aux terrains de pétanque ?

Le mur de soutènement côté route devra être reculé. On mord sur une partie de la surface dévolue au club. Les pistes seront plus courtes mais réaménagées. La pétanque va rester. On peut dire que la commune s'en sort bien puisque le tram nous paye un nouvel aménagement de ce terrain...

- Y aura-t-il du gazon sur la piste du tram ?

Cet aspect est décrit p.17 du préavis. L'orpin est le choix de Renens pour le trajet entre le passage du 1er août, éventuellement jusqu'à Perrelet. C'est une petite plante vivace (du genre *sédum*) qui permet de végétaliser le sol en s'épargnant un système d'arrosage tout en faisant obstacle aux mauvaises herbes. C'était une demande du groupe de concertation. Il n'y aura pas de béton sous l'herbe, l'eau peut pénétrer. Lausanne a une optique différente et emploiera peut-être du béton.

AMÉNAGEMENT DE LA RUE DU JURA – 14-AVRIL



Le futur Mail du Marché.

PRÉSENTATION

L'aménagement rue du Jura – 14-avril verra une diminution des espaces dévolus à la voiture, plus de place pour les vélos et les piétons. L'objectif du Mail du Marché est de changer l'atmosphère routière pour une ambiance de cœur de ville, dans laquelle on réduira physiquement et visuellement les bandes carrossables.

Sur l'ensemble du parcours de l'axe rue du Jura – 14-avril on cherchera également à augmenter la fluidité de la circulation par l'élimination des feux et l'introduction de ronds-points. Les feux subsistants seront régulés par comptage des véhicules.

A l'inverse de ce qu'on pourrait croire, l'idée d'une mise à double-sens de l'avenue du 14-avril n'est pas venue avec le tram. Elle s'inscrit dans un concept de circulation dans lequel la commune voyait son avenir. Le tram a donné le coup de fouet pour concrétiser cette vision d'aménagement routier, avec les subventions du Canton, puisque dorénavant le tram l'exige.



Aménagement de la rue du Jura – 14-avril avec le « cigare » au centre, et le Mail du Marché à la place de l'ancienne jonction avec la rue de l'Industrie.

QUESTIONS DES COMMISSAIRES

- L'aménagement donne l'impression d'une place de jeu sur un carrefour...

L'apparence devrait être différente des modélisations 3D qui ne rendent pas correctement certaines impressions. Outre des plots, il y aura une bordure et une différence de niveau entre la chaussée et la zone piétonne qui permettra de mieux délimiter les espaces.

- Quelle sera la vitesse des véhicules dans la zone ?

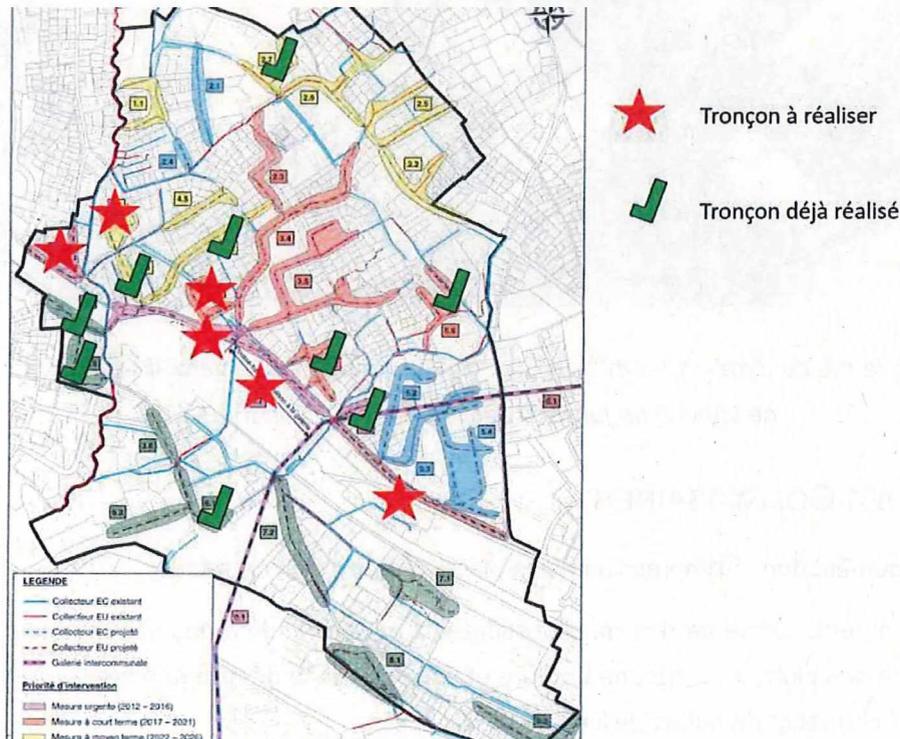
On est toujours en zone 50 km/h pour mais tout est fait, visuellement, pour donner envie de lever le pied. La Municipalité rêvait d'une zone de rencontre à 20 km/h, et a lutté sans succès avec le Canton... Il y avait aussi la possibilité d'une zone 30... Mais la zone 30 implique d'autres contraintes propres, comme l'absence de passages piétons, donc on a choisi de rester dans cette situation.

Il y aura 17'000 voitures/jour sur cet axe alors qu'on est aujourd'hui à 14'000 - 14'500 ; en 2020-2025 on estime le trafic à 21'000 véhicules... La totalité du trafic se faisant sur une voie jusqu'à Lausanne d'un côté et Arc-en-ciel de l'autre, la zone ne devrait donc pas devenir un goulet à cause d'un passage à une seule voie.

COLLECTEURS ET TRAVAUX CONNEXES

PRÉSENTATION

Sur le Plan Général d'Evacuation des Eaux de 2008 on avait identifié 6 différents collecteurs à rénover pour 11 millions de francs. Aujourd'hui on a redécoupé cela en 10 tronçons, au coût de 9'653'022.- francs. Ces collecteurs sont une véritable colonne vertébrale où tout ce qui est au-dessus vient se déverser.



Les tronçons à rénover, sous forme d'étoiles rouges, sont retardés par le tram, mais celui-ci permet de payer une partie des travaux.

Le tram implique une refonte complète de tout l'éclairage public : génie civil (socles, câblage, luminaires...) On a axé sur la technologie d'aujourd'hui mais on ne sait pas ce qu'il en sera au moment de la réalisation. Quoiqu'il en soit, Renens s'appuie sur des normes. Pour limiter l'impact visuel, on cherchera à intégrer les luminaires sur les mâts des lignes de contact du tram.

Certains collecteurs devront être déplacés pour ne pas être sous l'emprise du tram. Pas question de faire des fouilles sous les rails du tram le jour où vous avez des travaux à effectuer !

4 emplois EPT (Equivalents Temps Plein) seront pris en charge par le Canton dans le chantier pour les accompagnements du projet pour les 48 mois du projet, selon les 3 conventions.

La réfection des collecteurs sera aussi l'occasion de supprimer les passages sous voie de l'avenue du 14-avril. Cela peut sembler du gâchis mais ils étaient chers à l'entretien, peu sécurisants, mal éclairés, on devait les chauffer pour éviter que cela ne gèle... Ils servaient à détourner le flot piéton pour ne pas

entraver la circulation des voitures dans une sorte de « voie rapide » au beau milieu de la ville ; on ne veut plus ce modèle. Désormais les voitures ralentissent et les piétons traversent.

Dans les passages sous voie on a aussi une sous-station électrique qu'il n'est pas question de supprimer... On gardera donc un accès technique, une trappe donnant accès à un escalier pour y accéder.

La rue de l'Industrie sera en cul de sac avec un point de rebroussement.

Pour le tout il faudra compter environ 48 mois de travaux, mais on ne peut pas commencer tous les chantiers parce qu'il y a des oppositions. Commencer les travaux par la mise en double-sens du 14-avril est sans doute le meilleur choix car finir cette étape du projet permettra de rendre tous les autres travaux plus simples.

Il y avait 127 oppositions initialement sur un aspect ou un autre du projet. Il en reste encore 5.

- 80 oppositions ont été réglées par des accords amiables.
- L'Office Fédéral des Transports (OFT) a ensuite rencontré celles qui persistaient. Il a éventuellement rajouté des charges au maître d'œuvre sur 10 d'entre elles, ou arbitré pour des transactions (indemnités pour expropriation temporaire ou définitive par exemple) pour certaines autres.
- Enfin, 5 personnes ont recouru au Tribunal Administratif Fédéral, quatre sur Lausanne, une dans l'Ouest lausannois. Leur effet est suspensif et le jugement ouvre une possibilité de recours auprès du Tribunal Fédéral. L'arbitrage du TAF et le recours au TF peuvent prendre un an chacun.

QUESTIONS DES COMMISSAIRES

- S'il n'y a pas ou plus d'opposition sur Renens même, ne peut-on pas alors commencer les travaux ?

Sur certains tronçons on peut regarder la pertinence d'une levée partielle de l'effet suspensif, à demander au tribunal pour commencer certains travaux. Mais à partir du moment où il y a recours l'effet est suspensif, selon la volonté du législateur. Quoi qu'il en soit il reste à faire des adjudications, des plans d'exécution à effectuer par des bureaux d'ingénieur, etc., donc même si comme par enchantement les derniers obstacles juridique s'évaporeraient, on ne pourrait pas commencer les travaux le lendemain.

Naturellement, les gens qui font opposition ne font pas opposition à un déplacement des conduites... Mais le chantier du tram revient à tout mettre dans le même sac. La globalité du projet de tram a permis une synergie entre les travaux, un volume qui permet de faire baisser les prix, mais qui rend aussi l'ensemble plus vulnérable aux aspects juridiques. Il y a une imbrication des mandats qui ne permet pas d'adjuger des travaux maintenant alors qu'on ne sait pas quand ils commenceront. On espère une levée de l'effet suspensif pour une meilleure visibilité.

- Que va devenir le volume occupé par les passages piétons sous la route ?

Il sera comblé. Initialement il était évidemment question de les conserver, mais lorsqu'on a réfléchi aux sorties actuelles, on a vu qu'il fallait élargir les trottoirs et décaler l'emplacement des routes, ce qui empiète sur les accès aux souterrains. Certains escaliers se retrouveraient, littéralement, sous les rails du tram ou sous la chaussée. On a essayé de garder ce qu'on pouvait, mais vu que cela coûterait plus cher de les maintenir que de les combler, avec des coûts de réfection élevés à la clef, le choix a finalement été de se séparer de ces ouvrages.

Les faire disparaître permet aussi de planter des arbres, car on dispose de davantage de profondeur de terre pour leurs racines.

Au passage piéton de la salle de spectacle des feux piétons assureront plus de sécurité.

- Ce chantier du tram implique des gens qui vont y travailler pendant 4 ans et après, ils seront licenciés parce qu'on n'aura plus besoin d'eux ?

Les Municipalités disposent de personnel à disposition et de prestataires, et savent où les chercher et où les utiliser. Bien que cela ne corresponde pas au schéma traditionnel de l'employé, il est courant dans le génie civil de travailler sur des projets, chacun étant une étape avant un autre projet ailleurs.

CORRECTIONS AU PRÉAVIS

Le préavis comporte quelques coquilles :

- Page 13, mention de date erronée : le plan directeur communal cité remonte à 1998, pas 1968.
- Page 15, dans la section en lien avec les coûts de reconstruction de l'éclairage public, le mot « non » s'est glissé en trop dans la phrase : « Seule la part non amortie du réseau actuel sera à la charge de la Ville de Renens ».
- Malgré les couleurs vertes employées sur certains plans, le viaduc d'accès à l'atelier tram des TL vers Malley ne sera pas végétalisé comme le reste de la piste du tram à Renens.

DÉLIBÉRATIONS

Les Commissaires sont plutôt convaincus par les présentations détaillées du projet. Certains écueils susceptible de provoquer de fortes réticences, comme le passage en sens unique du passage sous gare initialement prévu, ne semblent désormais plus à l'ordre du jour. Le projet est massivement soutenu par le Canton, la technologie paraît maîtrisée et des extensions sont déjà envisagées. Il reste quelques préoccupations comme le nombre de places de dépose-minute mais elles ne remettent pas en cause l'ensemble du projet.

Cependant, les Commissaires s'inquiètent de la politique de diminution de place de parc dans l'hypercentre. Ils relèvent naturellement que l'offre supérieure en transports publics amènera peut-être des

Renanais à renoncer à leur véhicule, mais comme le rappellent certains Commissaires, même une fois le tram réalisé, les transports publics seront encore loin de desservir tous les lieux où une famille de Renens peut quotidiennement être amenée à se rendre.

La discussion tourne sur les possibilités de compensation à offrir à des gens qui auraient, par exemple, acheté un macaron coûteux alors qu'il n'y a plus d'endroit où se garer. On évoque des pistes comme par exemple une négociation avec les parkings Migros et Coop pour éventuellement proposer des abonnements pour la nuit pour les habitants locaux ; mais finalement, chacun convient que ces détails ne sont pas du ressort de la Commission.

Souhaitant tout de même transmettre ce point à la Municipalité, la Commission exprime le Vœu suivant :

VŒU

Interpellée par la suppression de 100 places de parc sur le domaine public du centre-ville, supprimant unilatéralement l'offre de stationnement, la Commission souhaite que la Municipalité propose une forme de compensation pour les habitants du quartier.

DÉTERMINATION DE LA COMMISSION

Au final la Commission accepte les conclusions du Préavis N° 104-2016 avec 6 voix pour et 1 abstention.

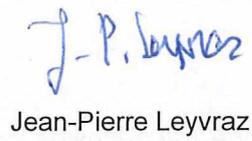


Vue d'artiste du terminus (temporaire ?) du tram T1, place de la gare à Renens.

SIGNATURES DES COMMISSAIRES



Selim Ibrahim



Jean-Pierre Leyvraz



Robert Mulopo



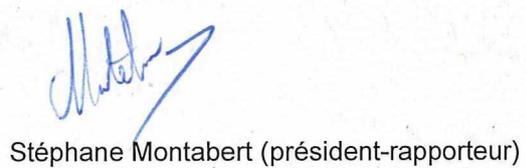
Dominique Perret



Gisèle Martin

Suzanne Sisto-Zoller

Ali Korkmaz



Stéphane Montabert (président-rapporteur)