

P R E A V I S No 117-2011

Crédit d'études pour le financement du projet d'ouvrage (part renanaise) de l'axe fort de bus à haut niveau de service (BHNS) prévu dans le cadre du
Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM)

Renens, le 14 juin 2011/MHo/ks

AU CONSEIL COMMUNAL DE R E N E N S,

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

1. OBJET DU PREAVIS

L'agglomération lausannoise connaît un développement sans précédent. Pour l'accompagner, elle s'est dotée de l'instrument de planification et de coordination du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Pour assurer la mobilité vers et dans l'agglomération pour les années à venir, un grand nombre de mesures, notamment infrastructurelles, ont été identifiées comme nécessaires. Des axes de circulation prioritaires pour les transports publics (axes forts) ont été définis. Leur pertinence a été jugée positivement par la Confédération et le Canton de Vaud qui sont prêts à en cofinancer une partie. En première étape, une ligne de tramway, ainsi que plusieurs tronçons de bus à haut niveau de service (BHNS) devraient être réalisés.

Le Canton de Vaud a pris en charge l'entier des études d'opportunité et prendra en charge les études pour la part dévolue aux axes forts bus. La part pour la mobilité individuelle - motorisée ou douce -, ainsi que les projets de réaménagements assurant la cohésion de l'ensemble de l'espace public restent à la charge des communes. Le présent préavis a donc pour objet une demande de crédit d'un montant de Fr. 710'000.-- TTC pour l'étude des réaménagements urbains nécessaires à la mise en œuvre des axes forts de bus, montant qui représente la part de Renens sur une somme globale de près de Fr. 3'000'000.-- pour la phase d'études. Le coût global de l'opération, études et réalisations comprises, est estimé aujourd'hui à Fr. 72'000'000.--.

Ce préavis est une confirmation de la collaboration constructive entre les communes, le Canton et la Confédération. L'aspect intercommunal est en effet inhérent à cet ambitieux projet qui marque la volonté d'un développement durable.

Ce préavis présente aussi une vision globale des projets d'axes forts TPU (Transports publics urbains) au sein de l'agglomération.

Table des matières

1. OBJET DU PREAVIS	1
2. DESCRIPTION DU PROJET D'AGGLOMERATION LAUSANNE-MORGES (PALM)	3
3. DESCRIPTION DU PROJET DES AXES FORTS	5
3.1 Etude d'opportunité, 2007-2008	5
3.2 Etude d'avant-projet, 2009.....	7
3.2.1 Généralités.....	7
3.2.2 Tramway de Renens-Gare à Lausanne-Flon.....	7
3.2.3 Bus à haut niveau de service, Crissier Bré - Montétan (voir annexe 1)	9
3.2.4 Bus à haut niveau de service, Confrérie - Chauderon - St-François	10
3.2.5 Bus à haut niveau de service, Aloys-Fauquez	10
3.2.6 Bus à haut niveau de service, Béthusy - Chailly village.....	10
3.2.7 Bus à haut niveau de service, Pully-Reymondin - Lutry-Corniche	11
3.2.8 Réseau cyclable.....	11
4. SITUATION ACTUELLE DES ETUDES DES AXES FORTS	12
4.1 Etudes du projet d'ouvrage pour le tramway	12
4.2 Etudes des projets d'ouvrage pour les tronçons d'axes forts bus.....	12
4.2.1 Estimation des coûts d'ouvrage et optimisation	12
4.2.2 Cadre légal et nécessité des crédits d'études.....	13
5. ENJEUX	14
5.1 Coûts des études et clé de répartition.....	14
5.1.1 Hypothèses	14
5.1.2 Bus à haut niveau de service, Crissier Bré - Montétan	15
5.2 Planification	15
5.2.1 Simultanéité des demandes de crédits	15
5.2.2 Planning des études et de réalisation.....	16
5.2.3 Poursuite du projet des axes forts dans le cadre du PALM.....	16
5.2.4 Financement des investissements	17
5.3 Protocole (voir annexe 3).....	17
6. INCIDENCES FINANCIÈRES POUR LA COMMUNE DE RENENS	18
6.1 Honoraires pour études.....	18
6.2 Plan des investissements	18
6.3 Coût du capital	18
6.4 Compte de fonctionnement	18
6.5 Dépenses thématiques.....	18
7. CONCLUSION.....	19

2. DESCRIPTION DU PROJET D'AGGLOMERATION LAUSANNE-MORGES (PALM)

La politique fédérale des agglomérations vise le développement durable des villes et agglomérations suisses. Cette politique contribuera ainsi, dans la mesure où les zones urbaines sont le lieu de concentration des populations et de leurs activités, au développement durable du territoire suisse dans son ensemble.

Se fondant sur "les Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse (1996)", "la nouvelle orientation de la politique régionale (1996)" et le "Rapport sur les centres urbains (1999)", la Confédération a défini trois objectifs principaux :

- attractivité économique et qualité de vie élevée ;
- réseau polycentrique de villes et d'agglomérations ;
- urbanisation vers l'intérieur et structuration des zones urbaines.

Ainsi, voulant profiter de la dynamique créée par la création du Fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales, plus de trente projets d'agglomération ont été déposés à Berne à fin 2007. Celui de l'agglomération Lausanne-Morges a été très bien évalué en fonction de son rapport coût-utilité.

L'agglomération Lausanne-Morges abrite désormais près de 50% de la population et 60% des emplois du Canton. Comme l'attractivité et le bien-être qu'elle offre sont des enjeux vitaux pour les habitants, les prévisions montrent que 70'000 nouveaux habitants et emplois devraient venir s'y installer. Parmi les nombreuses problématiques liées à un tel développement, la mobilité dans et vers l'agglomération est devenue un enjeu essentiel.

Ayant fait le constat qu'un système de déplacement entièrement tourné vers les transports individuels était contradictoire avec des objectifs de développement durable, l'agglomération Lausanne-Morges a opté pour une politique volontariste en matière de mobilité et donne la priorité aux transports publics et à la mobilité douce. L'objectif est d'accroître la fréquentation des transports publics en termes de voyages effectués, de 45% environ. Ceci signifie que le concept de déplacement doit aboutir à une offre en transports publics compétitive avec les transports individuels pour que le report modal visé soit atteint.

Ces objectifs pourront être atteints grâce à des mesures prises à tous les niveaux du territoire :

- à l'échelle nationale, avec la mise en œuvre du projet « futur développement de l'infrastructure ferroviaire » (baptisé ZEB) et de ses options d'extension (développement de liaisons reliant l'agglomération Lausanne-Morges aux agglomérations suisses) ;
- à l'échelle cantonale et régionale, avec le développement du RER vaudois, et des lignes ferrées régionales LEB et BAM ;
- à l'échelle de l'agglomération avec le développement du réseau des axes forts de transports publics urbains (AFTPU) en complément des infrastructures existantes comme les métros m1 et m2 ;
- à l'échelle plus locale avec l'optimisation et l'augmentation de l'offre des transports publics urbains routiers, en relation et en complément du réseau des axes forts.

Les communes et le Canton, soutenus par la Confédération, ont décidé d'unir leurs forces afin de placer l'agglomération sur la voie d'un développement durable. Ensemble, ils ont décidé de signer le « Projet d'Agglomération Lausanne-Morges » (PALM) en s'engageant à construire une agglomération attractive, vivante et solidaire, présentant toutes les qualités d'un développement durable et la dotant de transports publics performants, modernes et attractifs.

Le 22 février 2007, 26 communes, 2 associations régionales et le Canton de Vaud signaient la convention de mise en œuvre commune du projet d'agglomération Lausanne-Morges :

Message politique du Conseil d'Etat :

Pour une agglomération vivante et attractive

Dans un monde dont les villes sont les moteurs du développement, l'attractivité de l'agglomération Lausanne-Morges est un enjeu vital pour ses habitants, pour le canton et pour la Suisse. Notre territoire abrite près de 50% de la population et de 60% des emplois du canton. Il fait preuve d'un dynamisme remarquable, qui contribue à assurer à la région lémanique une place de choix dans le concert des régions d'Europe.

...

Encouragés par la Confédération, les communes et le Canton ont décidé d'unir leurs forces afin de placer désormais l'agglomération sur la voie d'un développement durable.

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) est l'instrument du changement. Ambitieux, il veut permettre l'accueil d'environ 40'000 habitants et 30'000 emplois d'ici 2020. Econome, il entend surmonter les restrictions financières en coordonnant étroitement l'urbanisation, les transports et l'environnement.

Le PALM est l'instrument du changement :

Les orientations stratégiques portent sur une agglomération compacte :

- *Développer l'agglomération vers l'intérieur, sur la base d'un périmètre compact.*
- *Attribuer aux 4 principaux centres-villes, à 10 sites stratégiques et à 4 sites d'exception le rôle de moteurs du développement.*
- *Favoriser une urbanisation alliant densité et qualité.*
- *Développer une offre de transports multimodale qui garantit l'accessibilité du territoire, améliore le bilan environnemental et soit attractive au plus grand nombre d'utilisateurs. Il s'agit également de promouvoir les mobilités douces en développant un réseau complet de cheminements piétonniers et d'itinéraires cyclables.*
- *Aménager un réseau vert à l'échelon de l'agglomération par la création de nouveaux espaces de détente, la protection des couloirs biologiques, la valorisation des sites d'intérêt paysager.*

Le PALM est l'instrument du changement :

Les orientations stratégiques portent sur une agglomération compacte :

- *Développer l'agglomération vers l'intérieur, sur la base d'un périmètre compact.*
- *Attribuer aux 4 principaux centres-villes, à 10 sites stratégiques et à 4 sites d'exception le rôle de moteurs du développement.*
- *Favoriser une urbanisation alliant densité et qualité.*
- *Développer une offre de transports multimodale qui garantit l'accessibilité du territoire, améliore le bilan environnemental et soit attractive au plus grand nombre d'utilisateurs. Il s'agit également de promouvoir les mobilités douces en développant un réseau complet de cheminements piétonniers et d'itinéraires cyclables.*
- *Aménager un réseau vert à l'échelon de l'agglomération par la création de nouveaux espaces de détente, la protection des couloirs biologiques, la valorisation des sites d'intérêt paysager.*

Lorsqu'il est question du développement de l'offre de transport multimodale, il s'agit plus particulièrement de :

- **développer** une offre de transport public attractive et durable en lien avec l'urbanisation, principalement en valorisant les infrastructures existantes et celles dont la réalisation est assurée et en les complétant par des investissements mesurés pouvant être couverts par des sources de financement usuelles (sous réserve de l'aide de la Confédération au titre du projet d'agglomération) ;
- **promouvoir** les mobilités douces en développant un réseau complet de cheminements piétonniers et d'itinéraires cyclables ;
- **garantir** le bon fonctionnement du réseau routier et autoroutier en réalisant l'aménagement-clé prévu, tout en respectant les objectifs globaux de report modal vers les transports publics et la mobilité douce et ceux de la maîtrise du trafic dans les environnements construits.

Le PALM est un outil évolutif qui doit permettre d'accompagner le développement de l'agglomération pour les deux décennies à venir. Le Fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération est structuré par quatre tranches temporelles de 4 ans, libérées sur la base des projets d'agglomération déposés pour chaque tranche. Les mesures urgentes, dite de priorité A, font partie de la première tranche de 2010-2014 avec un objectif de commencer les travaux avant fin 2014. Un PALM « 2ème génération » devra donc être déposé auprès de la Confédération pour pouvoir prétendre à un financement de la tranche 2015-2018. Les mesures de cette tranche sont dites de priorité B, avec un objectif de commencer les travaux avant fin 2018. Les tranches suivantes devraient fonctionner sur le même principe.

3. DESCRIPTION DU PROJET DES AXES FORTS

3.1 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.

Depuis mai 2007, en parallèle à l'achèvement du PALM, en vue de son dépôt auprès de la Confédération fin 2007, les études préliminaires d'un réseau d'axes forts de transports publics urbains ont été effectuées afin de s'assurer du bien fondé de la mesure, en particulier de son bon rapport coût-utilité et de vérifier sa faisabilité.

En mai 2008, au terme de cette étude d'opportunité et de faisabilité, le Conseil d'État a 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-Église) 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.

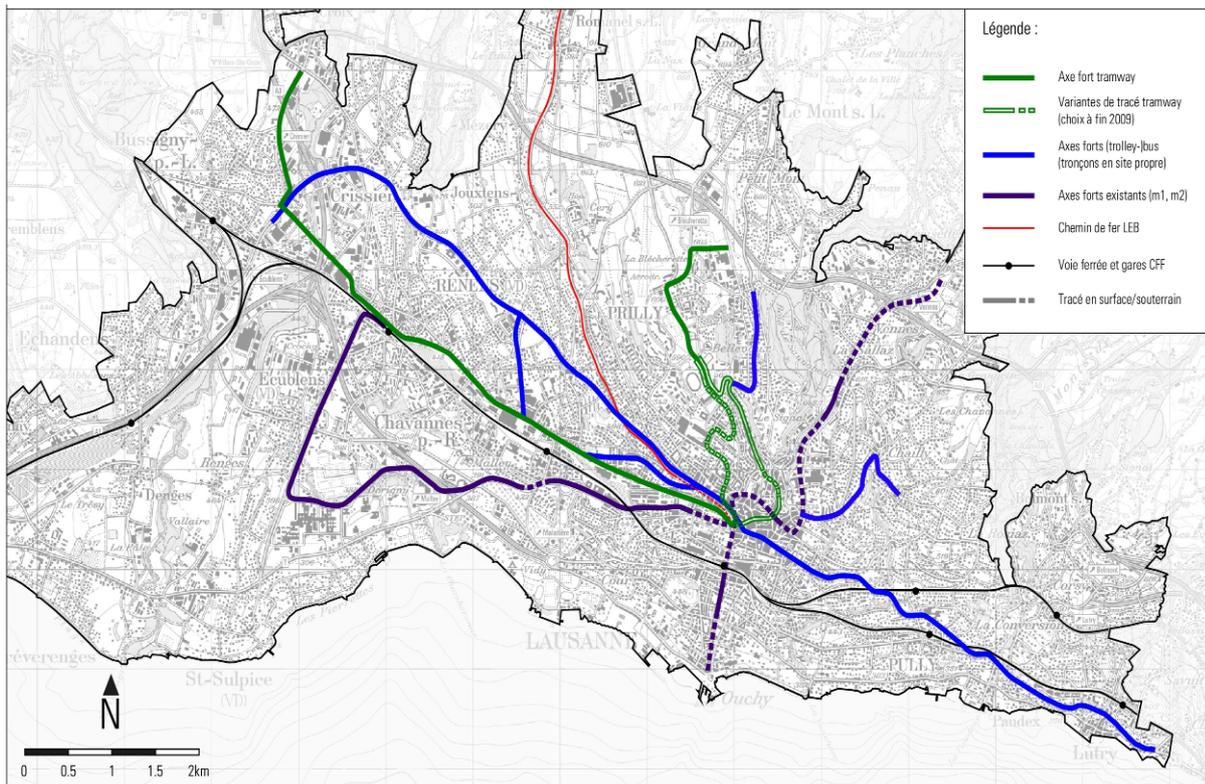


Figure 1 - Réseaux d'Axes forts (PALM 2020)

Les rôles des axes forts de transports publics urbains sont décrits de la manière suivante :

- 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 inter-stations) ;
- 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.

Pour mémoire, l'objectif de l'agglomération Lausanne-Morges est d'accroître la fréquentation des transports publics de 45% environ.

3.2 Etude d'avant-projet, 2009

3.2.1 Généralités

L'évaluation positive en terme de rapport coût-utilité du PALM, effectuée 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 donc adopté en avril 2009 les crédits d'études 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 transports publics de la région lausannoise (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 (tram et bus à hauts niveaux de service en priorité A) ont été achevés en décembre 2009. Ils ont été réalisés par plusieurs bureaux d'ingénieries 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 vont être l'objet d'une évaluation par les instances fédérales pour une proposition aux chambres, prévue fin 2010, de confirmer l'engagement financier de la Confédération.

Les chapitres suivants présentent plus en détails les mesures prévues, ainsi que les principaux projets communaux qui devraient être réalisés simultanément et en cohérence avec la réalisation des axes forts.

3.2.2 Tramway de Renens-Gare à Lausanne-Flon

La mise en place d'un mode de transports publics 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 décisionnaires : elle offre l'opportunité de densifier 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 les communes ou les 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 (1435 mm), des synergies avec le métro m1 et le réseau CFF peuvent être envisagées à terme.

Une Gare rénovée à Renens, dont le projet de construction est en cours

La nouvelle Gare de Renens, dont les crédits d'étude pour la phase de projet définitif ont été votés ce début 2011 par les 4 communes concernées (Chavannes, Crissier, Ecublens et Renens), sera étendue sur le nord grâce à la passerelle, le « Rayon vert ». Elle reliera le centre-ville et la Gare, créant ainsi une continuité entre les deux places qui seront complètement réaménagées en espaces publics conviviaux et fonctionnels, favorisant le sentiment de sécurité.

Un projet d'aménagement va également être lancé dans le secteur compris entre la rue du Terminus, la route de Bussigny, la rue du Jura et la rue de Crissier. Cette planification permettra de densifier cette partie du territoire très bien située par rapport à la gare.

Sur le tronçon compris entre la gare de Renens et le chemin du Viaduc, le tramway circulera en site propre, sur le côté sud de la chaussée. Sur le tronçon compris entre le Pont du Galicien et Lausanne-Flon, le tramway circulera sur sa voie privée, 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.

Le Flon, une interface multimodale

Le projet Métamorphose de la Ville de Lausanne prévoit de nombreux développements et aménagements. Les grands chantiers que seront la fermeture à la circulation automobile des Terreaux et du Grand Pont, la transformation de Beaulieu, l'écoquartier de la Pontaise ou encore les nouvelles infrastructures sportives au sud de la Ville, entraîneront un besoin de transports publics accru et un changement dans les habitudes de déplacement.

Depuis la création de la plate-forme du Flon au 19^{ème} siècle, la place de l'Europe n'a cessé d'évoluer jusqu'à devenir l'interface des différents modes de transport que l'on connaît aujourd'hui. Au-delà de son rôle de lieu d'échanges et d'interconnexions, la place de l'Europe est une pièce d'articulation entre les niveaux hauts et bas de la ville et entre les quartiers anciens du centre historique et le nouveau centre du Flon.

Dans ce contexte, le Grand Pont constitue un enjeu majeur de la transformation du quartier, transformation qui pourrait consister à mettre en valeur les arches afin de supprimer la coupure existant actuellement entre la place de l'Europe et la place Centrale.

En raison de la complexité de la place, le tramway doit être intégré de manière à ne pas surcharger l'espace de la place. Son implantation doit donc rester simple et lisible pour l'utilisateur, en donnant la priorité à une urbanisation qui poursuit le développement des espaces piétons.

3.2.3 Bus à haut niveau de service, Crissier Bré - Montétan (voir annexe 1)

Une ligne de bus à haut niveau de service, traversant l'Ouest lausannois, reliera Crissier au centre de Lausanne et à l'Est de l'agglomération lausannoise, jusqu'à Lutry. Cette ligne, généralement en site propre, empruntera la route cantonale 251 dite « route de Cossonay » dont les abords sont voués à une urbanisation. Conjugués avec une desserte en transports publics très performante, plusieurs nouveaux quartiers pourront ainsi voir le jour dans ses abords. La qualité de vie des riverains se trouvera aussi améliorée grâce aux différents aménagements prévus : plantation d'arbres le long de la rue, création de bandes engazonnées, aménagement de trottoirs confortables et de pistes cyclables continues et renaturation du cordon de la Mèbre.

Les tronçons "Bré-Corminjoz" et "Prilly-Centre" seront intégralement en site propre central. Sur ces deux secteurs, une requalification urbaine importante, est prévue en même temps que les travaux du projet des axes forts.

Sur le tronçon "Prilly-centre – Montétan", le projet prévoit de réaménager des voies réservées aux bus aux approches des carrefours uniquement, la mise en place de deux voies de circulation réservées au bus n'étant pas réalisable sans prendre une très importante emprise sur le domaine privé (terrain privé ou route). Un système d'accord de priorité (feux routiers) pour les transports publics sera mis en place.

Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) - Chantier 3

Le chantier 3 du SDOL a permis d'élaborer un concept général et une stratégie de requalification de la route de Cossonay RC 251 sur le territoire des Communes de Crissier, Renens et Prilly.

Après consultation publique, la première phase de cette étude a été adoptée par le GROFIL (Groupe de pilotage) du SDOL le 15 juin 2006, puis complétée par un rapport final de juin 2008, aboutissant à un document de référence à l'intention des collectivités communales et cantonales dont le rôle est de garantir :

- le développement coordonné des projets d'aménagement d'espaces publics en relation avec les secteurs de développement du chantier 3 (pour les phases de planification et de réalisation) ;
- la prise en compte des attentes actuelles et futures en matière de mobilité le long de la RC 251 et ses abords immédiats, que ce soit pour le court terme (~ 2010), le moyen terme (~ 2015) ou le long terme (~ 2020 et au-delà) ;
- la formulation de mesures intégrées dans une démarche globale permettant l'accompagnement de projets d'assainissement phonique ;
- la prise de mesures conservatoires de réservations foncières, en particulier dans les secteurs de développement du chantier 3, garantissant une politique intercommunale coordonnée en matière de réservations ou d'acquisitions foncières ;
- un énoncé sommaire des futures étapes d'études et des compétences à réunir pour les mener (calendrier, procédures administratives, impératifs fonciers, modes de financement et éventuelles subventions dans le cadre politique des agglomérations, les enjeux liés à la réalisation par tronçon ou ceux d'une réalisation globale).

Renens - Axe fort bus à haut niveau de service (BHNS) à Renens et à l'Ouest

Le projet d'axe fort BHNS va profondément modifier le visage de l'espace public sur l'ensemble de son tracé, et en particulier sur la route de Cossonay. L'implantation en site propre de la ligne de bus au centre de la chaussée permettra une arborisation soignée et l'implantation également de sites propres pour la mobilité douce, cyclistes et piétons, ceci dans la droite ligne des études du chantier 3 du SDOL auquel Renens a activement participé.

Il aura des effets majeurs dans les traversées des centres de Crissier et de Prilly, et jouera un rôle moteur dans des projets à développer sur nos 2 communes voisines (en particulier sur Ley Outre, ou En Broye, pour ne citer que les plus proches de Renens). L'impact sur les quartiers riverains à Renens est plus limité car ils sont aujourd'hui achevés, certains récemment comme "En Belle Vue", qui devra adapter ses espaces extérieurs à la nouvelle configuration de la route. La plupart le sont depuis plusieurs années et tournent le dos à la route de Cossonay, comme le quartier des Baumettes au sud de la rue ou le quartier d'habitations de Sur-la-Croix au nord.

A noter que l'axe fort servira tant à la future ligne BHNS Crissier-Lutry qu'aux bus de la ligne 18 actuelle, qui connaît une augmentation du taux d'utilisation depuis sa création et arrive même à saturation lors des heures de pointe.

3.2.4 Bus à haut niveau de service, Confrérie - Chauderon - St-François

Sur l'avenue de Morges, afin de supprimer les temps d'attente importants rencontrés aux heures de pointe aux carrefours d'extrémité, il est proposé d'aménager une voie bus en sortie de ville, à l'approche du carrefour avec la rue de Genève, et d'utiliser le tunnel sous Chauderon pour les transports publics.

L'axe situé entre la place Chauderon et la place St-François est un passage névralgique du réseau de bus et trolleybus des tl. Des perturbations sur ce tronçon peuvent engendrer des retards importants pour toutes les lignes diamétrales de l'agglomération. Afin de garantir une meilleure fiabilité et un confort accru pour les passagers, cet axe sera fermé au trafic automobile de transit, le dédiant aux transports publics et à la mobilité douce. Les taxis, les véhicules de livraison, les riverains et les véhicules d'urgence seront autorisés.

Ce secteur deviendra une interface importante entre les systèmes de transports tout en faisant la part belle à la mobilité douce. La suppression du trafic de transit permet une transformation importante de cet espace public, au cœur de notre agglomération, au bénéfice des usagers. Signalons que le trafic des voitures individuelles sera complètement repensé et organisé de façon à le rendre plus fluide.

3.2.5 Bus à haut niveau de service, Aloys-Fauquez

L'axe Aloys-Fauquez est emprunté par de nombreuses lignes de transports publics.

Le projet ne prévoit que peu de modification par rapport à la situation actuelle. La principale modification consiste en la mise en place d'une voie de présélection en direction du chemin de Maillefer, et de la régulation du carrefour Aloys-Fauquez – Maillefer par des feux. Relevons que cinq traversées piétonnes seront ajoutées par rapport à la situation actuelle (carrefour Rouvraie et centre du quartier de Bellevaux à proximité des arrêts de bus).

3.2.6 Bus à haut niveau de service, Béthusy - Chailly village

Le Pont de Chailly est le carrefour présentant le plus d'enjeux sur ce tronçon, en raison de la traversée de la place par les bus et les piétons.

Afin d'améliorer la circulation des bus dans le sens sortie de ville, nous prolongerons la voie bus le plus proche possible du carrefour, tout en maintenant une voie d'entrée dans le giratoire. Dans le sens "sortie de ville", une voie bus sera créée sur l'avenue de Chailly pour rendre le bus prioritaire.

Le projet prévoit un aménagement cyclable pratiquement continu dans le sens "sortie de ville" (interruptions nécessaires pour manque d'espace avant le carrefour Béthusy et devant les commerces du Pont de Chailly) et, dans le sens "entrée de ville", des bandes cyclables sur l'avenue de Chailly et au bas de l'avenue de Béthusy. A la descente, les vélos peuvent emprunter les voies bus (avenue de Béthusy devant le collège).

3.2.7 Bus à haut niveau de service, Pully-Reymondin - Lutry-Corniche

La ville de Lutry sera reliée plus rapidement et confortablement à St-François et à l'Ouest lausannois par un trolleybus à haut niveau de service empruntant la route cantonale 780.

Depuis la route de Lavaux jusqu'à l'avenue du Léman, les quartiers traversés verront leur qualité de vie améliorée par des aménagements plus conviviaux pour la population. La circulation des trolleybus et des cyclistes se fera le plus souvent en site propre. La tranquillité des piétons sera assurée par des trottoirs refaits, des traversées sécurisées et un environnement végétal repensé. La future réalisation du giratoire au lieu-dit « Le Vieux Stand » à Lutry est un bel exemple de ce qui sera fait pour améliorer les espaces le long de cette liaison de transports publics, tout en assurant une bonne fluidité pour le trafic privé.

Le pourcentage de longueur de la voie du bus a été amélioré de + 48% (dans les deux sens de circulation) sur la totalité du tronçon (2'450 m).

3.2.8 Réseau cyclable

Le réseau qui sera transformé est aujourd'hui en grande partie aménagé de bandes cyclables dans le sens ouest-est (montées). Tous les carrefours sont déjà équipés de sas pour les vélos.

La thématique du vélo doit être impérativement intégrée au projet, tant la demande est forte. Le réseau décidé dans les mesures mises en place par le Projet d'agglomération Lausanne-Morges fera référence sur toutes les lignes des axes forts (cf. figure ci-dessous). Les déplacements, par ce mode, seront encore plus facilités et sécurisés par des aménagements spécifiques.

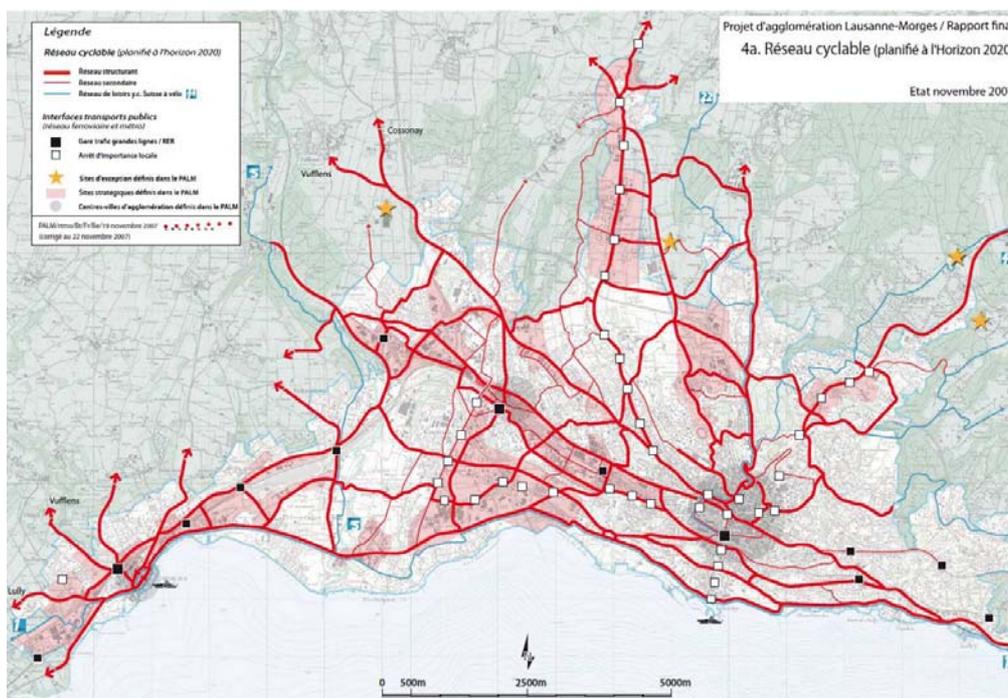


Figure 2 - Réseau cyclable (PALM 2020)

4. SITUATION ACTUELLE DES ETUDES DES AXES FORTS

4.1 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 et éventuellement 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 courant 2014 et une mise en service commerciale prévue à fin 2017, il a été nécessaire de commencer sans délais 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.

Les coûts pour les études et la réalisation de l'axe fort de tramway sont pris en charge par l'Etat, 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, d'un montant estimé faible par rapport aux autres montants, ne sont pas l'objet du présent préavis.

4.2 Etudes des projets d'ouvrage pour les tronçons d'axes forts bus

4.2.1 Estimation des coûts d'ouvrage et optimisation

Les montants estimés à fin 2009 pour la réalisation des axes forts bus ont fait l'objet de plusieurs remarques de la part des instances de validation du projet des axes forts. Ces montants avaient, en effet, été comparés à ceux provenant de l'étude d'opportunité et s'avéraient supérieurs.

L'étendue des deux phases d'études payées par l'État n'était pas la même. Ainsi, lors de l'étude d'opportunité, les montants évalués étaient ceux de la mise en place d'une « bande » d'axes forts bus, hors de tout autre aménagement ou réadaptation de la voirie. L'étude d'avant-projet a, par contre, évalué l'ensemble des coûts intégrant la création des infrastructures pour les axes forts bus, l'éventuelle acquisition de foncier pour permettre l'élargissement de la voirie, les coûts de mise à niveau de la voirie, la création de pistes cyclables et l'intégration des projets communaux de requalification des espaces publics (données chiffrées / voir tableau page 15).

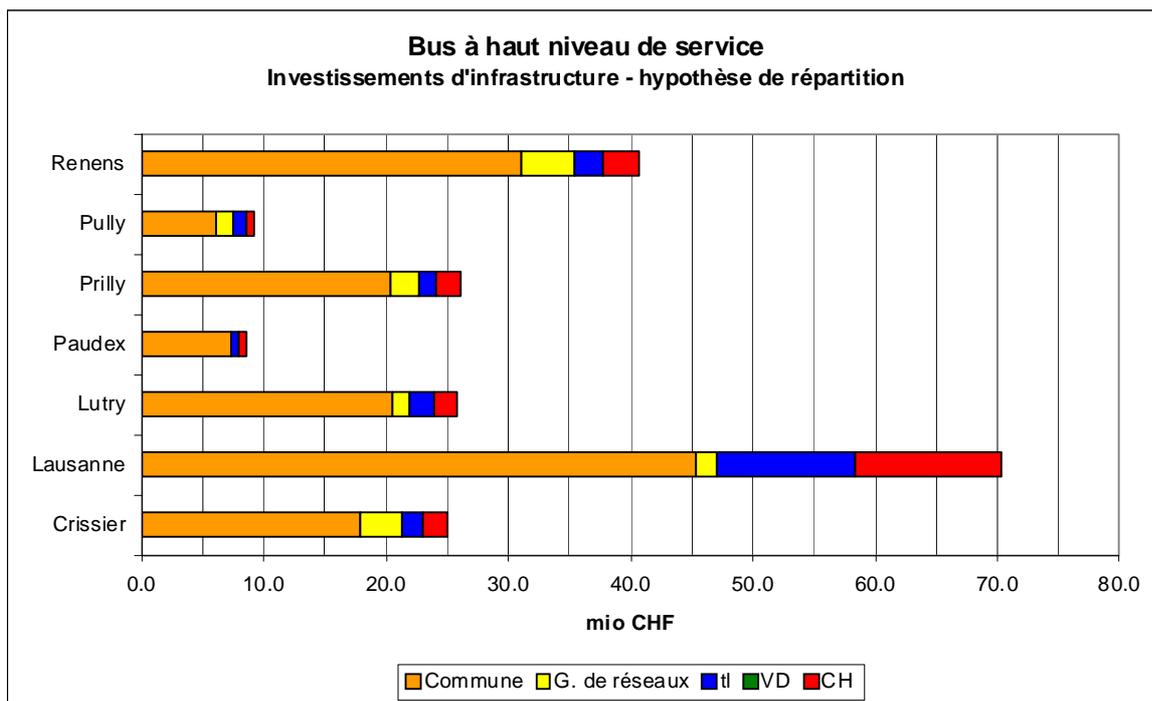


Figure 3 – Investissements d'infrastructure, hypothèse de répartition

Au vu de ces coûts d'avant-projet, présentés de manière globale dans la figure ci-dessus, une recherche d'optimisation a été demandée aux bureaux d'études par certaines communes. Cette phase d'optimisation, qui s'est déroulée de janvier à mars 2010, a permis d'identifier des économies potentielles non négligeables, sans altérer pour autant la qualité des axes forts et les aménagements relatifs projetés.

4.2.2 Cadre légal et nécessité des crédits d'études

Le cadre légal cantonal pour une ligne de tramway et pour une ligne de bus n'est pas le même. Se basant 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'État ne prend pas à sa charge les investissements d'infrastructure pour les axes forts de bus, contrairement aux investissements d'infrastructure pour le tramway. Les infrastructures routières pour les axes forts de bus sont, comme actuellement pour tout autre ligne urbaine de bus, à la charge des communes.

Similairement, si pour le tramway, le Canton finance l'entier des montants des études, cela n'est pas le cas pour les axes forts de bus. Dans le cadre du PALM et suite aux réactions positives de la Confédération, l'État a cependant décidé de financer les avant-projets d'infrastructure routière dans leur ensemble (cf. chapitre 3.2.1), même si les projets communaux englobés dans le périmètre des axes forts et l'étude d'aménagements urbains ne font pas partie du cadre de ses prestations habituelles.

Ainsi, pour la suite des études, l'État ne prendra à sa charge que la partie des montants concernant strictement les transports publics. La part pour la mobilité individuelle - motorisée ou douce - reste donc à la charge des communes concernées. Les études pour les différents projets communaux de requalification de leurs espaces publics ne sont pas non plus prises en charge par l'État.

Un affinement et une confirmation des montants optimisés des projets d'axes forts bus, présentés au chapitre précédent, ne peuvent être obtenus que par la poursuite des études. Ainsi, la poursuite et la validation des options prises pour les axes forts de bus passent par l'obtention des crédits communaux pour les études relevant de leur compétence.

Le présent préavis a donc pour objet la demande de crédits d'études pour ces divers postes non pris en charge par l'État. Les études concernant « strictement » les transports publics ne pouvant pas être techniquement dissociées du reste des études d'aménagements, une clé de répartition est définie en fonction du coût d'ouvrage final estimé. Cette clé de répartition est indiquée dans le paragraphe 5.1.

5. ENJEUX

5.1 Coûts des études et clé de répartition

5.1.1 Hypothèses

Les coûts des études sont évalués sur la base des avant-projets déposés à fin 2009 à la Confédération. Ces coûts tiennent compte de l'ensemble des prestations des études d'urbanistes et d'ingénieurs pour la réalisation des axes forts de bus, le réaménagement de la voirie pour la circulation individuelle motorisée ou douce (piétons et vélos) et les projets de requalification des espaces publics faisant partie du périmètre d'étude.

La participation de la Confédération aux montants des études est basée sur le montant annoncé par la Confédération lors de l'évaluation du PALM en 2008. La répartition de cette contribution est effectuée entre les différents tronçons au prorata des coûts estimés pour la part des axes forts (transports publics seuls). Les montants définitifs et la répartition exacte seront encore à confirmer, notamment par la validation par les chambres fédérales fin 2010 des engagements en faveur du PALM.

La participation du Canton aux montants des études est acquise par l'adoption en avril 2009 des crédits d'étude (cf. chapitre 3.2.1 et 4.2.2). Ces montants pour les axes forts bus, comme mentionné, ne concernent que la part des aménagements destinés aux transports publics. La part couverte par ces crédits d'étude s'arrête à la réception des soumissions des entreprises de construction. Une éventuelle participation du Canton aux études de réalisation n'est, à ce jour, pas définie.

Des montants pour un renforcement éventuel des ressources humaines au sein des services techniques communaux pour le suivi des projets d'axes forts ne sont pas pris en compte dans les tableaux présentés ci-dessous.

Le présent préavis porte sur les montants pour le projet d'ouvrage et la mise à l'enquête. Les montants pour la réalisation et la mise en service sont mentionnés à titre indicatif. Ils devront être révisés en fonction des devis résultant des projets d'ouvrage et feront l'objet d'un autre préavis à la fin de cette phase de projet.

5.1.2 Bus à haut niveau de service, Crissier Bré - Montétan

AP optimisé mars 2010	Mesures Axes forts trolleybus domaine Infrastructures et transport			Montants pour les études		Participation VD pour études	Commune+ gestionnaire pour études
		Réalisation	Étude	- A-P - Projet d'ouvrage - Soumis.	- Projet d'exécution - Exécution		
Crissier	15'136'938	13'461'363	1'675'575	670'230	1'005'345	227'271	442'959
Lausanne	3'136'914	2'727'751	409'163	163'665	245'498	56'823	106'842
Prilly	20'694'060	18'644'474	2'049'586	819'835	1'229'752	274'689	545'146
Renens	26'167'374	23'907'576	2'259'797	903'919	1'355'878	291'267	612'652
TL	7'004'546	6'090'910	913'636	365'455	548'182	302'728	62'726
TOTAL	72'139'832	64'832'074	7'307'757	2'923'104	4'384'655	1'152'778	1'770'325

Le projet d'ouvrage de l'axe fort BHNS va probablement générer pour les communes de Prilly, Renens et Crissier, des vérifications en matière de circulation, accessibilité, ou aménagements divers ; de ce fait, les demandes de crédits d'études s'articulent de la manière suivante :

Désignation	Prilly	Renens	Crissier
a/ participation communale HT :	545'150.-	612'650.-	442'960.-
TVA 8% arrondi :	43'600.-	49'000.-	35'440.-
Sous-total	588'750.-	661'650.-	478'400.-
b/ réserve pour études complémentaires au projet :	41'250.-	48'350.-	41'600.-
Total TTC	630'000.-	710'000.-	520'000.-

5.2 Planification

5.2.1 Simultanéité des demandes de crédits

Les tronçons de bus à haut niveau de service de Crissier-Bré à Montétan et de Pully-Reymondin à Lutry-Corniche traversent chacun plusieurs communes. L'essentiel de l'amélioration de la qualité de service, la régularité et la vitesse commerciale des bus qui les emprunteront tient au fait que ces tronçons sont conçus comme une entité continue. Le tracé du bus à haut niveau de service, tant du point de vue technique de l'électrification (ligne aérienne de contact) que des transformations sur les aménagements de la mobilité individuelle, ne permet que difficilement un sous-découpage du tronçon. Il est donc primordial que l'étude, puis ensuite la réalisation du tronçon, se fassent de manière concertée entre les communes adjacentes.

Les crédits d'études de ces axes forts de bus doivent donc impérativement être votés par chacune des communes d'un tronçon pour que le projet puisse se réaliser. L'esprit de concertation et de coordination exprimé dans le PALM, bien noté par la Confédération, doit être maintenu pour arriver à des réalisations de qualité à la hauteur des défis de l'agglomération. Ces crédits d'études sont demandés simultanément dans chacune des communes afin de ne bloquer ni le projet d'ensemble, ni les projets de requalification urbaine propre à l'une ou l'autre commune.

Les Conseils communaux des trois communes de l'Est lausannois, Pully, Lutry et Paudex, sont les plus avancés avec des préavis qui ont passé le cap des trois Conseils communaux. Pour la ville de Lausanne, un préavis comprenant les crédits d'étude pour les tronçons lausannois concernés par les BHNS (PP6) a été déposé fin mai. Le Conseil communal de Prilly a également accepté son crédit d'étude à son Conseil communal du 6 juin, et pour Crissier, le préavis correspondant sera voté lors de la séance du Conseil communal du 20 juin.

5.2.2 Planning des études et de réalisation

Comme mentionné au chapitre 4, le projet des axes forts connaît une différence de rythme entre le tramway et les bus à haut niveau de service. Le planning prévisionnel pour chacun des tronçons de bus à haut niveau de service dépend de nombreux facteurs.

L'acceptation des crédits d'études par chacune des communes concernées est évidemment le premier de ces éléments déterminant la poursuite des études. Le calendrier des études dépend également de la nécessité ou non de procéder à un appel d'offres pour les prestations d'ingénierie et d'urbanisme. Dans le cas d'une acceptation des crédits courant 2011, il ne pourrait n'y avoir qu'un simple décalage temporel d'une année et demi entre le commencement des études pour les bus à haut niveau de service et celles pour le tramway. A ce moment, des dates prévisionnelles de mise à l'enquête publique des projets pourraient être communiquées par la direction de projet des TI qui coordonne les études des axes forts.

Concernant le calendrier de réalisation, les études effectuées en phase d'avant-projet ne permettent pas encore de définir un calendrier précis. C'est justement l'un des objectifs des études de projet d'ouvrage. Il faut également considérer que la planification des travaux devra se faire en coordination non seulement entre les axes forts de bus entre eux, mais avec l'ensemble des autres grands chantiers de l'agglomération (axe fort de tramway, gare de Renens, jonctions autoroutières Chavannes et Malley, etc.). Pour finir, ce ne sont que les études de projet d'ouvrage qui permettront de définir si des possibilités existent de segmenter les travaux dans le temps, afin de pouvoir mieux répartir les investissements financiers nécessaires à la réalisation des bus à haut niveau de service.

5.2.3 Poursuite du projet des axes forts dans le cadre du PALM

Les tronçons des bus à haut niveau de service décrits dans ce préavis, et pour lesquels des crédits d'études sont sollicités, sont la première étape d'un ensemble cohérent d'axes de transports publics performants et fiables. La priorisation en étape A permet d'obtenir un cofinancement de la première tranche du Fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération.

La suite du projet et la cohérence du PALM devra être confirmée auprès de la Confédération dans l'étape B. Pour l'instant il est prévu d'inscrire dans le PALM « 2^{ème} génération » les tronçons de bus à haut niveau de service et de tramway ou de métro permettant de relier de manière continue l'Est, l'Ouest et le Nord de l'agglomération.

De nouveaux crédits d'études devraient donc être demandés au Grand Conseil en 2011 pour pouvoir effectuer les études pour le PALM « 2^{ème} génération » et ainsi poursuivre et affiner le projet global des axes forts. Il est cependant peu vraisemblable que le Grand Conseil accepte de financer la deuxième étape du projet des axes forts si le financement communal des études de projet de la première étape n'est pas acquis et un vote positif de toutes les communes pour poursuivre les études sera un signe fort donné au canton pour aller de l'avant.

5.2.4 Financement des investissements

Afin d'assurer leurs tâches, les communes font face à des demandes de crédits de toutes natures sollicitant leur budget. Les montants estimés des coûts des infrastructures nécessitées par les bus à haut niveau de service sont conséquents. Pour certaines communes, ces investissements d'infrastructures sortent du cadre des investissements qu'elles effectuent traditionnellement.

Des discussions sont en cours avec l'État pour un engagement de celui-ci à un soutien financier face à ces dépenses d'investissements d'infrastructures. Le cadre légal, tel que décrit au chapitre 4.2.2, est notamment questionné.

Il faut relever que ce point a fait l'objet de discussions et de correspondances entre le Canton et les sept communes concernées par le projet axes forts de trolleybus, qui demandent, avec le soutien de Lausanne Région, une participation du canton également au niveau de la réalisation. Le Protocole additionnel à la Convention pour la mise en œuvre commune du projet d'agglomération Lausanne-Morges, signé entre le canton et les communes du PALM en novembre 2010, mentionne également à la demande expresse des communes, des ouvertures du canton pour *"assurer un financement conjoint et équitable des projets d'agglomération"*, comme une possible modification de la loi sur les routes.

L'acceptation de ce préavis pour les crédits d'étude pour les axes forts bus n'engage en rien sur la répartition finale des participations de la Confédération, du Canton et des communes aux coûts des ouvrages. L'obtention de ces crédits auprès de chaque commune permet cependant d'affiner le devis des travaux et permettra de clarifier les efforts financiers attendus de chacun des partenaires. La planification des travaux pourra être affinée en même temps que la planification des investissements.

Afin de garder la dynamique actuelle de collaboration entre les communes et l'État, les discussions sur le financement peuvent et doivent être menées en parallèle des études de projet d'ouvrage. Cette dynamique permettra de convaincre la Confédération à cofinancer ces mesures au travers du Fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, et ainsi, à tenir ses promesses effectuées lors de l'évaluation du PALM en 2008.

5.3 Protocole (voir annexe 3)

Les Municipalités des Communes de Prilly, Renens et Crissier ont conclu, le 22 mars 2011, un protocole de décision concernant le projet BHNS – t2 Crissier-Lutry.

Ce protocole joint au présent préavis fixe :

1. l'échéance de dépôt dudit préavis ;
2. un accord solidaire de répartition financière sur certains tronçons du projet à cheval sur les communes ;
3. les principes généraux de participations et engagements financiers ultérieurs en fonction de la participation cantonale à ce projet.

Par ailleurs, en cours d'avancement du projet, les Municipalités des trois communes concernées s'engagent à compléter les accords nécessaires au bon déroulement des opérations financières et veilleront aux intérêts des collectivités publiques.

Elles devront aussi s'assurer d'une maîtrise d'ouvrage concertée, rationnelle et économique des mandats d'études nécessaires au développement du projet.

6. INCIDENCES FINANCIÈRES POUR LA COMMUNE DE RENENS

6.1 Honoraires pour études

Comme décrit dans le tableau récapitulatif du chapitre 5.1, la part à charge de la Commune de Renens relatif au projet d'ouvrage pour l'étude des réaménagements urbains nécessaires à la mise en œuvre de l'axe fort de bus à haut niveau de service (BHNS) sur la RC 251, route de Cossonay, se monte au total à Fr. 710'000.00 TTC. Ce montant est à porter au compte d'investissement N° 3711.5010.148 "Route de Cossonay - AFTPU réfection complète - chantier 3 PALM".

6.2 Plan des investissements

Le montant relatif aux honoraires pour études, mentionné au point 6.1., figure au plan des investissements 2010-2014 (2015-2019) adopté par la Municipalité le 18 juin 2010 - compte N° 3711.5010.000 "Route de Cossonay - AFTPU réfection complète - chantier 3 PALM" pour un montant de Fr. 1 million pour la période 2013 et 2014 et Fr. 24 millions pour la période 2015-2019. Un numéro de compte définitif lui a été attribué, soit le N° 3711.5010.148.

6.3 Coût du capital

Le coût du capital (amortissement + intérêts) représente un coût de fonctionnement annuel moyen d'environ Fr. 37'867.-- pendant 30 ans. Ce coût se décompose de la manière suivante : amortissements Fr. 23'667.-- (Fr. 710'000.-- divisés par 30 ans), intérêts Fr. 14'200.-- (Fr. 710'000.-- divisés par 2 et multipliés par un taux moyen de 4%).

6.4 Compte de fonctionnement

Les honoraires d'études nécessaires à chiffrer le coût total du projet d'ouvrage des réaménagements urbains nécessaires à la mise en œuvre de l'axe fort de bus à haut niveau de service (BHNS) sur la RC 251, route de Cossonay, n'entraînent pas d'augmentation de charges liées au compte de fonctionnement.

6.5 Dépenses thématiques

Les communes ont la possibilité de récupérer par le biais de la péréquation directe une partie des montants engagés pour tout ce qui concerne le périmètre des routes et des transports. Le montant récupéré équivaut à 75% des dépenses thématiques qui dépassent 8 points d'impôts communaux. La somme à disposition des communes est plafonnée à 4 points d'impôts cantonal, soit environ Fr. 120 millions.

La part des coûts d'études du présent préavis pouvant être recensée comme des dépenses thématiques au sens de la péréquation ne peut pas être évaluée au stade actuel du projet.

7. CONCLUSION

L'urbanisation de l'agglomération passe nécessairement par le développement de transports publics efficaces. Pour Renens, après le tram qui relie sa gare et son centre-ville au centre de l'agglomération, soit au Flon, il s'agit ici de participer aux études en vue de la réalisation d'une ligne de bus efficace, desservant les hauts de la commune, reliant Bussigny à Lutry.

La date de sa réalisation (mise en service) et le mode de son financement (répartition) ne sont pas encore établis définitivement aujourd'hui. Cependant, pour avancer dans ce dossier et répondre à ces questions, la phase d'études du projet est nécessaire. Dans l'Ouest lausannois, les trois communes de Crissier, Prilly et Renens sont concernées par ce projet et ont convenu d'avancer ensemble dans ces études, en sollicitant chacune un crédit de son Conseil.

La part de Renens est donc nécessaire pour l'ensemble de la future ligne du bus à haut niveau de service.

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

C O N C L U S I O N S

LE CONSEIL COMMUNAL DE R E N E N S,

Vu le préavis No 117-2011 de la Municipalité du 14 juin 2011,

Où le rapport de la Commission désignée pour étudier cette affaire,

Considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

- **AUTORISE** la Municipalité à participer au financement du projet d'ouvrage pour l'étude des réaménagements urbains nécessaires à la mise en œuvre de l'axe fort de bus à haut niveau de service (BHNS) sur la RC 251, route de Cossonay.
- **ALLOUE** à la Municipalité le financement nécessaire à cette étude pour un montant de Fr. 710'000.-- TTC.

Cette dépense sera financée par la trésorerie ordinaire et, si nécessaire, couverte ultérieurement par voie d'emprunt, conformément aux autorisations d'emprunter données par le Conseil communal.

Elle figurera dans le compte d'investissement du patrimoine administratif N° 3711.5010.148 "Route de Cossonay - AFTPU réfection complète - chantier 3 (PALM)."

Cette dépense sera amortie en 30 ans, selon l'article 17b du règlement du 14 décembre 1979 (mis à jour au 1^{er} janvier 1990) sur la comptabilité des communes.

- **PREND ACTE** du protocole de décision pour les Municipalités de Prilly, Crissier et Renens concernant le projet BHNS - t2 Crissier - Lutry.
- **AUTORISE** la Municipalité à prendre tous les engagements imposés par le projet faisant l'objet du préavis en vue de leur mise en œuvre.

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 10 juin 2011.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

La Syndique :

Le Secrétaire :

Marianne HUGUENIN (L.S.)

Jean-Daniel LEYVRAZ

Annexes :

1. Réseau d'axes forts – 1^{ère} étape de résiliation 2011-2014 (liste A)
2. Synthèse illustrative de l'avant-projet d'aménagement, des impacts et des objectifs atteints
3. Protocole de décision pour les Municipalités de Renens, Prilly et Crissier concernant le projet BHNS – t2 Crissier-Lutry

Membres de la Municipalité concernés :

Mme la Syndique – Mme Tinetta Maystre – M. Jean-François Clément