

## **PRÉAVIS INTERCOMMUNAL N° 56-2023 AU CONSEIL COMMUNAL**

**Adoption du projet routier d'aménagement du tronçon 1 de l'avenue de Malley, et sollicitation d'un crédit d'ouvrage de CHF 2'833'600.-TTC (hors subventions) destiné à la construction du tronçon 1 de l'avenue de Malley**

Date et lieu proposés pour la séance de la Commission

Mardi 9 janvier 2024, à 19h00,

Fabrique de Malley, rue de Lausanne 35,

Préavis déposé au Conseil communal le jeudi 14 décembre 2023

## PRÉAVIS INTERCOMMUNAL N° 56-2023

Adoption du projet routier d'aménagement du tronçon 1 de l'avenue de Malley, selon procédure LRou et sollicitation d'un crédit d'ouvrage de CHF 2'833'600.-TTC (hors subventions) destiné à la construction du tronçon 1 de l'avenue de Malley

### Table des matières

<b>1. Préambule – Objet du préavis</b> .....	3
<b>2. Contexte</b> .....	4
<b>2.1. Procédures précédentes</b> .....	5
<b>2.2. Procédures actuelles</b> .....	5
2.2.1. Examen préalable .....	5
2.2.2. Enquête publique.....	5
2.2.2.1. Résumé des remarques enregistrées et réponses.....	5
2.2.3. Adoption du projet routier .....	6
<b>2.3. Conventions</b> .....	6
2.3.1. Convention d'équipements techniques Malley-Coulisses.....	6
2.3.2. Convention entre les communes de Prilly et Renens.....	6
2.3.3. Convention entre les communes de Prilly et Renens et les propriétaires fonciers.....	6
2.3.4. Convention entre les communes de Prilly et Renens et les services de l'eau, ..... de CADOuest, SIE .....	7
<b>3. Descriptif du projet du tronçon 1 de l'avenue de Malley</b> .....	7
<b>3.1. Études préliminaires</b> .....	7
<b>3.2. Concept de circulation</b> .....	8
<b>3.3. Trafic individuel motorisé</b> .....	10
<b>3.4. Aménagement pour les vélos</b> .....	11
<b>3.5. Aménagement pour les piétons</b> .....	11
<b>3.6. Concept paysager et arborisation</b> .....	12
<b>3.7. Gestion des eaux de chaussée – Fosses de Stockholm</b> .....	14
<b>3.8. Matérialité</b> .....	14
<b>3.9. Éclairage public</b> .....	15
<b>3.10. Interface avec les chantiers</b> .....	15
<b>3.11. Aspects fonciers</b> .....	16
<b>3.12. Planning général</b> .....	16
<b>4. Aspects financiers</b> .....	17
<b>4.1. Etudes du projet</b> .....	17
<b>4.2. Subventions</b> .....	17
<b>4.3. Participation des services</b> .....	17
<b>4.4. Participation des propriétaires fonciers</b> .....	17
<b>4.5. Coûts de construction – Devis général (+/-10%)</b> .....	18

<b>4.6.</b>	<b>Participation des communes de Prilly et Renens</b>	19
<b>4.7.</b>	<b>Incidence financière pour la commune de Renens</b>	19
4.7.1.	Dépenses d'investissement	19
4.7.2.	Dépenses thématiques	20
4.7.3.	Plan des investissements	20
4.7.4.	Coût du capital	20
4.7.5.	Coût de fonctionnement	20
<b>5.</b>	<b>Durabilité / plan climat</b>	20
<b>6.</b>	<b>Conclusion de la Municipalité</b>	21

Renens, le 4 décembre 2023

AU CONSEIL COMMUNAL DE RENENS,

Monsieur le Président,  
Mesdames les Conseillères communales, Messieurs les Conseillers communaux,

## **1. Préambule – Objet du préavis**

Le présent préavis a pour objet de soumettre au Conseil communal:

- d'une part, l'adoption du projet routier d'aménagement du tronçon 1 de l'avenue de Malley en application de la procédure de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou);
- d'autre part, l'octroi d'un crédit d'investissement pour la construction du tronçon 1 de l'avenue de Malley

Le tronçon 1 de l'avenue de Malley se situe à cheval entre les communes de Prilly et Renens et permettra la desserte des futurs bâtiments de Malley-Gare et Malley-Gazomètre. Ce projet, mené par la Fabrique de Malley, prévoit une infrastructure urbaine constituée d'une chaussée centrale de largeur adaptée à une vitesse des véhicules à 30 km/h. Les cyclistes circuleront sur la chaussée grâce à son caractère apaisé. Les piétons pourront profiter de larges trottoirs généreusement arborisés et végétalisés. Le projet du tronçon 1 de l'avenue de Malley est détaillé au chapitre 3.

Le montant d'investissement brut de la réalisation du tronçon 1 de l'avenue de Malley s'élève, au total, à **CHF 2'833'600.-TTC**. Le crédit d'investissement brut demandé à Renens se monte alors à **CHF 2'833'600.-TTC** (avant déduction de la participation des propriétaires fonciers, de la Commune de Prilly, des recettes pour maîtrise d'ouvrage et des subventions estimées à **CHF 2'303'700.- TTC**). Ce crédit d'investissement représente un montant net final à charge de Renens de **CHF 529'900.- TTC**.

Pour rappel, les crédits d'études pour l'ensemble des phases de projet, dont les études liées à l'exécution, ont déjà été alloués par le Conseil communal dans le cadre du préavis intercommunal N° 3-2018 - Développement de Malley. De plus, la réalisation de l'ensemble de l'avenue de Malley suivra plusieurs phases. La construction du tronçon 1, concerné par ce préavis, doit coïncider avec la mise en service du quartier de Malley-Gare prévue en 2025. Les projets des tronçons 2 et 3 seront, quant à eux, développés et réalisés dans les mêmes délais que les projets publics et privés de Malley-Gazomètre (horizon 2028-2030) et feront l'objet d'un autre préavis.

Situé à cheval sur les communes de Prilly et Renens, le tronçon 1 sera financé à parts égales par ces dernières. Les propriétaires fonciers participent aussi au financement, selon la convention Malley-Coulisses. Conformément au contrat de droit administratif signé entre Prilly et Renens, le suivi administratif de cet investissement sera assuré par Renens. Les deux communes assument à parts égales l'avance de trésorerie nécessaire en attendant le versement des propriétaires fonciers.

Un préavis similaire est présenté à la Commune de Prilly.

## 2. Contexte

Le présent préavis s'inscrit dans la mise en application des dispositions du préavis N° 3-2018 concernant les équipements publics des plans d'affectations (PA) de Malley-Gare et Malley-Gazomètre.

Initié dans le cadre des réflexions portées par le Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM) et par le projet lauréat du concours d'urbanisme « Les Coulisses » de Malley, la mise en œuvre du projet intercommunal de Malley est aujourd'hui en cours et le secteur est en pleine mutation. Deux plans d'affectation le formalisent. Le PA Malley-Gare et le futur PA Malley-Gazomètre forment ensemble le projet Malley-Coulisses et possèdent des équipements généraux communs. Ces deux quartiers sont donc interdépendants, mais leurs stades de développement diffèrent dans le temps. En effet, la réalisation de Malley-Gare est en cours et sa finalisation est prévue pour 2025 alors que Malley-Gazomètre sera réalisé en 2028-2030. Au vu de cette temporalité d'exécution différente, il s'agit d'équiper le quartier de Malley-Gare pour garantir son bon fonctionnement, tout en anticipant et préservant le développement futur de Malley-Gazomètre.

L'équipement général d'accès aux quartiers Malley-Gare et Malley-Gazomètre a commencé à se matérialiser par la réalisation du *Trait d'union* en 2020 (anciennement nommé *Passage inférieur des Coulisses*, objet du préavis N° 13-2017), puis par la réalisation du système d'évacuation des eaux de Malley-Coulisse en 2022 (objet du préavis n°25-2021).

L'avenue de Malley se définit comme un projet d'infrastructure routière avec une forte sensibilité urbanistique. Colonne vertébrale du projet Malley-Coulisses, elle représente l'axe de desserte commun des quartiers de Malley-Gare et Malley-Gazomètre. Située entre l'avenue du Chablais et la déchetterie (CID) pour le tronçon 1, elle est constituée:

- d'aménagements en surface (arbres, chaussée, luminaires, promenade piétonne, mobiliers urbains, noues, etc.);
- d'infrastructures souterraines, avec notamment le système d'évacuation des eaux.

Les tronçons 2 et 3 (de la déchetterie jusqu'à l'avenue de Longemalle) seront réalisés dans un deuxième temps afin de coïncider avec le développement de Malley-Gazomètre. Ces deux tronçons feront l'objet d'autres préavis.

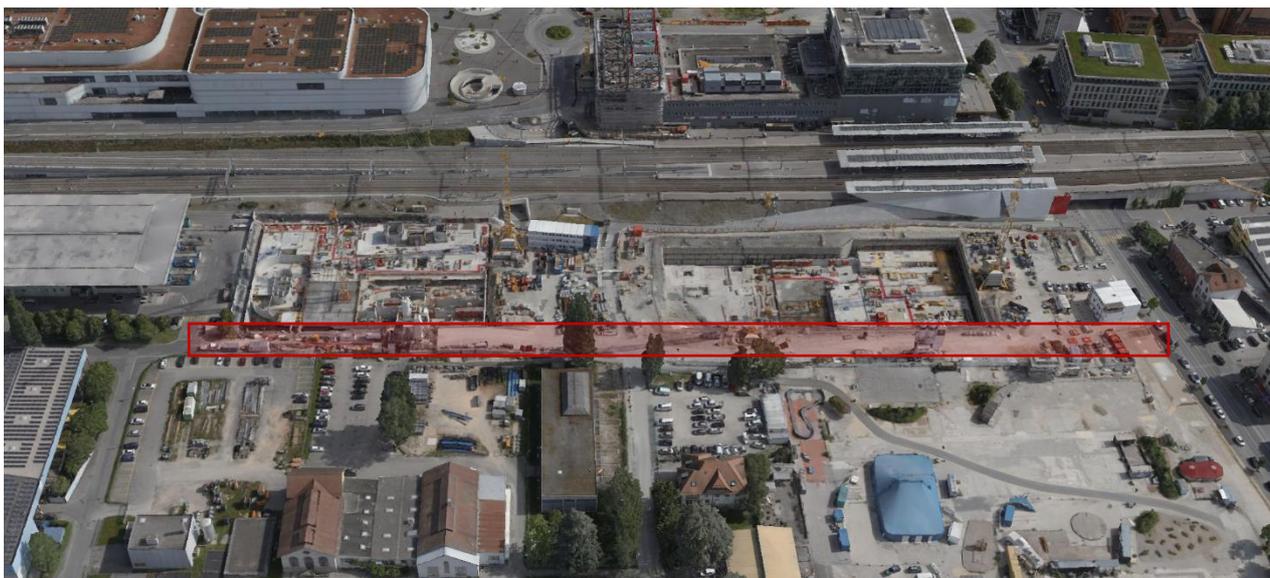


Figure 1 Situation de l'Avenue de Malley

La temporalité de réalisation différente entre Malley-Gare au nord et Malley-Gazomètre au sud du tronçon 1 ne permettra pas une finalisation complète du trottoir sud. Un préavis complémentaire pour le tronçon 1 sera présenté au moment de la réalisation de Malley-Gazomètre pour construire les aménagements définitifs du trottoir sud.

### **2.1.Procédures précédentes**

Le projet de l'aménagement de l'avenue de Malley, dans sa totalité, avait fait l'objet d'une première procédure LRou liée au plan de quartier Malley-gare.

Le projet avait été adopté par les Conseils communaux de Prilly le 23 mai 2016 (puis en referendum le 27 novembre 2016) et de Renens le 23 juin 2016, en même temps que l'adoption du plan de quartier intercommunal Malley-Gare et l'adoption de la modification de la limite communale entre Prilly et Renens. Enfin, le projet initial avait définitivement été approuvé par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) le 25 janvier 2017.

L'évolution du projet depuis 2017 a été importante, en lien notamment avec le développement des projets lauréats du concours d'architecture pour le quartier de Malley-Gare mais aussi des approfondissements d'études pour l'avenue de Malley. En conséquence, la DGMR a exigé de refaire une procédure complète LRou lorsque le projet à jour lui a été présenté en 2022.

### **2.2.Procédures actuelles**

Le projet d'aménagement de l'avenue de Malley dans sa deuxième version a fait l'objet d'une procédure selon la Loi sur les routes du canton de Vaud du 10 décembre 1991 (art. 13 LRou, RSV 725.01) comprenant les objets liés au réaménagement de la voirie pour le tronçon 1.

#### **2.2.1.Examen préalable**

Les services cantonaux consultés ont préavisé favorablement au projet d'aménagement du tronçon 1 à la date du 13 mars 2023 (préavis N° 773/IBs – PR 220'108).

#### **2.2.2.Enquête publique**

Selon les dispositions de l'art. 13 al. 3 LRou le projet d'aménagement de l'avenue de Malley a été mis à l'enquête publique du 10 juin 2023 au 09 juillet 2023 auprès des deux communes concernées: Renens et Prilly. À l'issue de l'enquête publique, deux observations/remarques ont été enregistrées pour le compte des deux communes. Lesdites remarques et les réponses sont présentées ci-dessous.

##### **2.2.2.1. Résumé des remarques enregistrées et réponses**

#### **Association Vaudoise pour la Construction Adaptée aux Handicapés (AVACAH)**

##### Résumé

L'AVACAH a constaté avec satisfaction qu'un certain nombre d'aménagements sont prévus pour les personnes à mobilité réduite sur le projet. Elle attire toutefois l'attention du maître d'ouvrage sur l'absence de marquage podotactile sur le trottoir traversant de l'accroche de l'avenue du Chablais et demande que ce trottoir en soit équipé selon le 4<sup>e</sup> alinéa du chiffre 8.1.7 de l'annexe normative de la VSS 640 075.

##### Réponse faite

Le projet sera adapté selon la remarque de l'AVACAH.

#### **PROVELO Lausanne**

##### Résumé

PROVELO demande qu'un marquage au sol soit réalisé sur la partie du tronçon 1 où les vélos circulent à contresens des voitures, ceci dans le but d'éviter que les voitures empiètent sur les circulations vélos. D'autres remarques sont faites par PROVELO, sur des zones hors périmètre de l'enquête publique.

### Réponse faite

Pour le tronçon 1, le projet sera adapté selon la remarque de PROVELO. Les autres observations seront prises en compte dans les projets connexes.

#### 2.2.3. Adoption du projet routier

S'agissant d'un projet routier communal suivant la procédure LRou, le présent projet routier doit être adopté par le Conseil Communal des Communes de Prilly et Renens (objet du présent préavis) avant d'être approuvé définitivement par le Canton.

### 2.3. Conventions

Les conventions ou contrats suivants complètent le projet. Ces documents réservent les décisions des Conseils communaux de Prilly et Renens concernant l'octroi du crédit d'ouvrage.

#### 2.3.1. Convention d'équipements techniques Malley-Coulisses

La Convention d'équipements techniques du site Malley-Coulisses a été signée en 2016 entre les Communes territoriales de Prilly et Renens, les propriétaires CFF Immobilier et la Ville de Lausanne. Celle-ci s'applique à l'objet du présent préavis. Ses buts sont de cadrer le développement du site de Malley-Coulisses et de fixer les principes de gestion foncière et financière des équipements techniques nécessaires à l'urbanisation du secteur (avenue de Malley, système de gestion des eaux, propriété des espaces publics, etc.).

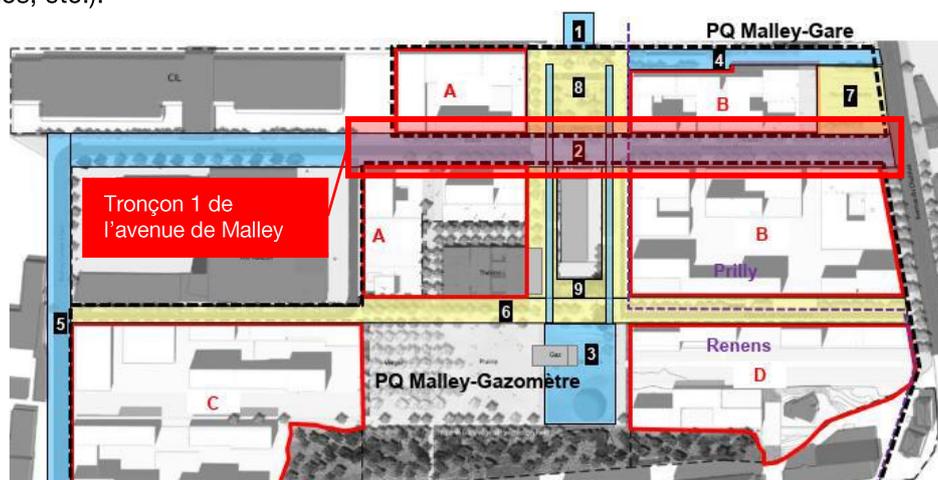


Figure 2 Figure 1 « Plan schématique des différents équipements techniques du site Malley-Coulisses », Extrait de la Convention d'équipements techniques du site Malley-Coulisses, 2016.

#### 2.3.2. Convention entre les communes de Prilly et Renens

La convention de la Fabrique de Malley lie les Communes de Prilly et Renens dans la réalisation du secteur intercommunal de Malley; celle-ci s'applique à l'objet du présent préavis. Cette convention prévoit:

- la délégation de la maîtrise d'ouvrage pour cet équipement technique à la Fabrique de Malley agissant au nom des deux Communes;
- la répartition des coûts d'investissement de manière égale, avec la clé de répartition de 50% à la charge de la Commune de Prilly, 50% à la charge de la Commune de Renens.

#### 2.3.3. Convention entre les Communes de Prilly et Renens et les propriétaires fonciers

Des conventions sont établies entre la Ville de Lausanne et les Communes territoriales pour permettre, en phase intermédiaire avant le transfert prévu à de l'avenue de Malley au domaine public, la mise à disposition du foncier et la gestion de la phase intermédiaire (chantier, accès riverains, etc.).

### 2.3.4. Convention entre les Communes de Prilly et Renens et les services de l'eau, CADOuest et SIE

Ces conventions ont pour objectif de garantir aux communes les remboursements des sommes avancées par les communes pour les services de l'eau, le chauffage à distance de l'Ouest lausannois (CADOuest SA), et le service intercommunal des énergies (SIE SA). Elles visent également à définir les modalités d'intervention des services au sein du chantier du tronçon 1 de l'avenue de Malley.

Ces documents, en cours de ratification, traitent les aspects financiers et fonciers, les responsabilités et les délais d'exécution. Les travaux du CAD, de l'eau et de l'électricité, comme indiqué dans le chapitre 4.3 *Participation des services* s'élèvent à CHF 480'000.-TTC.

## 3. Descriptif du projet du tronçon 1 de l'avenue de Malley

Entre l'avenue du Chablais et le chemin de l'Usine à gaz (partie est), cette infrastructure est à créer entièrement. À ce jour, il n'y a pas de voirie sur cette portion.

Au croisement avec le chemin de l'Usine à gaz, jusqu'au CID (partie ouest), il s'agira de reprendre la voirie existante et d'y inclure les différents éléments du projet du tronçon 1.

A noter que le tronçon 1 de l'avenue de Malley mesure environ 320 m de longueur pour une surface totale d'environ 6'500 m<sup>2</sup>.

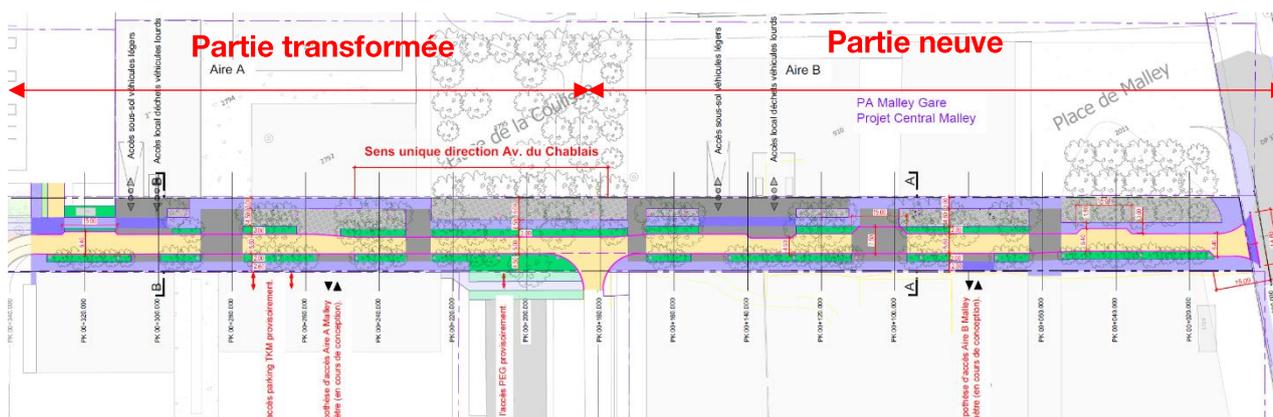


Figure 3 Répartition de la zone neuve et de la zone transformée de la future avenue

### 3.1. Études préliminaires

La Fabrique de Malley a mandaté des études préliminaires pour le tronçon 1 en 2020, afin d'assurer une cohérence urbanistique et technique avec le projet de Malley-Gare conduit par CFF Immobilier. Les conclusions sont les suivantes:

- un aménagement routier en zone 30 avec bordures basses permettant de:
  - délimiter les trafics piétons et voitures/vélos
  - assurer une fluidité du trafic;
  - être compatible avec les convois exceptionnels;
  - limiter les conflits voitures/piétons;
- l'intégration de la Voie Verte d'agglomération dans une configuration avec vélos et véhicules sur la même chaussée permettant de:
  - supprimer les conflits vélos/piétons;
  - assurer la fluidité du trafic mobilité douce;
  - diminuer les emprises liées à des potentielles pistes cyclables;
  - et ainsi, augmenter la surface consacrée aux zones piétonnes et à l'arborisation;
  - simplifier les bifurcations gauche/droite;

3. un concept paysager avec deux principes forts:
  - une alternance de séquences pour rompre la linéarité et induire une modération de trafic;
    - vide: traversées pour perméabilité piétonne;
    - pleine: prolongation des places et création d'un rapport de façade à façade;
  - une composition végétale définie par une triple rangée d'arbres permettant d'offrir:
    - une arborisation importante;
    - la conservation d'un concept de coulisses paysagères;
    - des zones de déambulation avec des zones de promenades et avant-jardins;
    - la prolongation des places publiques de Malley-Gare sur l'avenue;
    - la création de surface pour la rétention d'eau, régulant ainsi le ruissellement des eaux pluviales et contribuant à la réduction des effets de la chaleur.

Ces études ont été approfondies avec l'avant-projet, mené en 2022. Cette étape a permis de consolider les orientations prises en 2020 et de les concrétiser par des documents plus précis intégrant les différentes contraintes du site.

### 3.2. Concept de circulation

Le tronçon 1 de l'avenue de Malley sert d'accès aux aires A et B de Malley-gare au nord, et dans le futur à Malley-Gazomètre au sud. Elle permet aussi l'accès au poste électrique du Galicien depuis l'avenue du Chablais.

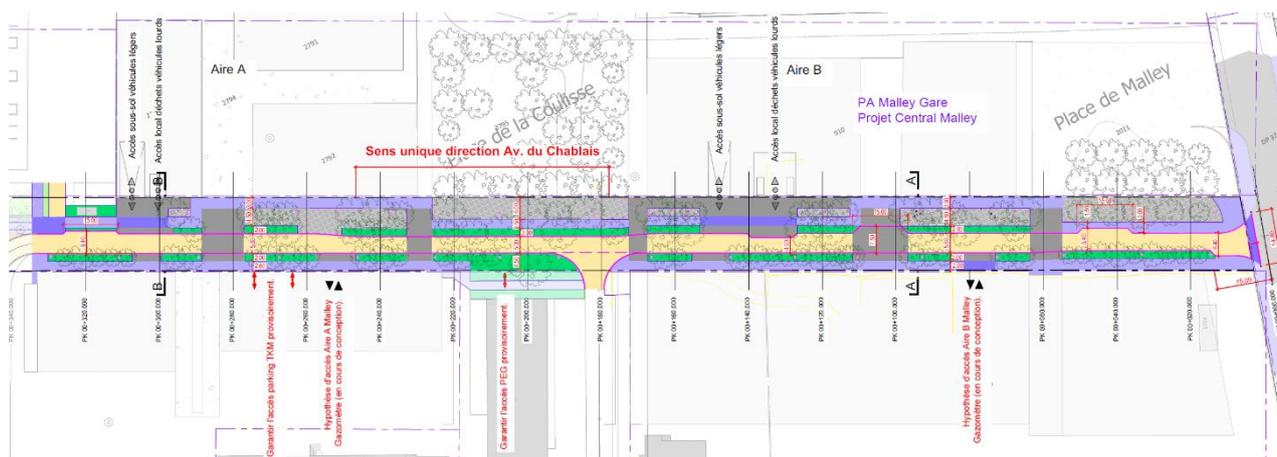


Figure 4 Tracé de l'avenue de Malley - Tronçon 1, Groupement Mhust, 2022



### 3.3. Trafic individuel motorisé

La vitesse est limitée à 30 km/h sur l'ensemble des trois tronçons. Par ailleurs, une partie du tronçon 1 est en sens unique. Ce tronçon doit permettre l'accès aux véhicules légers et aux poids lourds, notamment pour les livraisons et services. L'aménagement amène à pratiquer une vitesse effective de circulation apaisée à 20-30 km/h, ceci permettant la mixité des cycles et des véhicules motorisés sur la même chaussée. L'objectif est de limiter la largeur de la chaussée, afin de diminuer les vitesses de circulation et de laisser un maximum d'espaces et de qualités aux modes doux et à l'arborisation.

Sur ce tronçon, le gabarit de chaussée est variable avec un minimum de 4,50 m et un maximum 5,60 m d'arrière-bordure à arrière-bordure. Ce choix a été fait afin de libérer de l'espace sur le trottoir sud.

Pour permettre les croisements de poids lourds (PL) liés aux livraisons et ramassage des déchets (~10 poids lourds par jour), trois places d'évitement ont été créées. La longueur de ces places d'évitement est de 15 m afin de respecter les girations des PL. La largeur de la chaussée au niveau des places d'évitement est de 6.40m bordures biaisées comprises. Aucune place d'évitement n'est prévue sur la portion en sens unique.

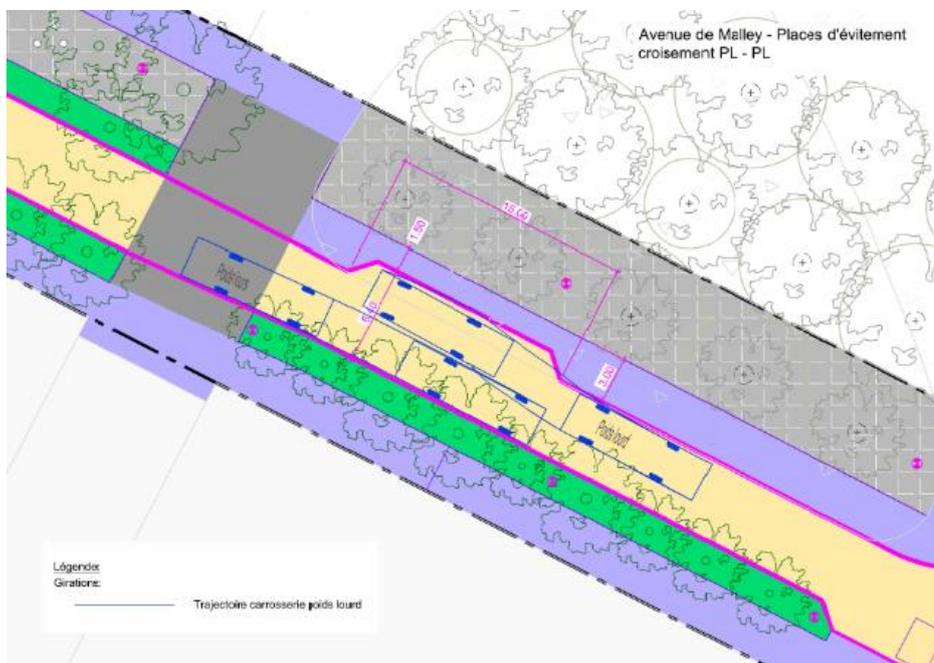


Figure 7 Zone d'évitement pour croisement PL-PL, Groupement Mhust, 2022

Les gabarits choisis permettent également l'accès d'un convoi spécial vers le poste électrique du Galicien depuis l'avenue du Chablais. Le stationnement voiture est prévu dans les parkings souterrains du quartier afin de libérer de l'espace public végétalisé.

### Cônes de visibilité et girations

Lorsque cela est nécessaire, la continuité de l'avenue est interrompue par les accès véhicules aux parkings des bâtiments.

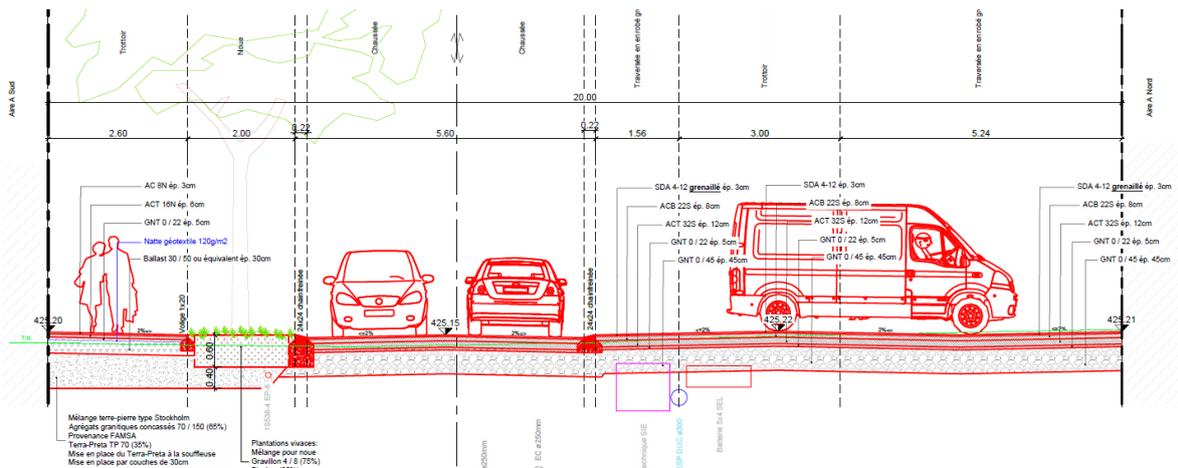


Figure 8 Profil type du tronçon 1 sur entrée garage Malley-Gare, Groupement Mhust, 2022

### 3.4. Aménagement pour les vélos

Une voie verte de mobilité douce est appelée à traverser l'avenue de Malley au droit de la place de Malley, tandis qu'une autre devra y circuler depuis la place de la Gare vers l'ouest. Les études de planification des voies vertes dans l'Ouest lausannois indiquent les objectifs suivants:

- il est primordial de viser un niveau de confort et de sécurité pour attirer de nouveaux usagers, sans rupture de la continuité de ce niveau de confort;
- il s'agit également de garantir la sécurité des piétons face aux cyclistes;
- les voies vertes ne doivent pas constituer de nouveaux effets de coupure pour les piétons.

La circulation des cycles sur la chaussée retenue dans notre projet, sans création de voie spécifique est compatible avec le concept de la voie verte Lausanne-Morges et facilite les changements de direction, qui se produisent notamment au droit des places de la Gare et de Malley. Ce choix permet de limiter les conflits entre piétons et vélos. Cette solution est la plus compacte et permet de dégager davantage d'espace pour la plantation de trois rangées d'arbres.

La faible charge de trafic, la modération des vitesses, les bordures basses et une délimitation claire des conflits assurent un bon confort.

Sur la partie de voirie où les vélos circulent à contre-sens des voitures, il est prévu un marquage au sol identifiant la bande cyclable, ceci afin d'éviter un empiètement des voitures sur la circulation vélo.

En termes de stationnement, il est prévu d'installer une trentaine d'arceaux sur le trottoir nord et de prévoir des emplacements de réserve pour 56 arceaux qui seront à installer en fonction de l'usage une fois le quartier en fonction. Ces emplacements sont prévus pour les personnes en visite dans le quartier et complètent les emplacements prévus sur toute la partie développée sur Malley-Gare par CFF Immobilier. A noter que les résident-e-s posséderont des emplacements vélos à l'intérieur des bâtiments.

### 3.5. Aménagement pour les piétons

#### Trottoir nord et front bâti de Malley Gare

Au nord, un trottoir de 3 m est prévu sur l'ensemble du tronçon pour desservir Malley-Gare. Par endroit, on trouve des placettes en grave végétalisée, surfaces perméables capables d'infiltrer les eaux.

Ces placettes rappellent les Places de la Gare et de Malley qui débordent volontairement sur le trottoir de l'avenue de Malley.

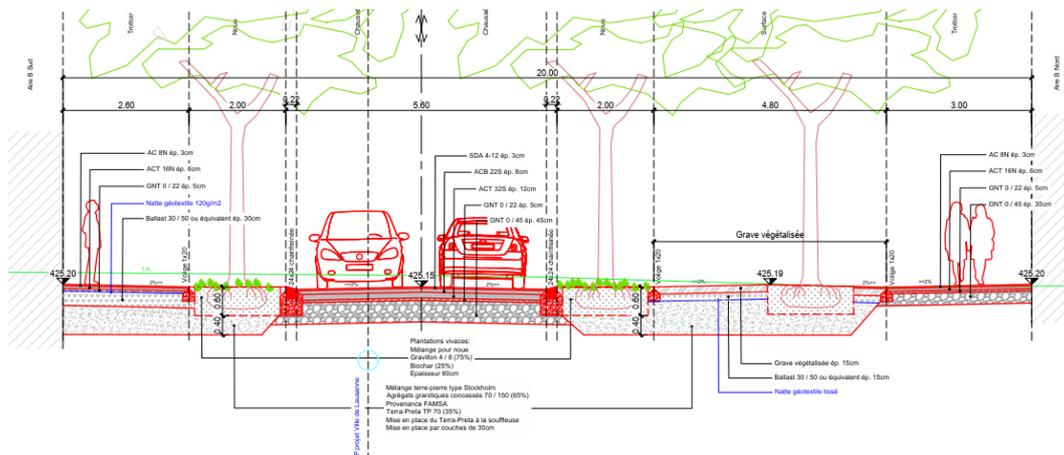


Figure 9 Profil du tronçon 1 au droit d'une placette, Groupement Mhust, 2022

### Trottoir sud et front bâti de Malley Gazomètre

Sur l'ensemble du tronçon, au sud, est aménagé un trottoir de 2.60 m minimum. Il est à noter que le plan d'affectation de Malley-Gazomètre est en cours de conception et que les concours et projets d'architecture du bâti situé devant le trottoir sud ne sont pas encore réalisés. Une certaine évolutivité du côté sud de l'avenue (accès, gabarit, aménagement) est donc possible et à prévoir selon les besoins des projets d'ici à l'horizon 2030.

### Accroche avenue du Chablais

L'accroche avec l'avenue du Chablais se fera par l'intermédiaire d'un trottoir traversant. Le trottoir traversant a été choisi afin de garantir la continuité du trottoir existant actuellement au niveau de l'avenue du Chablais. C'est un aménagement qui marque la continuité des cheminements piétons et symbolise une entrée dans le quartier.

Délimité par deux bordures biaisées de part et d'autre, le trottoir traversant de l'accroche de l'avenue du Chablais est d'une largeur de 2.50 m, d'une longueur de 14.80 m, et est à la même hauteur que le trottoir existant sur l'avenue du Chablais. Le gabarit de la chaussée de l'avenue de Malley a été élargi au niveau de ce croisement afin de permettre aux véhicules de se croiser en toute sécurité.

Un marquage podotactile sera installé sur le trottoir traversant pour permettre aux personnes malvoyantes d'identifier la traversée de l'avenue.

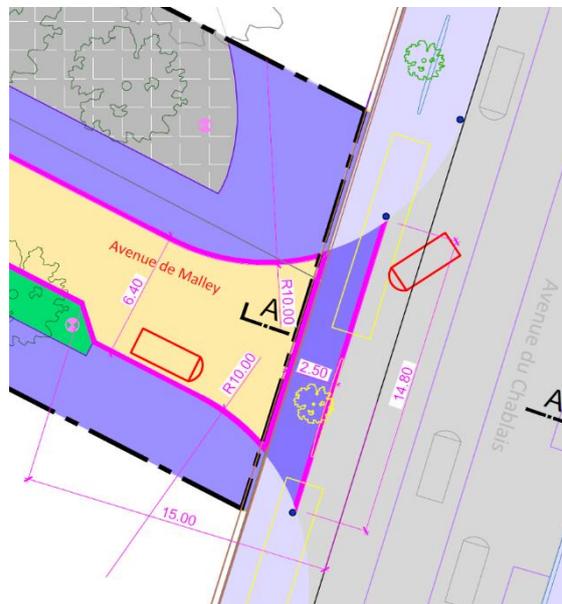


Figure 10 Vue en plan du carrefour Malley-Chablais, Groupement Mhust, 2022

### 3.6. Concept paysager et arborisation

L'étude du concept paysager a permis de retenir la plantation de trois alignements d'arbres, le long de l'avenue. Ces alignements ne sont pas continus, mais coulissent, selon les besoins et possibilités de la séquence. Ils libèrent des vides permettant les traversées de voirie et créent aussi des pleins, offrant des prolongations pour les places publiques de Malley-Gare, sur l'avenue.

Les placettes et les noues sont réalisées avec des matériaux perméables (grave, terre) régulant ainsi le ruissellement des eaux pluviales et contribuant à la réduction des effets de chaleur. En zone 30 les traversées piétonnes sont libres. Les axes principaux de traversées (au débouché des places et rue sur l'avenue) sont marqués par un traitement en enrobé grenailé.

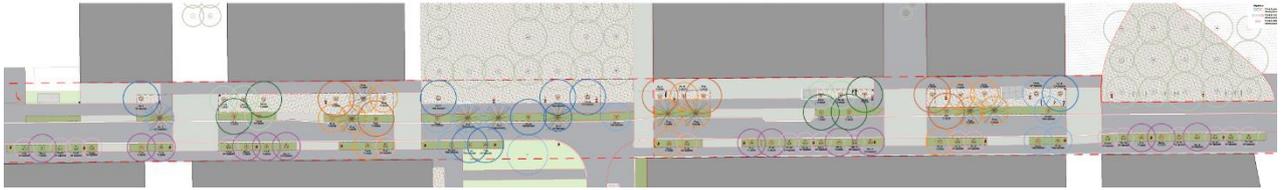


Figure 11 Figure 12 Plan de situation du paysagiste – Approches 2022

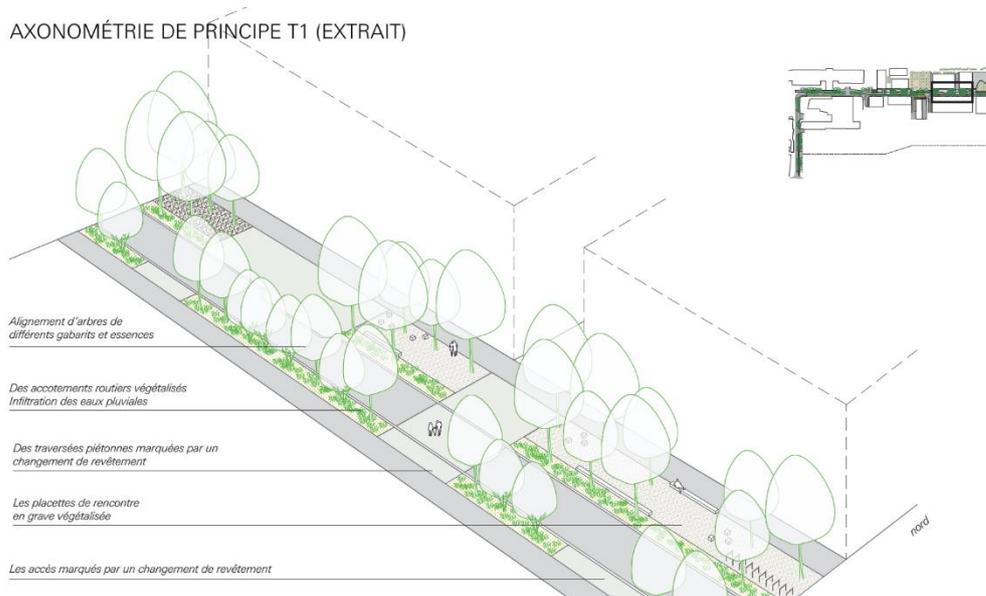


Figure 12 Axonométrie du tronçon T1 – Approches 2022

L'arborisation de l'avenue se fera en priorité avec des espèces indigènes adaptées au site auxquelles s'ajouteront des espèces dites climatiquement indigène<sup>1</sup>. Pas moins de 28 espèces différentes composeront cette avenue avec des croissances et des tailles à l'âge adultes différentes selon le type d'arbres. Une attention particulière a été portée sur la plantation de plantes mellifères puisque sur les 28 espèces plantées, 14 sont mellifères dont certaines également nourricière pour les oiseaux.

Les arbres seront sélectionnés avec soins en pépinière. Le tableau ci-après présente le type de plantations projeté par commune:

Type de plantations	Prilly	Renens
Arbres à grands développement (15 à 25m)	8	12
Arbres à moyens développement (10 à 15 m)	21	21
Arbres à petits développement (6 à 10 m)	16	5
Grave végétalisée	533 m <sup>2</sup>	540 m <sup>2</sup>
Noues plantées	330 m <sup>2</sup>	390 m <sup>2</sup>

<sup>1</sup> On considère une essence comme climatiquement indigène si elle croit naturellement aujourd'hui dans une région où le climat est le même que celui qui est attendu en Suisse dans le futur.

### 3.7. Gestion des eaux de chaussée – Fosses de Stockholm

Le choix de la récolte des eaux de chaussée et de trottoirs s'est porté sur un concept de noues accueillant de l'arborisation et de la végétalisation, reliées entre elles par des fosses dites de « Stockholm » favorisant ainsi la perméabilité des sols. De cette manière, les eaux récoltées sont infiltrées dans les fosses et alimentent les arbres. Cela contribue à la maîtrise du ruissellement des eaux pluviales, notamment lors des fortes pluies. C'est un système qui permet de maximiser l'infiltration des eaux de pluies pour arroser les plantations. Ce type de fonctionnement a fait l'œuvre de projets pilotes à la Ville de Carouge dans le canton de Genève et à la Ville de Lausanne à l'avenue de Montoie et est utilisé depuis de nombreuses années avec succès dans plusieurs villes d'Europe.

#### Descriptif technique du fonctionnement

Un système de diffusion d'eau est prévu comprenant une chambre de diffusion perforée et un drain de diffusion longitudinal afin d'alimenter les arbres se trouvant entre deux chambres de diffusion. Ce système est couplé à un dépotoir du côté chaussée servant à amener l'eau dans la chambre de diffusion, et aussi à évacuer le trop-plein vers le collecteur de l'avenue. Pour rappel, le collecteur du tronçon 1 a été posé en 2022. En fond de fosse, un drainage est aussi placé pour récolter le surplus d'eau non absorbé par la fosse de Stockholm afin de le diriger vers le collecteur central. Du fait que le projet prévoit des bordures biaisées permettant une plus grande largeur de voirie, l'évacuation des eaux de surface se fera par des grilles avec dépotoir.

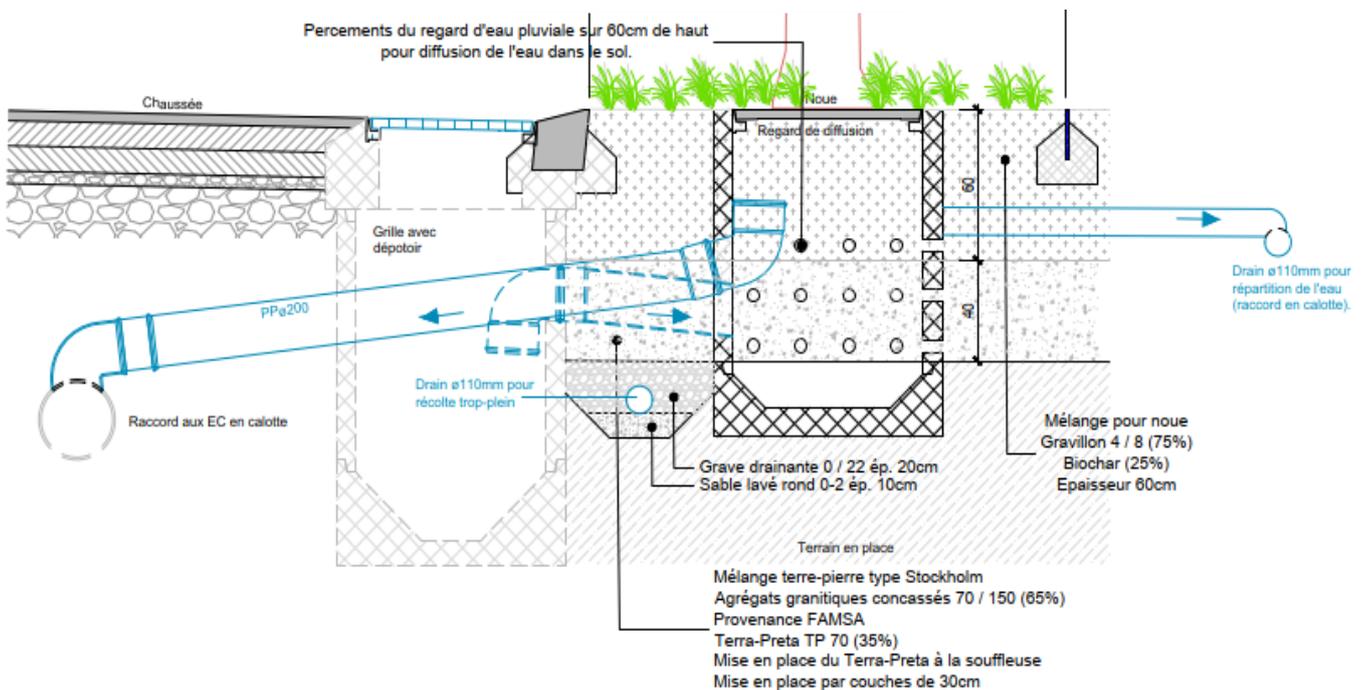


Figure 13 Détail d'une fosse de Stockholm et de sa gestion des eaux

### 3.8. Matérialité

Les matériaux de surface sont présentés sur les profils types du projet. Ils se distinguent comme suit:

- chaussée en enrobé phonoabsorbant SDA 4-12;
- accès aux immeubles et traversées de mobilité douce constitués d'un agrégat clair, grenailé;
- pistes cyclables constituées en enrobé AC 8N comme les trottoirs;
- placettes en gravies végétalisées;
- bordures de limite chaussée trottoirs chanfreinées en granit;
- voliges en acier galvanisé pour les séparations entre le trottoir et les noues/placettes.

### 3.9.Éclairage public

L'avenue étant à cheval sur les communes de Prilly et Renens, il a été décidé de ne choisir qu'un seul type de mât d'éclairage public pour l'ensemble de l'avenue afin d'assurer une cohérence dans l'aménagement. Le produit posé usuellement à Renens a été choisi. Une attention toute particulière a été apportée à la pollution lumineuse. L'éclairage public sera activement géré par télégestion pour optimiser les périodes d'éclairage et d'extinction des feux.



Produit: Cirko Flex

Durée de vie assignée des LED: 100'000 heures

ULR < 1% (pourcentage de flux lumineux directement dirigé vers le haut)

Indice de protection: IP 66

Energie de choc: IK08

Télégestion: compatible avec système Zagha

Hauteur de mat: environ 4 mètres

Figure 14 Produit proposé pour l'éclairage public de l'avenue, Cirko Flex

### 3.10. Interface avec les chantiers

Les interfaces avec les chantiers avoisinants sont les suivants:

- avec réseaux existants (CADOUEST, ligne HT, Service de l'eau, etc.)  
Des réseaux tiers existants ont été identifiés par l'ingénieur mandataire. Ce dernier pilote et coordonne les interfaces communes. Des travaux sur des réseaux tiers, concomitant au chantier du tronçon 1 de l'avenue de Malley sont prévus:
  - Eau: bouclage de la conduite d'eau potable;
  - CADOUEST: réseau pour la récupération de chaleur des eaux usées du bassin de rétention;
  - SIE : traversée de l'avenue pour future alimentation de Malley-Gazomètre.

Pour ces chantiers, les fouilles seront réalisées par les travaux de l'avenue de Malley et refacturées aux services concernés. Le montant attendu par les Communes Territoriales est décrit au chapitre 4.3 « Participation des services ».

- avec le plan d'affectation (PA) Malley Gare  
La réalisation du tronçon 1 de l'avenue de Malley coïncide avec les travaux des aménagements extérieurs de Malley-Gare afin d'assurer une fin quasi simultanée des accès pour les futurs habitant-e-s du quartier. Le phasage des travaux de l'avenue sera fait en concertation avec les travaux sur les différentes aires de Malley-Gare.
- avec le plan d'affectation (PA) Malley-Gazomètre

Le projet du tronçon 1 de l'avenue de Malley prévoit de réaliser le trottoir et les noues côté sud de l'avenue. En effet cette étape est nécessaire car elle permet la reprise et la canalisation des eaux pluviales de surfaces vers le système d'évacuation des eaux. En revanche la plantation des arbres n'interviendra qu'au moment de la réalisation des bâtiments de Malley-Gazomètre. Cela évitera aux arbres de se dégrader à cause des travaux de Malley-Gazomètre et de subir les changements d'ensoleillement dus aux nouvelles constructions.

### 3.11. Aspects fonciers

Selon la Convention d'équipements techniques Malley-Coulisses entre les propriétaires et les Communes territoriales, l'avenue de Malley est définie comme un équipement technique général. Le foncier permettant la réalisation de l'avenue est mis à disposition par la Ville de Lausanne et par CFF Immobilier. À terme, le foncier de l'avenue sera remis aux domaines publics des Communes respectives.



Figure 15 Planification des cessions foncières

Des servitudes seront créées pour certains équipements des CFF empiétant sur la future avenue.

Ces cessions foncières devront faire l'objet d'une mise à l'enquête selon la loi sur l'expropriation Art. 12. En accord avec la Convention d'équipements techniques Malley-Coulisses, celle-ci aura lieu à la fin des travaux du tronçon 1 de l'avenue.

### 3.12. Planning général

Oct. 2021 – Mars 2022:	études préliminaires
Mars – Oct. 2022:	avant-projet
Novembre 2022:	examen préalable transmis à la DGMR
Mars 2023:	préavis positif de la DGMR
Juin -Juillet 2023:	processus d'autorisations / mise à l'enquête publique
Début juillet 2023:	publication de l'appel d'offres aux entreprises
Automne 2023:	adjudication des travaux suite à l'appel d'offres pour les entreprises (sous réserve d'obtention des crédits de constructions du présent préavis et des autorisations)
Février 2024:	vote des Conseils communaux de Prilly et Renens du présent préavis

### Etapas à venir

Avril 2024:	approbation définitive du projet par la DGMR
Mai 2024:	délivrance des autorisations de construire par les communes
Septembre 2024:	début des travaux du tronçon 1 de l'avenue de Malley
Septembre 2025:	fin des travaux

## **4. Aspects financiers**

### **4.1. Etudes du projet**

Les études sont déjà financées par le préavis intercommunal « Développement de Malley » N° 3-2018.

### **4.2. Subventions**

Une fois le permis de construire obtenu et les crédits octroyés, la Municipalité pourra déposer auprès de la Confédération une demande de subventionnement au titre du trafic d'agglomération (base: projet d'agglomération PALM 2012). Cette demande doit impérativement être validée avant le début des travaux liés à la mobilité douce sous peine de perte de la subvention.

L'ouvrage en question constitue une mesure de mobilité douce fixée par le PALM, portant la référence 4c.OL.102. Cette mesure prévoyait la création d'un cheminement de mobilité douce allant de l'avenue du Chablais jusqu'à l'avenue du Léman passant par la future avenue de Malley et par le chemin du Chêne.

La Confédération a une enveloppe d'investissement maximale de CHF 33'110'000.- HT pour toutes les mesures de mobilité douce (4c) du PALM 2007-2012.

Basé sur l'évaluation de la Confédération, le cofinancement maximal de la mesure peut être de CHF 340'000.- HT pour l'entier du cheminement de mobilité douce. **Le cofinancement pour le seul tronçon 1 de l'avenue de Malley pourrait être de: CHF 130'000.- TTC (TVA à 8.1%).**

### **4.3. Participation des services**

Dans le cadre des travaux du tronçon 1 de l'avenue de Malley, il a été convenu avec les services technique que l'entreprise qui réaliserait les travaux de l'avenue réaliserait également les travaux de génie civil pour la pose des réseaux appartenant au CAD, à l'eau potable et à l'électricité. Cela permettra une meilleure maîtrise de l'entreprise sur le chantier. Les Communes avanceront les sommes d'argent concernées et les refactureront aux services en fin de chantier.

### **Le montant attendu par les communes en retour est estimé à**

- CAD: CHF 201'000.- TTC
- Eau potable: CHF 266'000.- TTC
- Electricité (SIE): CHF 13'000.- TTC

**Total : CHF 480'000.- TTC (TVA à 8.1%)**

### **4.4. Participation des propriétaires fonciers**

La Convention d'équipements techniques du site Malley-Coulisses signée en 2016, entre les Communes territoriales de Prilly et Renens et les propriétaires CFF Immobilier et Ville de Lausanne s'applique à l'objet du présent préavis.

Elle stipule que 50% du coût de construction de l'équipement général, devisé dans la convention, sera supporté par les propriétaires, et réparti entre eux au prorata des surfaces de plancher (SPD) attribuées aux parcelles leur appartenant.

De plus, la Convention prévoit que les propriétaires fonciers rémunèrent les Communes pour la maîtrise d'ouvrage à hauteur de 4% (TTC) sur le coût des travaux (HT) leur incombant. Cette rémunération est répartie entre les propriétaires au prorata des SPD attribuées aux parcelles leur appartenant. Cette rémunération vient en déduction des participations brutes des Communes territoriales. **La rémunération pour Maîtrise d'Ouvrage est estimée à CHF 52'000.- TTC (TVA à 8.1%).**

#### 4.5. Coûts de construction – Devis général (+/-10%)

Le devis général des travaux est établi sur la base de l'offre de l'entreprise adjudicatrice pour les travaux de génie civil et de paysagisme.

Pour les chapitres fournitures d'arbres ainsi que les fournitures et pose des luminaires, le devis général est établi sur la base des prix du marché connus actuellement.

111 Travaux en régie	CHF	84'000.00
113 Installation de chantier	CHF	69'000.00
117 Démolitions et démontages	CHF	13'000.00
151 Constructions de réseaux enterrés	CHF	531'000.00
211 Fouilles et terrassements	CHF	157'000.00
222 Bordures, pavages, dallages et escaliers	CHF	128'000.00
223 Chaussées et revêtements	CHF	394'000.00
237 Canalisation et évacuation des eaux	CHF	229'000.00
241 Construction en béton coulé sur place	CHF	52'000.00
282 Signalisation : Signaux routiers	CHF	6'000.00
286 Marquages	CHF	1'000.00
4 Aménagements extérieurs	CHF	526'000.00
Sous-total net HT	CHF	2'190'000.00
Divers et imprévus 10%	CHF	219'000.00
<b>Sous-total brut HT</b>	<b>CHF</b>	<b>2'409'000.00</b>
TVA 8.1% (arrondi centaine supérieure)	CHF	195'200
<b>Total TTC</b>	<b>CHF</b>	<b>2'604'200.00</b>

Fourniture de plantations	CHF	48'000.00
Divers et imprévus 10%	CHF	4'800.00
<b>Sous-total brut HT</b>	<b>CHF</b>	<b>52'800.00</b>
TVA 2.6% (arrondi centaine supérieure)	CHF	1'400.00
<b>Total TTC</b>	<b>CHF</b>	<b>54'200.00</b>

Fourniture et pose de mâts lumineux	CHF	75'000.00
Divers et imprévus 10%	CHF	7'500.00
<b>Sous-total brut</b>	<b>CHF</b>	<b>82'500.00</b>
TVA 8.1% (arrondi centaine supérieure)	CHF	6'700.00
<b>Total TTC (arrondi centaine supérieure)</b>	<b>CHF</b>	<b>89'300.00</b>

Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (3% du montant des travaux)	CHF	72'000.00
Divers et imprévus 10%	CHF	7'200.00
<b>Sous-total brut</b>	<b>CHF</b>	<b>79'200.00</b>
TVA 8.1% (arrondi centaine supérieure)	CHF	6'500.00
<b>Total TTC (arrondi centaine supérieure)</b>	<b>CHF</b>	<b>85'800.00</b>
<b>Total TTC (arrondi centaine supérieure)</b>	<b>CHF</b>	<b>2'833'600.00</b>

#### 4.6. Participation des communes de Prilly et Renens

Ce tableau financier récapitule les montants pour l'entier du projet, les participations privées de tiers attendues ainsi que les montants du présent préavis.

Libellé	Crédit demandé par Renens*	Participation Renens* 50%	Participation Prilly* 50%
<b>Coûts de réalisation du tronçon 1 de l'avenue de Malley</b>			
Travaux	2'833'600.00	1'416'800.00	1'416'800.00
<b>Total crédit brut à demander à Renens</b>	<b>2'833'600.00</b>	<b>1'416'800.00</b>	<b>1'416'800.00</b>
<b>Participations des tiers</b>			
Participations services techniques	480'000.00	-240'000.00	-240'000.00
Subvention fédérale PALM	130'000.00	-65'000.00	-65'000.00
<b>Total des participations tiers</b>	<b>610'000.00</b>	<b>-305'000.00</b>	<b>-305'000.00</b>
<b>Participations selon conventions Malley-Coulisses</b>			
Participation des propriétaires	1'111'800.00	-555'900.00	-555'900.00
Rémunération sur la maîtrise d'ouvrage	52'000.00	-26'000.00	-26'000.00
<b>Total des participations des propriétaires</b>	<b>1'163'800.00</b>	<b>-581'900.00</b>	<b>-581'900.00</b>
<b>Participation nette à charge des Communes</b>	<b>1'059'800.00</b>	<b>529'900.00</b>	<b>529'900.00</b>
<b>Solde représentant la participation nette estimée à charge de Renens</b>	<b>529'900.00</b>		

Le suivi administratif des travaux est délégué à la Commune de Renens.

Les communes de Prilly et Renens devront préfinancer les montants correspondants à la participation du propriétaire foncier « Ville de Lausanne », dont les échéances de paiement sont fixées conventionnellement et sont liées à l'entrée en force des planifications.

#### 4.7. Incidence financière pour la commune de Renens

##### 4.7.1. Dépenses d'investissement

Le montant brut relatif à la construction du tronçon 1 de l'avenue de Malley à la charge de la Commune de Renens est de 50 % du montant total, plus la part de Prilly de 50% du montant total soit **CHF 2'833'600.- TTC**. Le montant net à charge de la Commune de Renens après déduction des participations estimées des tiers et des propriétaires fonciers, de la rémunération estimée sur la maîtrise d'ouvrage, de la subvention fédérale PALM estimée et enfin, de la participation estimée de la Commune de Prilly est de CHF **529'900.00 TTC**.

Cette dépense d'investissement du patrimoine administratif sera imputée au nouveau compte du patrimoine administratif N° 3820.5422.5010 - Projet routier d'aménagement du tronçon 1 – Av. Malley ».

#### 4.7.2. 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 transports. Le montant pris en considération équivaut à 75% (décompte final 2022) des dépenses thématiques qui dépassent huit points d'impôts communaux. La somme à disposition des communes est plafonnée à 4.5 points d'impôts de la moyenne des communes, soit environ CHF 180.0 millions de francs suisses.

La récupération ne pourra se faire que l'année 2024, pour 1/15<sup>e</sup> des dépenses d'investissements en lien avec les dépenses thématiques, engagées durant cette année. Dès 2025, la nouvelle péréquation intercommunale vaudoise (NPV) entrera en vigueur et ce type de dépenses n'entrera plus dans le périmètre des thématiques.

#### 4.7.3. Plan des investissements

Cette dépense d'investissement figure au plan des investissements (2023-2027) adopté par la Municipalité le 25 septembre 2023 comme suit: Section 3820 Mobilité « Malley – Av. de Malley – équipements publics », sous le N° 3820.8042.5010 pour un montant de CHF 725'000.-.

#### 4.7.4. Coût du capital

A titre informatif, le coût moyen du capital (amortissement + intérêts) représente un coût de fonctionnement annuel de CHF 21'160.- pendant quarante ans. Ce coût se décompose de la manière suivante: amortissements CHF 13'225.- (CHF 529'000.- divisé par 40 ans) et intérêts CHF 7'935.- (CHF 529'000.- divisé par 2 et multiplié par un taux moyen de 3%).

La durée d'amortissement tient compte des nouvelles directives du Canton, valable au 1<sup>er</sup> janvier 2024.

#### 4.7.5. Coût de fonctionnement

Hormis le coût du capital, il n'y a pas d'autres augmentations de charges liées au compte de fonctionnement.

## 5. Durabilité / plan climat

La construction de l'avenue de Malley tronçon 1 permettra de poursuivre la mise en œuvre d'objectifs stratégiques pour Malley. Sur le plan de la durabilité, son aménagement permettra d'assurer, entre autres:

- la création d'un réseau de mobilité douce performant;
- une arborisation et une végétalisation généreuse du quartier;
- des espaces publics et aménagements paysagers de qualité;
- des taux de réduction du stationnement élevés.

Le projet d'avenue de Malley et sa construction s'inscrivent pleinement dans les orientations données par le Plan Climat de la Ville de Renens. Ce projet répond ainsi à l'axe:

- M.2 – Développer la mobilité douce et ses mesures:
  - o M.2.1 – Développer les parcours piétonniers et les zones piétonnes;
  - o M.2.3 – Développer, pérenniser et sécuriser les pistes et bandes cyclables;
  - o M.2.4 – Développer l'offre de stationnement sécurisée pour vélos;
  - o M.2.9 – Développer les zones à vitesse réduite.

Ce projet répond aussi à l'axe N.1 – Végétaliser et rafraîchir la ville, en agissant principalement sur la mesure N.1.1 – Renforcer la plantation d'arbres, de haies et de bosquets forestiers et la mesure N.1.4 – Végétaliser et ombrager les cheminements piétonniers. Il agit finalement sur l'axe D.1 - Limiter le risque d'inondation et de ruissellement, en répondant à la mesure D.1.1 - Désimperméabiliser les sols pour permettre la rétention partielle des eaux.

L'aménagement de l'avenue de Malley répond également à plusieurs points qui figureront dans le Plan Climat de la Ville de Prilly, en cours d'élaboration:

- MOB 1.1 Création d'un réseau cyclable continu et sécurisé;
- MOB 1.1 Généraliser le 30 km/h sur le territoire prilléran (de jour et de nuit);
- MOB 1.2 Augmentation du stationnement vélo;
- MOB 1.2 Multiplier les zones de stationnement vélos pour que chacun-e en ait un vers chez elle et chez lui;
- MOB 1.3 Développement de services liés à la mobilité cyclable;
- MOB 1.4 Réalisation de voies et d'espaces piétons continus et de qualité;
- MOB 1.4 Dégoudronner les espaces piétons, y ajouter de la végétation et des assises (en garantissant l'accessibilité pour personnes à mobilité réduite);
- MOB 3.1 Diminution de la surface allouée aux TIM au profit de la mobilité active et de la végétalisation des espaces récréatifs / publics;
- MOB 3.1 Réduire les places de stationnement public (en bordure de route);
- MOB 3.1 Supprimer les places de stationnement public en bordure de route du centre-ville - sauf qqes places pour mobilité réduite (maintenir uniquement parkings en ouvrage);
- MOB 3.1 Compenser chaque place de stationnement supprimée par une "plus-value" pour les habitant-e-s (espace public, biodiversité, voie cyclable, stationnement vélo, ...);
- EB 2.3 Développer le réseau CADQUEST sur toute la commune;
- NB 2.4 Mieux prendre en considération la faune (renards, hérissons, écureuils) dans la gestion de l'éclairage public;
- NB 3.2 Renforcement des trames verte, orange et bleue (maillage végétal);
- NB 3.2 Développement de bandes herbeuses le long des axes piétons;
- MC 1.1 Arborisation du domaine public et des surfaces privées communales en priorisant les zones sujettes aux îlots de la chaleur;
- MC 3.3 Renforcer la récupération et la rétention des eaux de ruissellement (ville éponge);
- MC 3.3 Favoriser les noues plutôt que les bacs de rétention (notamment lors de l'octroi des permis de construire);
- MC 4.2 Augmentation de la part de surface perméables sur le domaine public et privé;
- MC 5.1 Réduire l'intensité des lampadaires publics et privés durant la nuit.

## **6. Conclusion de la Municipalité**

Après la réalisation du Trait d'Union, du réseau souterrain d'assainissement du tronçon 1 de l'avenue et la construction en cours de Malley-Gare, l'aménagement de surface du tronçon 1 de l'avenue de Malley marque une nouvelle étape importante dans la reconversion de la friche industrielle de Malley !

Cet aménagement majeur s'avère indispensable pour poursuivre le développement du quartier. Il permettra de faire un pas de plus vers son intégration dans le tissu urbain de Prilly et Renens.

L'avenue, au-delà de son rôle fonctionnel de transit et de desserte des futurs bâtiments de Malley-Gare et de Malley-Gazomètre, offrira, grâce à son concept, une mobilité apaisée, avec des trottoirs très généreux pour les piétons, ombragés par la canopée végétale et proposant des espaces de pause sur les placettes. La chaussée centrale sera utilisée par les voitures dont la vitesse sera limitée à 30 km/h en cohabitation avec les cyclistes.

L'accent a été mis sur la végétalisation de l'axe, qui sera abondante, variée et qui bénéficiera de l'innovation apportée par les fosses de Stockholm afin de maximiser l'infiltration des eaux de pluies dans le sol. Avec la mise en place de ce concept, c'est le principe de la ville éponge qui est mis en œuvre sur le tronçon 1 de l'avenue de Malley et qui pourrait être étendu à d'autres espaces des communes de Prilly et Renens.

A terme, cet axe structurera le quartier intercommunal. L'aménagement généreux de cet espace public répond aux objectifs de durabilité et intègre les enjeux climatiques. Il sera un véritable atout pour la qualité de vie de ce nouveau morceau de ville.

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

## CONCLUSIONS

### LE CONSEIL COMMUNAL DE RENENS,

Vu le préavis intercommunal N° 56-2023 de la Municipalité du 4 décembre 2023,

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

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

**ADOpte** le projet routier d'aménagement du tronçon 1 de l'avenue de Malley.

**ALLOUE** à la Municipalité un crédit d'investissement de **CHF 2'833'600.- TTC** destiné à la construction du tronçon 1 de l'avenue de Malley, avant déduction des participations estimées des tiers et des propriétaires fonciers, de la rémunération estimée sur la maîtrise d'ouvrage, de la subvention fédérale PALM estimée pour un montant de CHF 1'773'800.- TTC, ainsi que la participation estimée de la Ville de Prilly pour un montant de CHF 529'900.- TTC, soit un montant net à charge de la Ville de Renens estimé à **CHF 529'900.- TTC**.

Cette dépense sera financée par voie d'emprunt, conformément aux autorisations d'emprunter données par le Conseil communal.

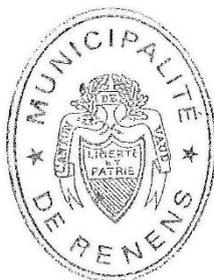
Elle figurera dans les comptes d'investissement du patrimoine administratif N° 3820.5422.5010 - Projet routier d'aménagement du tronçon 1 – Av. Malley.

Cette dépense sera amortie en 40 ans, selon l'article 17b du règlement du 14 décembre 1979 (mis à jour le 1<sup>er</sup> janvier 2024) sur la comptabilité des communes.

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 4 décembre 2023.

Au nom de la Municipalité

Le syndic  
Jean-François Clément

Le secrétaire municipal  
Michel Veyre



Membres de la Municipalité concerné.e.s: - M. Jean-François Clément, syndic;  
- Mme Tinetta Maystre.