

## PREAVIS INTERCOMMUNAL N° 100-2010

présenté aux Conseils communaux des Communes de Crissier et Renens

Crédit d'étude pour la rénovation urbaine de l'avenue du 14-Avril et de la rue du Jura

---

Renens, le 29 novembre 2010/MHo

AUX CONSEILS COMMUNAUX DE CRISSIER ET RENENS,

Madame la Présidente, Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs,

Le présent préavis est déposé devant les Conseils communaux de Crissier et de Renens, car il s'agit d'un crédit d'étude pour un projet commun de requalification de la rue du Jura et de l'avenue du 14-Avril. Il a pour but l'obtention d'un crédit d'étude d'un montant de CHF 314'563.00 TTC pour Renens et CHF 31'000.00 TTC pour Crissier, montants représentant les contributions des deux communes à cette phase d'étude.

### **BUTS**

Bien avant sa mise en service attendue pour 2017, le tram entre la place de l'Europe à Lausanne et la gare de Renens appelle de nombreuses études.

Le Canton finance le crédit d'étude pour la première étape du réseau d'axes forts de transports publics urbains dans l'agglomération lausannoise (AFTPU) et a mandaté les tl pour la direction de ce projet, qui a obtenu un cofinancement de la Confédération dans le cadre du Fonds d'agglomération. Les tl sont en charge de l'étude fine du tracé, de l'architecture de la ligne et des arrêts, et des études plus techniques qui accompagnent un projet de ce type. Les communes traversées par le tracé du futur tram ont à leur charge les études et travaux de réaménagement de l'espace public nécessaires au bon fonctionnement de l'ensemble, alors que les études de trafic proprement dites sont à charge de la direction de projet. Dans le cas des Communes de Crissier et Renens, il s'agit d'une partie de l'axe de circulation majeur quittant le centre de Lausanne en direction de Bussigny, plus précisément l'avenue du 14-Avril depuis le carrefour de Verdeaux sur Renens, puis la rue du Jura jusqu'au rond-point du Pont Bleu sur la Commune de Crissier.

Dans une logique d'efficacité des études et de rationalité des moyens à mettre en œuvre, la direction du projet du tram a proposé aux deux Municipalités concernées d'inclure l'étude de requalification de cette avenue dans le mandat général du projet. Celles-ci ont admis cette démarche, selon les critères d'efficacité et d'économie mentionnés.

Le préavis rappelle brièvement le contexte et les enjeux liés à la ligne du tram, puis l'esquisse paysagère portant sur l'espace public ; il précise ensuite le calendrier, les partenaires et les coûts qui en découlent pour chacun d'eux. Le préavis permet également de fournir une vue d'ensemble du développement de l'offre en transports publics aujourd'hui en projet.

## CONTEXTE ET ENJEUX

### Urbanisme et mobilité

#### PALM

L'Etat de Vaud, soutenu par la Confédération, engage par le biais de son Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), partie intégrante du Plan directeur cantonal, une stratégie de lutte contre l'étalement urbain et propose des mesures pour optimiser l'utilisation des infrastructures existantes et futures.

Le PALM s'appuie sur le partenariat de 27 communes. Le territoire qu'il englobe veut accueillir dans de bonnes conditions environ 40'000 habitants et 30'000 emplois nouveaux d'ici 2020. Il propose une coordination étroite entre urbanisation, transports et environnement. Il vise à freiner l'étalement urbain en créant une agglomération compacte, aisément accessible par les transports publics et les mobilités douces. Le projet des axes forts de transports publics urbains (AFTPU), et plus particulièrement celui du tram de la gare de Renens jusqu'au Flon à Lausanne s'inscrit dans cette perspective.

#### SDOL

Le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) forme un des secteurs du PALM. Le projet de tram entre dans la logique de son chantier 6 « transports publics ». En 2005, avec le Canton et les tl, le SDOL a mené une étude qui a été confiée au LITEP (Laboratoire d'intermodalité des transports et de planification) de l'EPFL, étude intitulée "Etude de l'ossature du réseau TC (transports collectifs) entre Lausanne et Renens à l'horizon 2020. Cette étude a conclu à la nécessité d'un transport public lourd déjà qualifié de tram à l'époque entre l'Ouest lausannois et Lausanne et de la nécessité de poursuivre cette étude au niveau supérieur, soit celui de l'agglomération. Elle a donc été transmise au PALM en 2006, et a été le départ d'une des études majeures du PALM, le projet des axes forts de transports publics urbains (AFTPU), appelé aujourd'hui réseau T. Comme d'autres schémas directeurs au sein du PALM, le SDOL est l'interlocuteur pour l'Ouest lausannois du projet des axes forts de transports publics urbains (AFTPU), avec un chef de projet SDOL, qui travaille en lien direct avec les tl, et dont le poste est financé comme pour les études Axes forts par le Canton.

#### Mobilité

La desserte en transports publics de l'Ouest lausannois va voir de profonds changements ces prochaines années :

- sur le plan ferroviaire, la mise en place progressive jusqu'en 2020 d'un réseau express régional (RER) et le développement de l'offre du trafic grandes lignes vont sensiblement augmenter la desserte ferroviaire de la région, jusqu'à 9 trains par heure en gare de Renens.
- l'offre du réseau de transports publics urbain sera elle aussi étendue. En plus de la création de la ligne de tram, une amélioration de la desserte du métro m1 et l'extension du réseau de transports publics sont prévues.

## PROJET DES AXES FORTS

### Etude d'opportunité, 2007-2008

Le projet des axes forts de transports publics urbains de l'agglomération Lausanne-Morges est l'une des mesures majeures du PALM permettant de densifier et de structurer l'agglomération Lausanne-Morges tout en y maintenant un haut niveau d'accessibilité et de qualité de vie.

Le besoin de renforcer les lignes principales des transports publics urbains a très vite été identifié. De nombreuses lignes de trolleybus actuellement très chargées arriveront à saturation avec le développement urbain attendu. En plus des métros m1 et m2, la nécessité de rendre certains axes de bus plus performants s'est donc imposée. Dans l'Ouest lausannois, ce développement est en lien avec l'étude LITEP mentionnée ci-dessus et avec la planification des tl visant à doubler l'offre dans l'Ouest lausannois à l'horizon 2014.

Depuis mai 2007, les études préliminaires d'un réseau d'axes forts de transports publics urbains (étude d'avant-projet sommaire) ont été effectuées afin de s'assurer du bien-fondé de la mesure, en matière d'efficacité et de coût, de vérifier sa faisabilité, et de s'assurer un large soutien politique de la part des communes concernées.

En mai 2008, au terme de cette étude d'opportunité et de faisabilité, le Conseil d'Etat et les instances politiques du PALM ont adopté un réseau d'axes forts à l'horizon 2020 - soit en priorité A et B - constitué des axes suivants :

- un axe fort tramway de Croix-du-Péage (Villars-Ste-Croix) à Rionzi (Le Mont-sur-Lausanne), via la gare CFF de Renens, Prilly-Malley, le centre de Lausanne (Place de l'Europe) et le plateau de la Blécherette, comportant deux variantes de tracé pour la liaison avec le Nord de Lausanne. Cette ligne présente une longueur totale d'environ 12,5 km (variante la plus longue),
- des axes forts de bus à haut niveau de service :
  - de Bussigny (Croix de Plan) à Lutry via le centre de Lausanne (Grand-Pont) ;
  - entre la place du Tunnel et Bellevaux à Lausanne ;
  - sur l'avenue de Florissant entre la RC 251 (Prilly-Eglise) et Perrelet ;
  - sur l'avenue de Morges entre la rue de Genève et la place Chauderon ;
  - entre la place de l'Ours et Chailly-Village.

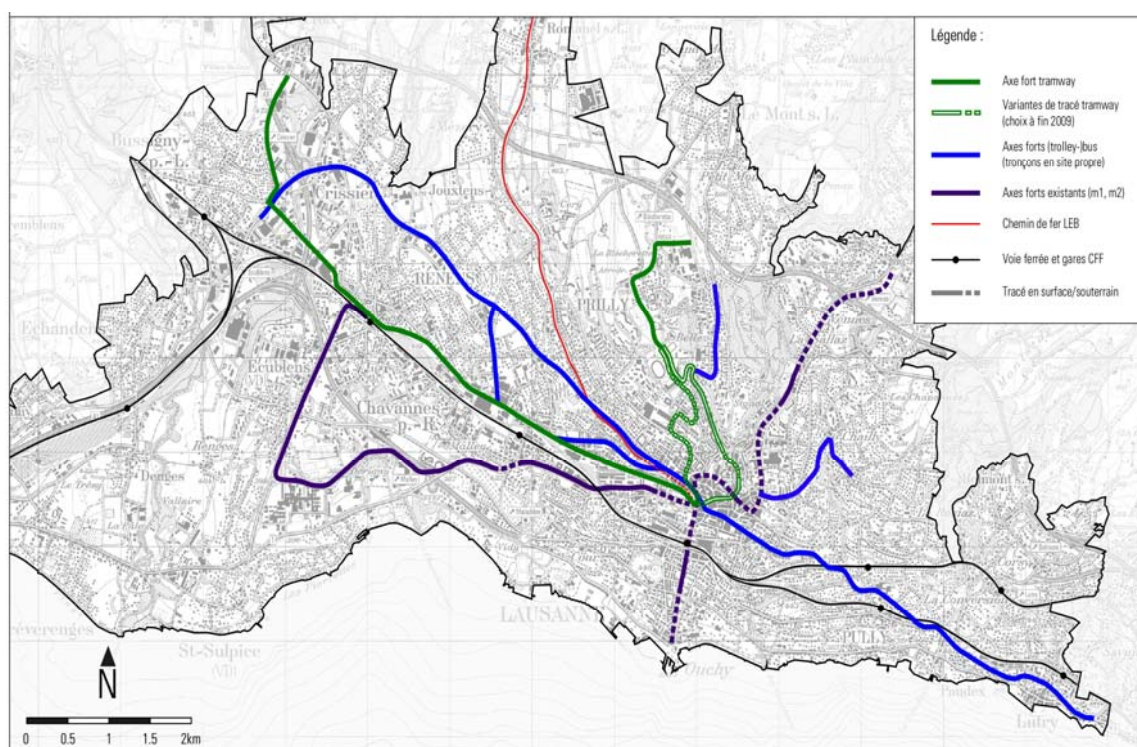


Figure 1 - Réseaux d'Axes forts horizon 2020 (état 2009)

Les rôles des axes forts de transports publics urbains de l'agglomération Lausanne-Morges, dont l'objectif est d'accroître la fréquentation des transports publics de 45% environ, sont les suivants :

- jouer un rôle structurant au niveau supérieur de la hiérarchie du réseau de transports publics urbains, en particulier dans les secteurs de développement ;
- offrir une capacité capable de répondre à une forte demande ;
- augmenter le niveau de performance et l'attrait : vitesse commerciale, régularité et fiabilité (site propre effectif, priorité, distance interstations) ;
- assurer le confort et l'image des transports publics dans l'agglomération ;
- permettre des économies d'exploitation du réseau ;
- offrir un potentiel de requalification et de dynamisation urbaine.

Le projet de tram Renens-Flon a été classé par la Confédération en priorité A et obtiendra de la part du Fonds d'agglomération un financement de CHF 75 millions, soit 40% des coûts de l'avant-projet sommaire. Les axes forts de trolleybus ont obtenu de la Confédération un financement se montant à 20% de l'avant-projet sommaire, soit CHF 20 millions.

### **Etude d'avant-projet, 2009**

L'évaluation positive en terme de rapport coût-utilité du PALM en décembre 2008 par la Confédération a permis de déterminer un taux de contribution fédéral important (40% des montants estimés lors de l'étude d'opportunité). Les mesures majeures dédiées à la mobilité dans le PALM ont donc été bien appréciées, ce qui a créé une dynamique pour la réalisation des mesures les plus urgentes et pertinentes dans un cadre temporel fixé par la Confédération (priorité A, selon le Fonds d'infrastructure destiné aux agglomérations).

Le Grand Conseil vaudois a adopté en avril 2009 l'EMPD de novembre 2008 du Conseil d'Etat accordant un crédit d'étude de CHF 7'679'000.- et un prêt de CHF 23'822'000.- aux Transports publics de la région lausannoise (tl) destinés à conduire les études détaillées (avant-projets, projet d'ouvrage, procédures de demande d'autorisations et soumissions) pour la première étape des axes forts tramway et bus à haut niveau de service (priorité A). Ces crédits ont pour but également d'achever les études d'opportunité pour la deuxième étape des axes forts (priorité B).

Une convention liant le Canton de Vaud et les tl a été signée le 8 mai 2009. Elle donne le mandat de direction du projet et la maîtrise de l'ouvrage aux tl. Par ailleurs, une commission immobilière a été nommée le 22 avril 2009 avec pour fonctions d'analyser les sites potentiels pour le dépôt tram et de négocier les emprises nécessaires à la construction des axes forts avec les propriétaires ou ayants droit.

Les avant-projets de la première étape de réalisation du réseau des axes forts de l'agglomération lausannoise (priorité A) ont été achevés en décembre 2009. Ils ont été réalisés par plusieurs bureaux d'ingénierie et d'urbanisme de l'arc lémanique. Ces études ont permis de :

- confirmer la faisabilité des axes forts,
- définir les réaménagements nécessaires pour intégrer la mobilité individuelle (motorisée ou douce),
- intégrer les projets communaux de réhabilitation des espaces publics le long de ces axes,
- définir l'enveloppe financière globale de ces mesures infrastructurelles.

Les dossiers de ces études d'avant-projet ont été envoyés à l'Office fédéral de l'aménagement du territoire (ARE), après validation formelle par les diverses instances politiques conduisant le projet des axes forts, au niveau du Canton, du PALM, et des communes. Ces dossiers ont fait l'objet d'une évaluation par l'administration fédérale, qui a abouti à un vote positif aux chambres à l'automne 2010. Ce vote confirme ainsi l'engagement financier de la Confédération.

### Tramway de Renens-Gare à Lausanne Flon

La mise en place d'un mode de transport public renforcé, avec des voies qui lui sont strictement réservées, va profondément modifier l'environnement urbain et les habitudes des usagers. Son implantation doit être pensée dans un souci de meilleure cohabitation possible entre les différents usagers de l'espace public.

Le tramway offre beaucoup d'avantages, notamment une rapidité de déplacement, un confort supérieur et une capacité de transport de voyageurs beaucoup plus importante que le bus.

La technologie avec rails a été choisie par les experts et les décideurs : elle offre l'opportunité d'augmenter le nombre de voyageurs, de créer un réseau performant et confortable et de repenser les transports de l'agglomération. Le tramway, de par son architecture de ligne, constitue un fil conducteur visible entre les quartiers qu'il traverse et crée des liens de proximité entre des communes ou des quartiers jusqu'alors éloignés.

Les études ont conduit aux choix d'une alimentation électrique par ligne aérienne et d'un plancher bas intégral. Les considérations qui ont conduit à ces choix sont, notamment, que le matériel retenu est le plus vendu au monde actuellement, qu'il bénéficie d'une base industrielle pérenne et d'une forte concurrence sur les prix. Par ailleurs, avec l'écartement des rails retenu (voie normale, 1435 mm), des synergies avec le métro m1 et le réseau CFF peuvent être envisagées à terme.

Sur le tronçon compris entre la gare de Renens et le pont du Galicien, sur la rue de Lausanne, le tramway circulera en site propre sur le côté lac de la chaussée. Depuis là jusqu'au Flon, le tramway circulera au centre de la rue. La transition entre le site propre unilatéral sud et le site propre central est prévue au niveau du carrefour du chemin du Viaduc.

Une étape ultérieure prévoit la prolongation de la ligne du tram depuis la gare de Renens jusqu'à Bussigny, en empruntant principalement le boulevard dit de l'Arc-en-Ciel.

### Etudes parallèles

La nouvelle Gare de Renens, à l'étude aujourd'hui, et faisant l'objet d'un préavis distinct, sera étendue sur le nord grâce à la passerelle du projet « Rayon vert ». Elle reliera la place nord et son arrêt du tram avec les quartiers au sud de la gare, créant ainsi une continuité entre les deux places de la gare. Celles-ci seront complètement réaménagées en espaces publics conviviaux et fonctionnels, favorisant le sentiment de sécurité.

Un avant-projet d'aménagement est aujourd'hui en cours entre les Communes de Crissier, Ecublens et Renens. Il porte sur le quartier dit du « Pont Bleu-Terminus » compris entre la rue du Terminus, la route de Bussigny, la rue du Jura et la rue de Crissier. Cette étude permettra de préciser le devenir de ce quartier très bien situé par rapport à la gare.

En direction de Lausanne, le quartier autour de la Croisée voit deux projets se développer actuellement, l'un pour un quartier d'habitations au nord de la rue de Lausanne, l'autre pour un projet culturel sur le site de la Ferme des Tilleuls.

## **Etudes du projet d'ouvrage pour le tramway**

Suite à la validation formelle par les diverses instances politiques conduisant le projet des axes forts, au niveau du Canton, du PALM et des communes, le projet d'Axe fort tramway entre dans la phase d'étude de projet d'ouvrage. Cette phase permettra une mise à l'enquête à la fin 2011 en vue de l'obtention d'une autorisation de construction. Une demande de concession pour cette nouvelle ligne a également été déposée à l'Office fédéral des Transports en mars 2010 et une consultation publique a eu lieu du 18 mai au 17 juin 2010.

Bien que le projet des axes forts - tramway ou de bus à haut niveau de service - ait été conçu comme un ensemble, le projet de tramway connaît actuellement un rythme différent de celui des bus. Premièrement, la volonté politique soutenant cette nouvelle ligne a clairement été marquée et la réalisation de cette ligne de tramway se coordonne avec d'autres grands projets de l'agglomération, notamment l'agrandissement de la gare de Renens. Deuxièmement, avec un objectif de commencer les travaux début 2014 et une mise en service commerciale prévue à fin 2016, il a été nécessaire de commencer sans délai les études du projet d'ouvrage. Finalement, les études et les réflexions entourant ce nouveau système de transport nécessitent plus de temps d'étude que pour des aménagements routiers pour les bus.

En fonction de la loi sur les transports publics, les coûts pour les études et la réalisation de l'axe fort de tramway sont pris en charge par le Canton, pour la part des transports publics et pour la part de la mobilité individuelle - motorisée ou douce - et ce de « façade à façade ». Les études pour les mesures d'accompagnement « fonctionnelles », notamment liées à la fermeture de certains axes au trafic routier, sont également prises en charge par le Canton. Cependant, le réaménagement ou la requalification de l'espace public pour ces mesures d'accompagnement sont à la charge des communes concernées. Les crédits d'études pour les communes concernées font l'objet du présent préavis.

Le cadre légal cantonal pour une ligne de tramway se base notamment sur la loi sur les routes (LRou, RS VD 725.01) et la loi sur les transports publics (LTPu, RS VD 740.01). L'Etat prend à sa charge les investissements d'infrastructure pour le tramway, contrairement aux infrastructures routières pour les axes forts de bus qui sont, comme actuellement pour tout autre ligne urbaine de bus, à la charge des communes. Le financement du réseau axes forts trolleybus est donc plus complexe et pour l'instant pas encore totalement déterminé.

## **PROJET DE REQUALIFICATION AVENUE DU 14-AVRIL ET RUE DU JURA**

### **Description du projet**

Le tracé du tram sur la rue de Lausanne entre le carrefour de Verdeaux et la gare de Renens a une conséquence fonctionnelle majeure : le trafic de transit depuis l'Ouest empruntant aujourd'hui la rue du Terminus puis la rue de Lausanne doit être dévié afin d'offrir une circulation efficace en site propre au tram. Ce report nécessite une mise à double sens de l'avenue du 14-Avril, qui concerne cet axe depuis le carrefour de Verdeaux jusqu'au rond-point du Pont Bleu. Ceci reprend d'ailleurs un projet figurant déjà dans le plan directeur communal de Renens de 1997 et ayant fait l'objet d'études préliminaires de trafic en 2001 et 2002.

Sur un plan technique, les différents carrefours sur le tracé mis à double sens seront modifiés : le carrefour de Verdeaux, celui de l'Avenir, de la Poste, et surtout le carrefour du Lumen. Ces études font partie des tâches de la direction de projet du tram et sont intégrées dans le cahier des charges de ce mandat.

Mais un changement de fonctionnement aussi important doit s'accompagner d'une réflexion urbaine et paysagère permettant une véritable rénovation de l'avenue du 14-Avril et de la rue du Jura. La requalification de l'espace public doit ici bénéficier des mesures fonctionnelles à mettre en œuvre. L'avant-projet demandé par la Ville de Renens au bureau d'architectes-paysagistes Paysagegestion met en valeur les différentes ambiances identifiées sur le parcours étudié. Il reprend les solutions routières pour les carrefours mentionnés plus haut en les traitant comme autant de séquences transversales distinctes et successives le long de l'avenue. Il propose ainsi un traitement de parc autour du carrefour de Verdeaux, il reprend l'idée déjà présente dans le concours pour la place du Marché d'un mail planté en diagonale sur l'avenue, créant un point central sur le parcours et permettant une traversée nord-sud aisée pour les mobilités douces. Il reprend le projet de giratoire allongé imaginé pour régler les problèmes de circulation du carrefour du Lumen et en fait un espace arborisé en pleine ville. Enfin, il prolonge la requalification du futur boulevard jusqu'au Pont Bleu.

### **Structure de projet**

Légalement, la requalification de l'espace public de cette avenue revient aux communes. Seule la partie des études portant sur la gestion du trafic revient au maître d'ouvrage du tram, en l'occurrence les tl. Toutefois, pour éviter une multiplicité de mandats différents nécessitant ensuite une coordination poussée, et pour assurer les délais serrés nécessaires à l'avancement de l'ensemble du projet, la direction de projet a proposé par un courrier du 23 juin 2010 aux deux communes de Crissier et Renens d'inclure les études de requalification urbaine et paysagère au sein du mandat général de projet du tram.

Ce mode de faire a été approuvé par la Commune de Crissier le 1<sup>er</sup> juillet 2010 et par la Commune de Renens le 30 juillet 2010. Ce mandat a récemment été attribué à un groupement d'ingénieurs civils, d'ingénieurs trafic, d'architectes et d'architectes paysagistes dénommé Paragraf. Le travail de ce groupement sera sous le contrôle de la direction de projet, les tl ; les discussions techniques se feront avec les services des deux communes ; les validations et les choix stratégiques se feront lors des séances de commission de projet (COPROJ), commission créée pour piloter, conjointement avec le Canton et les tl, les projets d'axes forts de l'Ouest lausannois et dans laquelle les Municipalités des deux communes sont représentées par leur syndic et leur conseiller municipal en charge du dossier (voir annexe I, composition de la COPROJ Ouest).

### **Concertation**

Pour suivre le projet du tram, un groupe de concertation a été constitué, à l'exemple de ce qui a déjà été fait pour le projet du centre de Renens. Il inclut les commerçants, grands distributeurs et petits commerçants du quartier, des représentants des partis du Conseil communal, des associations (SICOL, TCS ; ATE et Pro Vélo) et de la société civile. Ce groupe de concertation a été créé par la Municipalité de Renens et est présidé par elle avec l'aide de l'ingénieur-conseil de la commune de Renens pour le projet de tram. La Municipalité de Crissier et ses services techniques y ont régulièrement participé. Ce groupe de concertation devra encore être élargi à des commerçants plus concernés par la problématique du 14-Avril (voir annexe II, composition du groupe de concertation).

### **Echéances**

La mise à double sens de l'avenue du 14-Avril et la requalification de l'ensemble du tronçon Verdeaux-Pont Bleu est une condition préalable à l'ouverture du chantier du tram dans le centre de Renens, prévue pour début 2014. Les travaux sur l'avenue devront donc être réalisés avant cette date. Les procédures d'autorisation sont prévues pour fin 2011, après étude du projet définitif. Un préavis pour le crédit d'ouvrage devra donc être déposé au printemps 2012.

## Coûts estimatifs des travaux

Au stade actuel du projet, le coût estimatif des travaux routiers fonctionnels à charge du canton est de CHF 8'933'000.00 TTC. A ce coût il faut ajouter à charge des communes, sur la base de l'avant-projet de décembre 2009, les montants estimatifs des travaux de requalification qui sont de CHF 4'639'000.00 TTC et ceux d'assainissement des infrastructures qui sont de CHF 1'415'000.00 TTC. Les coûts d'études et travaux pour les deux communes se répartissent alors de la manière suivante :

### Participation de Renens, hypothèse

- Etudes et travaux de requalification	CHF 3'925'000.00
- Etudes et travaux d'assainissement	CHF 715'000.00
<b>Total TTC</b>	<b>CHF 4'640'000.00</b>

### Participation de Crissier, hypothèse

- Etudes et travaux de requalification	CHF 714'000.00
- Etudes et travaux d'assainissement	CHF 700'000.00
<b>Total TTC</b>	<b>CHF 1'414'000.00</b>

## Incidences financières pour la Ville de Renens

### Dépenses déjà engagées à ce jour

La Ville de Renens a jusqu'ici attribué des mandats pour des études de requalification urbaine de ce tronçon pour un montant de CHF 108'563.00 TTC. Ce dernier comprend les études de trafic faites en 2001 pour un montant de CHF 22'640.00 TTC et en 2002 pour un montant de CHF 27'000.00 TTC. Des frais ont été payés pour CHF 819.00 TTC. Ces études étaient restées alors sans suite, le préavis restant toutefois ouvert. Il comprend aussi l'étude d'avant-projet de requalification dont il est question dans ce préavis pour un coût de CHF 58'104.00 TTC.

Ces dépenses ont été financées dans le cadre du préavis N° 1, point 2 "*Le Conseil communal autorise la Municipalité à ouvrir des comptes d'attente pour la comptabilisation de certains frais d'études qui ne pouvaient être prévus au budget de fonctionnement, ceci jusqu'à concurrence de CHF 100'000.- au maximum par cas*", dans le compte d'attente d'investissement N° 3711.5010.124 "14-Avril – double sens (tram).

Le dépassement de CHF 8'563.00 TTC est dû à l'addition d'études étalées dans le temps et pour cela très différentes les unes des autres.

Le Service d'urbanisme de Renens a de plus effectué un certain nombre de mesures, de comptages et d'analyses en interne afin de préciser les éléments à prendre en compte dans les études ultérieures.

### Crédit d'étude demandé

A ce stade, il s'agit de demander le montant nécessaire pour le crédit d'étude. Les tl ont sollicité pour la phase de projet une participation forfaitaire de CHF 206'000.00 TTC à la Commune de Renens Ce montant correspond aux longueurs du tracé sur cette commune. Il faut y ajouter le montant des études déjà effectuées, soit CHF 108'563.00 TTC. Le crédit demandé est alors de CHF 314'563.00 TTC.



### Plan des investissements

Ce projet figure au plan des investissements 2010-2014 (2015-2019), adopté par la Municipalité le 18 juin 2010, pour un montant de CHF 3'400'000.00 TTC dans le compte N° 3711.5010.124 "14-Avril - double sens (tram)", compte incluant études et travaux.

### Coût du capital

Le coût du capital (amortissement + intérêts) représente un coût de fonctionnement annuel moyen d'environ CHF 16'775.00 pendant 30 ans. Ce coût se décompose de la manière suivante : amortissement CHF 10'485.00, intérêts CHF 6'290.00 (CHF 314'563.00 divisé par deux et multiplié par un taux de 4%).

### **Incidences financières pour la Commune de Crissier**

A ce stade, il s'agit de demander le montant nécessaire pour le crédit d'étude. Les tl ont sollicité pour la phase de projet une participation forfaitaire de CHF 31'000.00 TTC à la Commune de Crissier. Ce montant correspond aux longueurs du tracé sur cette commune.

### **CONCLUSIONS**

L'arrivée d'une nouvelle ligne de tram au centre de Renens constitue un élément majeur du développement urbain de ces prochaines années pour notre région, tant du point de vue de l'offre en transports publics que de celui de l'opportunité de réaménagement urbain qu'il induit. Le passage de la ligne 7, à la limite de ses capacités de transports avec ses 10 millions de voyageurs annuels à une ligne de tram rapide, moderne et confortable, s'étendant dans un deuxième temps plus à l'Ouest, est une avancée incontestable pour les habitants de tout l'Ouest lausannois et devrait permettre à terme une diminution du trafic pendulaire vers les entreprises de la région, allant dans le sens du transfert modal voulu par le Programme d'agglomération.

Le crédit demandé aujourd'hui s'inscrit dans cette seconde logique. Il permettra la requalification d'un axe de transports en une réelle avenue urbaine. Au lieu d'une semi-autoroute, où l'entier de l'espace est dévolu au trafic, le projet propose que l'ensemble de ses usagers, qu'ils soient automobilistes, cyclistes ou piétons, puissent se réapproprier l'espace public le long de l'avenue du 14-Avril et de la rue du Jura.

En tirant profit des modifications fonctionnelles nécessaires pour l'arrivée du tram, ce projet reprend une intention existante depuis de nombreuses années, mais qui n'avait pas encore trouvé les moyens de se concrétiser pour elle-même.

Ainsi, les synergies entre aménagement routier et requalification urbaine se concrétisent dans le type de mandat et dans la structure de projet retenue. Le choix des Municipalités de confier ce travail à la direction des tl, responsable du projet de tram, constitue une solution économique et rationnelle tout en assurant une bonne cohésion du projet d'ensemble.

---

Fondée sur l'exposé ci-dessus, la Municipalité prie le Conseil communal de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

