

Préavis N° 07-2024

au Conseil communal

Sollicitant un crédit de CHF 3'300'000.- destiné au réaménagement de la ligne tl 33 en vue de son passage en autobus articulé, à la mise en conformité des arrêts avec la Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) et la mise en conformité des éclairages publics.

Date proposée pour la séance de Commission :

27 mai 2024 à 19 :00
Salle Bâtiment B 1^{er} étage

Délégué de la Municipalité :
Mme Rebecca Joly

Prilly, le 13 mai 2024

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

1. Objet du préavis

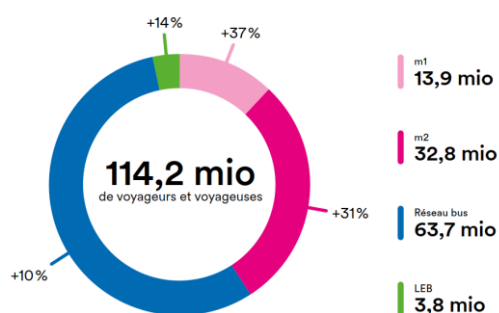
Le présent préavis a pour objet de solliciter du Conseil un crédit de CHF 3'300'000.- destiné à financer les aménagements nécessaires au passage en bus articulé et à la mise en conformité de certains arrêts avec la Loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand) de la ligne 33. Il fait directement suite aux préavis 01-2019 et 06-2019 destinés au financement des études d'avant-projet.

2. Préambule

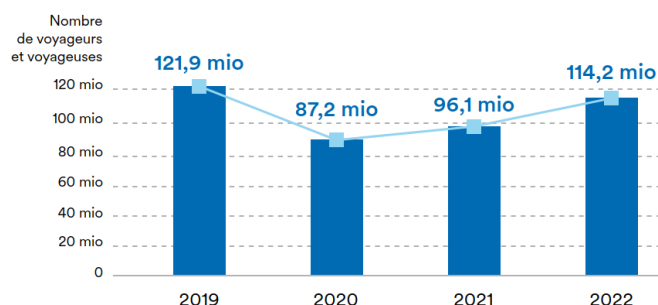
Plus de 114 millions de voyageurs et voyageuses ont emprunté les Transports publics de la région lausannoise (tl) en 2022. Après la crise de la Covid, les chiffres de fréquentation sont repartis à la hausse. Durant le premier trimestre de l'année passée, une croissance globale de +4% a été observée sur tout le réseau tl. Pour l'année 2023, les tl tablent sur une fréquentation de 124,5 millions de voyageurs, ce qui représente un chiffre supérieur à 2019.

Avec un peu plus de 55% du total, le réseaux bus se taille la part du lion dans la mobilité Lausannoise.

Fréquentation 2022, réseau tl et LEB
et augmentation par rapport à 2021



Evolution de la fréquentation



À l'ouest de l'agglomération, les lignes gagnent plus d'un million de personnes. La ligne 33, la plus longue ligne urbaine du réseau tl, bat également un record historique pour une ligne exploitée par des autobus standard, avec 2,5 millions de voyageurs. Le remplacement de sa flotte par des autobus articulés est donc plus que jamais une nécessité.

Cette modification de la taille des bus de la ligne est à la fois une mesure qui pourra immédiatement augmenter la capacité de la ligne, mais également sa vitesse commerciale. En effet, la ligne 33 est aujourd'hui l'une des plus saturées du réseau tl, avec des occurrences de plus en plus fréquentes de voyageurs et voyageuses qui ne peuvent emprunter des bus bondés. Cela accentue également le temps de prise en charge des voyageurs aux arrêts, ce qui fait perdre beaucoup de temps aux bus qui doivent compter un arrêt plus long qu'usuellement, ce qui fait diminuer la vitesse commerciale sur la ligne.

Le 1er janvier 2004, la Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) est entrée en vigueur, prévoyant l'adaptation des arrêts de transports publics, notamment des arrêts de bus, d'ici la fin 2023 pour garantir une utilisation autonome par les personnes en situation de handicap. Les travaux actuellement en cours pour le BHNS permettront de rendre la ligne N°9 totalement conforme à la LHand. Cependant, les lignes N°4 et 33 accusent encore un certain retard à cet égard.

3. Historique

Le projet de la mise en bus articulé de la ligne 33 s'inscrit dans le cadre de l'image directrice des transports publics de l'Ouest lausannois à l'horizon 2018-2022 et dans la mesure 17.OL.02 du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) 2016 intitulée Réseau bus/trolleybus.

En 2018, un diagnostic a permis de relever les endroits présentant des problèmes pour le bon fonctionnement de la ligne avec des bus articulés. Il s'agit :

- Du terminus de Mont-Goulin
- Des arrêts Coudraie.
- Du carrefour entre l'avenue de la Vallombreuse et la route du Mont.
- De la traversée du passage à niveau Prilly-Chasseur.
- Des arrêts Prilly Chasseur.
- Du virage de Grand-Vigne.

Dans le courant de 2019, une étude de faisabilité, pilotée par le Bureau Stratégie et Développement de l'Ouest lausannois (SDOL) et financée par les Préavis 01-2019 et 06-2019, a permis de tracer les grandes lignes des solutions à mettre en œuvre sur la ligne 33.

En 2022, les communes d'Écublens, Renens, Saint-Sulpice et Prilly, toutes traversées par la ligne 33, se sont engagées à réaliser les travaux nécessaires à la mise aux normes de la ligne. Elles ont également confirmé le début de ces travaux avant la fin de l'année 2025, conformément aux exigences des mesures PALM.

Suite à cet engagement, le Service des Travaux, en collaboration avec les tl et le bureau JMJ, a commencé les études de la phase SIA 3.31 - Avant-projet. En plus des aménagements géométriques pour les autobus articulés, l'opportunité d'intervenir sur les arrêts Flumeaux pour les mettre en conformité avec la LHand s'est présentée.

Parallèlement, le développement de la vision 2030 des tl, avec leur engagement à réduire l'impact sur l'environnement, fait de la ligne 33 l'une des premières lignes majeures à être décarbonée grâce à l'acquisition d'autobus électriques (e-bus) en remplacement des autobus diesel. Ces véhicules plus silencieux sont également un jalon important dans la transition vers des transports sans émissions directes et locales de CO₂. Cependant, leur utilisation impose la mise en place de mâts de recharge aux terminus de la ligne, augmentant ainsi la complexité technique du projet.

En 2023, le projet franchit une nouvelle étape en entamant la phase SIA 3.32 Projet de l'ouvrage, permettant de fixer les variantes et de préparer les procédures d'autorisations et d'appels d'offres.

Au début de cette année, la phase SIA 3.33 Demandes d'autorisations a débuté, avec en premier lieu la consultation du canton par l'intermédiaire de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). Après quelques allers-retours, l'ensemble des points liés au domaine routier ont été validés par le canton. La procédure d'autorisation de travaux en voisinage des chemins de fer, décrite à l'article 18m de la loi sur les chemins de fer (LCdF) et rendue nécessaire par la présence de travaux à proximité du LEB, est actuellement en cours de traitement à l'Office fédéral des transports (OFT). Dès la fin de cette consultation, le projet sera soumis à l'enquête publique.

Parallèlement aux procédures d'autorisations, la phase 4.41 Appels d'offres a également été réalisée pour permettre la rédaction du présent préavis sur des bases solides. Les travaux de génie civil, qui représentent la majeure partie du coût total des travaux, ont fait l'objet d'une procédure ouverte conformément à la loi sur les marchés publics et à l'accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP). Les autres entreprises et mandataires ont quant à eux été soumis à une procédure sur invitation.

La ligne 33 est un projet intercommunal qui ne concerne pas que Prilly. Renens, tout d'abord, prévoit des travaux en deux phases. La première phase, dans le secteur de Longemalle, devrait débuter au printemps 2025, suivie d'une série d'aménagements routiers plus modestes planifiés pour l'été 2025. Ecublens, quant à elle, envisage de réaliser la plupart des aménagements à partir du début de l'année prochaine et devrait entamer le réaménagement de la plaine du Croset en 2026. Enfin, à l'autre bout, St-Sulpice prévoit que les derniers aménagements doivent débuter mi-2025.

4. Descriptif des travaux par emplacement

4.1. Mont-Goulin

Actuellement, le quartier Mont-Goulin accueille à l'entrée de sa boucle de rebroussement le terminus de la ligne 33 ainsi que les arrêts de la ligne 4 sur l'avenue de la Vallombreuse. Les différentes études ont permis de mettre en évidence les problématiques suivantes :

- Non-conformité LHand pour les trois arrêts
- Longueur des quais insuffisantes
- Problème de giration et d'alignement avec un autobus articulé
- Insuffisance de la structure routière dans la boucle de rebroussement
- L'arrêt actuel est partiellement construit sur une parcelle privée sans servitude
- L'éclairage public au droit du passage piéton n'est plus aux normes



Figure 1 Situation actuelle

En avant-projet, plusieurs variantes ont été étudiées pour l'emplacement du terminus :

- | | |
|--|----|
| - A son emplacement actuel | V1 |
| - A l'emplacement de l'actuel arrêt en baignoire de la ligne 4 | V2 |
| - A la suite de l'arrêt de la ligne 4 direction Prilly | V3 |
| - Le long de la Vallombreuse direction Lausanne | V4 |
| - Sur les places de parc du rebroussement | V5 |



Figure 2 Emplacement des variantes

4.1.1. Variante N°1

Les essais de giration réalisés par les tl ont montré que l'alignement des bus articulés, plus longs que leurs cousins standards d'environ 8 mètres, était impossible à réaliser à cet emplacement. Elle a donc rapidement été écartée.

4.1.2. Variante N°2

En face de Mont-Goulin, la bordure arrière de l'arrêt "Baignoire" de la ligne 4 marque la limite communale de Prilly. La parcelle adjacente, située sur le territoire de Lausanne, est cadastrée comme zone forestière. La variante N°2 nous aurait contraints à entamer une procédure de dé-cadastration de la forêt. Des échanges ont eu lieu avec la Division inspection cantonale des forêts (DGE-FORET), montrant qu'un tel processus pouvait, à lui seul, demander plusieurs années, en plus d'être très incertain quant à son aboutissement.

4.1.3. Variante N°3

Dans ce secteur, c'est le bord de la chaussée de l'avenue de la Vallombreuse qui marque la frontière avec la commune de Lausanne. La construction d'un terminus à cet emplacement aurait obligé les communes de Lausanne et de Prilly à échanger du terrain ou à signer une servitude d'usage public. Là aussi, des discussions avec les services des domaines et du cadastre de Lausanne ont été entreprises, menant finalement à l'abandon de cette variante.

4.1.4. Variante N°4

Plusieurs emplacements le long de l'avenue de la Vallombreuse ont été envisagés. Toutes auraient eu un impact significatif sur les parcelles privées voisines, notamment les N°151 et 152. La construction d'un terminus ici aurait nécessité l'expropriation de surfaces importantes et aurait eu un effet défavorable sur les accès et les places de parking privées. Pour ces raisons, la variante N°4 a elle aussi été abandonnée.

4.1.5. Variante N°5

Enfin, l'installation du terminus sur les places de parc situées dans la boucle de rebroussement, déjà envisagé dans l'étude du SDOL, a été développée. Entièrement situé sur le territoire communal de Prilly, proche des habitations et des cheminements piétonniers mais loin des parcelles forestières et ne nécessitant qu'un empiètement limité sur les parcelles privées elle s'avère finalement être la variante la moins contraignante malgré la perte de quelques stationnements.

Pour permettre aux nouveaux bus articulés de s'aligner correctement au terminus, le profil du trottoir sera modifié, et avec lui, l'accès à la parcelle 152 qui sera remis à neuf. Les deux parties actuelles du terre-plein central seront unifiées, et plusieurs arbres seront plantés dans le cadre de la lutte contre les îlots de chaleur. Sans pouvoir compenser complètement la perte des places de stationnement, de nouvelles places de pour motos seront aménagées. Les deux places de livraison actuelles seront maintenues pour ne pas léser les commerces du quartier. La structure de la chaussée du rebroussement n'étant pas adéquate pour le passage de véhicules lourds, la grave de route et l'enrobé seront remis à neuf pour supporter les manœuvres des autobus.

L'éclairage public des passages piétons sera mis en conformité avec les prescriptions légales par l'installation de quatre nouveaux luminaires sur les mats existants et l'ajout d'un nouveau candélabre au niveau du passage piéton.

Enfin les arrêts de la ligne 4 sur l'avenue de la Vallombreuse seront quant à eux rallongés, mis en conformité LHand et rendu bloquant en continuité des travaux que Lausanne effectuera sur son tronçon de la même avenue dans le courant de 2025. L'abribus vieillissant sera remplacé et déplacé pour correspondre à la zone d'attente pour personne à mobilité réduite.

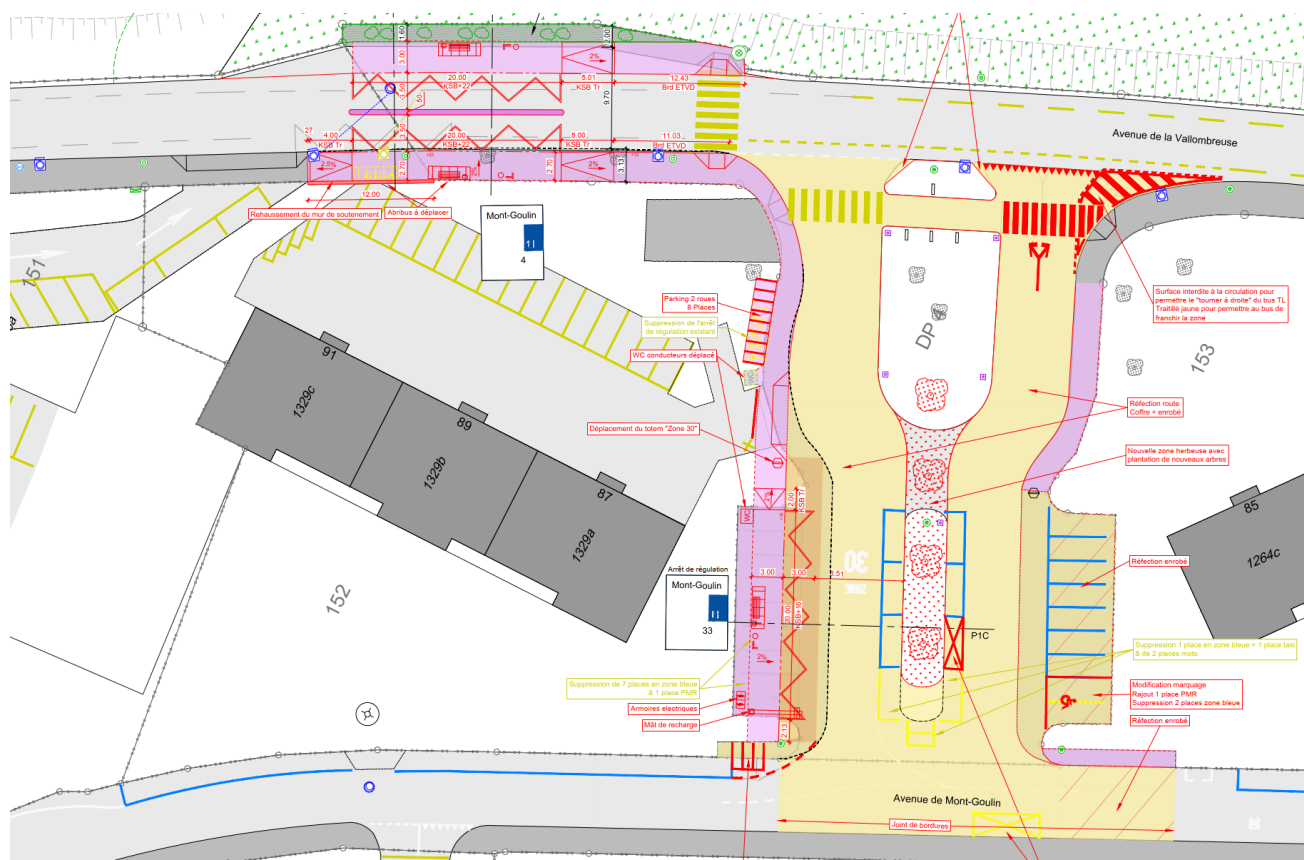


Figure 3 Mont-Goulin Variante n°5

Parallèlement au développement du projet, des discussions sont en cours avec la SI Mont-Goulin, propriétaire des parcelles N° 152 et 153 située de part et d'autre du rebroussement et dont l'acquisition de quelques dizaines de m² sont rendu nécessaire par le projet.

4.2. Coudraie

Actuellement, la ligne 33 marque son arrêt direction Prilly à l'emplacement du terminus de la ligne 4, et celui direction Lausanne dans un élargissement de la chaussée en face du N° 13 de la Vallombreuse. A cet endroit, l'avenue de la Vallombreuse fait une boucle, dans laquelle se trouve, à quelques dizaines de mètres seulement le premier arrêt de la ligne 4.

Ici nous rencontrons les problèmes suivants :

- Le quai du terminus de la ligne 4 n'est pas assez long pour accueillir un second bus articulé
- Aucuns des arrêts existants n'est conforme LHand
- Le premier arrêt de la ligne 4 est partiellement construit sur une parcelle privée sans servitude
- L'éclairage public nécessite une adaptation

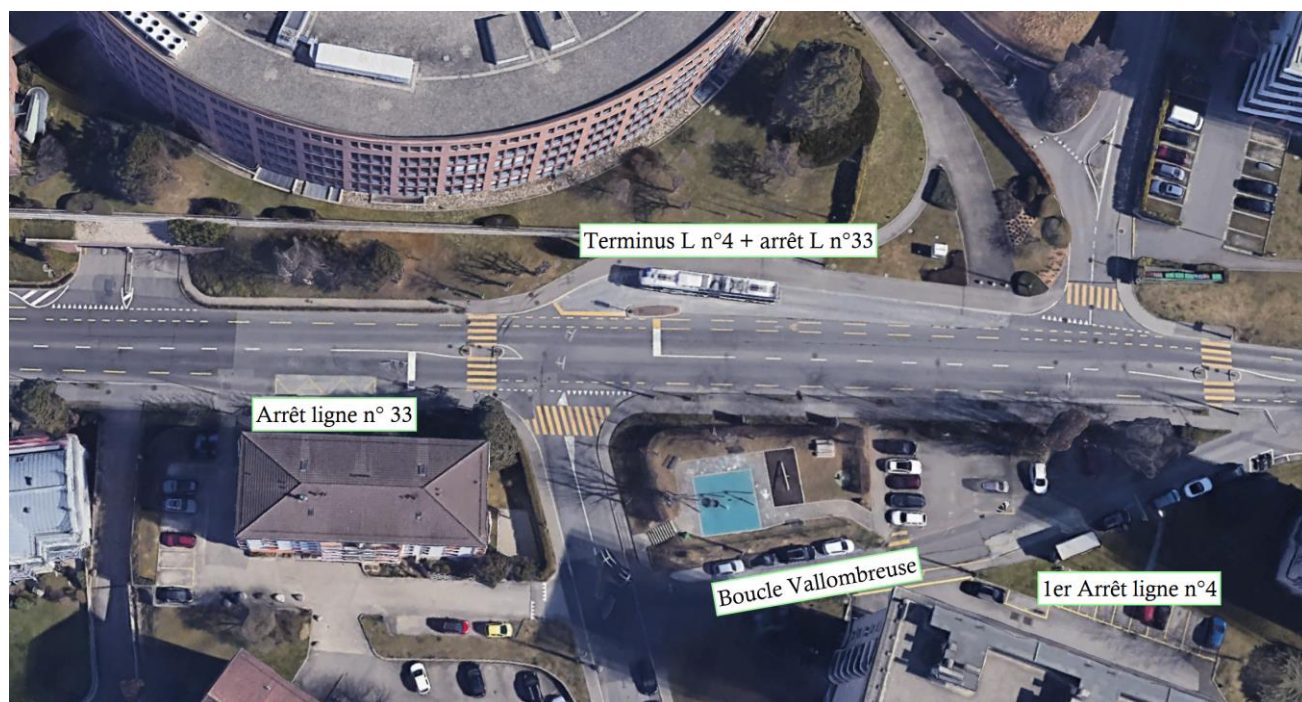


Figure 4 situation actuel Coudraie

Dans ce secteur, les travaux consisteront à mettre aux normes le terminus de la ligne 4 à son emplacement actuel. Érigé en partie sur la parcelle privée n° 62, il bénéficie déjà d'une servitude d'usage public, éliminant ainsi la nécessité de modifications cadastrales.

L'arrêt actuel de la ligne 33 sera allongé, rendu conforme à la LHand et transformé en arrêt bloquant.

Un nouvel arrêt sera établi en vis-à-vis selon le même principe. Un nouvel abri sera installé permettant le transbordement entre les lignes 4 et 33 dans les meilleures conditions.

Ces travaux seront réalisés sur les parcelles du domaine public prilliéran 14 et 1725.

Suite à des discussions avec les tl, il a été décidé de supprimer le premier arrêt de la ligne 4. Sa proximité avec le terminus en fait un arrêt très peu fréquenté, et sa mise en conformité nécessiterait une augmentation de l'emprise sur la parcelle n° 148. Compte tenu de ces contraintes, le coût des travaux ne serait pas proportionnel à la fréquentation de l'arrêt.

L'éclairage public sera mis à jour avec l'installation de cinq nouveaux luminaires sur les mats existants, l'ajout d'un nouveau candélabre au droit du passage piéton et le déplacement de deux mâts sur les arrêts.

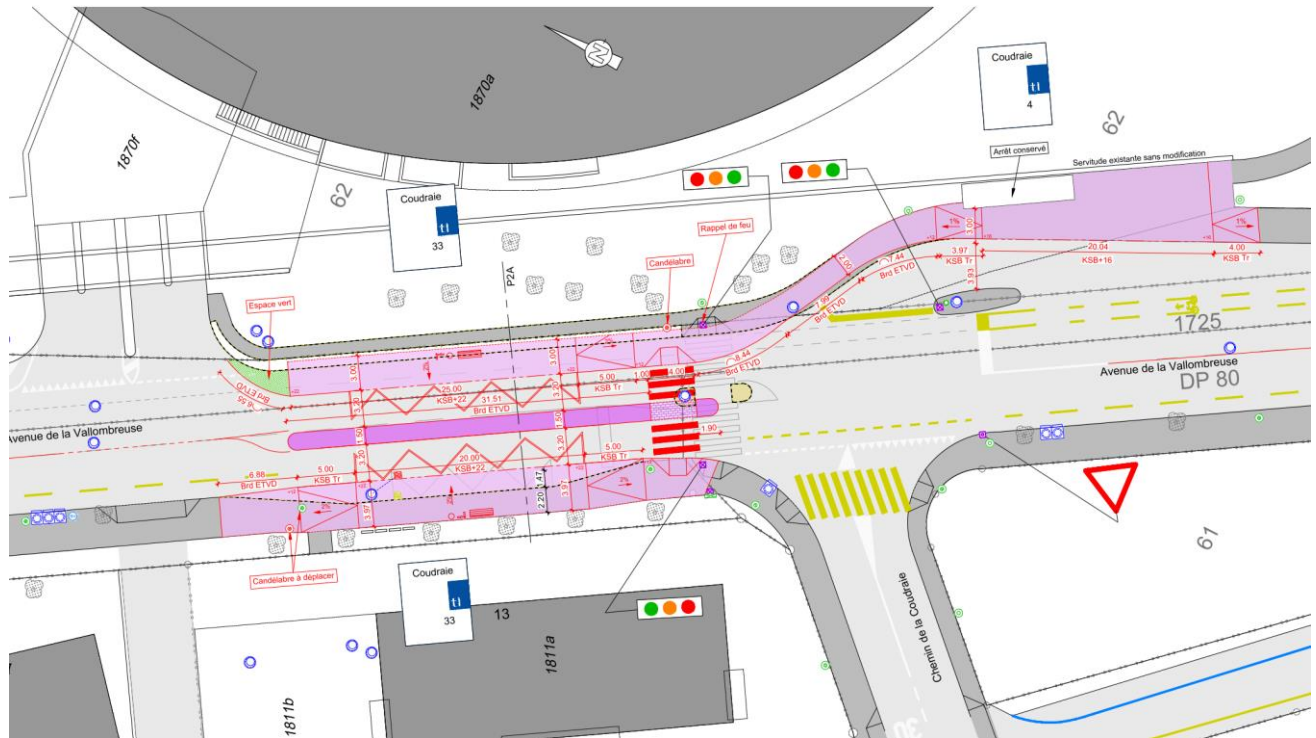


Figure 5 Travaux secteur Coudraie

4.3. Carrefour Av. de la Vallombreuse / Rte du Mont

Les essais de girations ont révélé des problèmes avec le gabarit de route actuel lors du passage de véhicules articulés. En conséquence, des modifications mineures sont nécessaires. L'alignement du trottoir le long de la voie montante tournant à droite, ainsi que l'îlot central, seront légèrement ajustés pour résoudre ces problèmes.

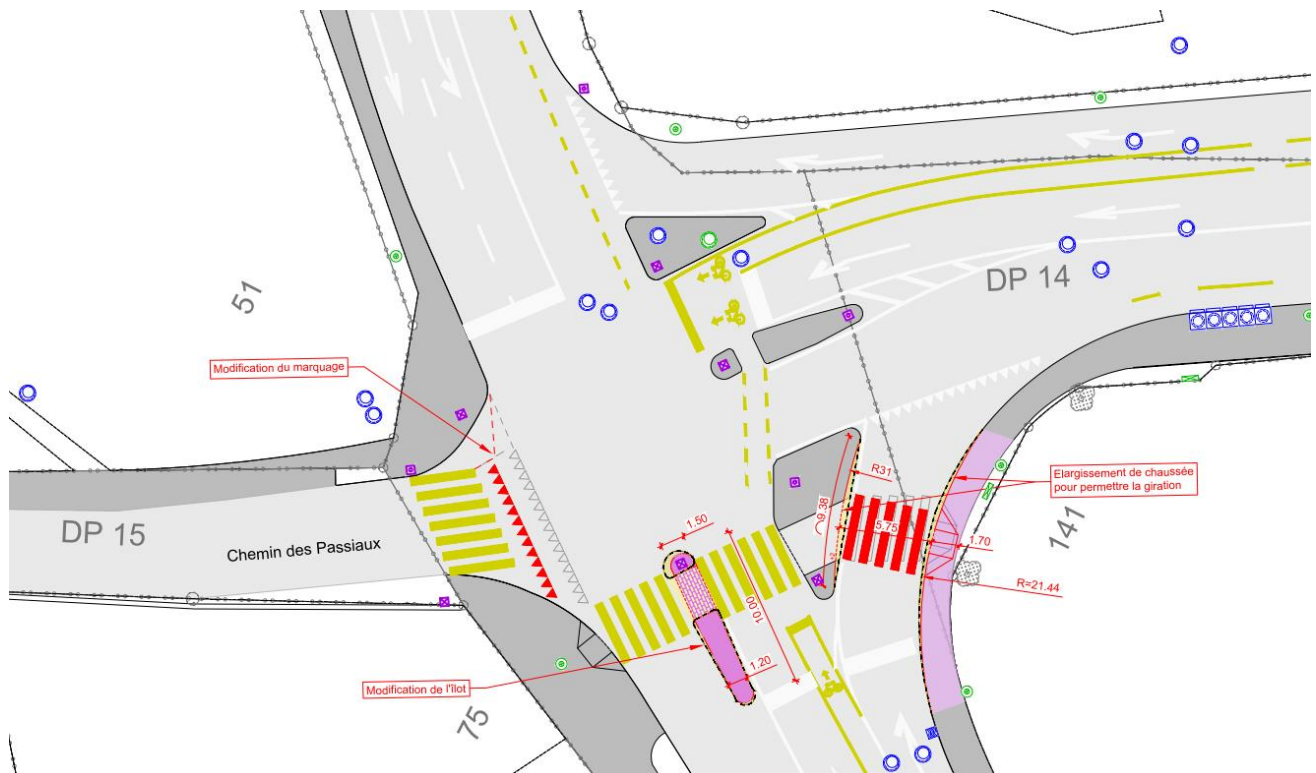


Figure 6 Travaux carrefour Vallombreuse/Rte du Mont

4.4. Carrefour du chasseur

Carrefour stratégique sur le territoire de Prilly, le carrefour du Chasseur constitue l'interface entre la ligne LEB, orientée EST/OUEST, et la ligne 33, du NORD au SUD. Alors que la voie descendante peut accueillir un bus articulé sans modification, la voie montante du Chasseur présente un défi. Le léger virage à droite au franchissement du passage à niveau contraint le bus à empiéter sur la présélection pour tourner à gauche. Le LEB, relevant de l'Office fédéral des transports (OFT), doit conserver sa priorité, et toute modification de la géométrie du croisement est exclu

C'est pourquoi le projet actuel implique la modification de la programmation des feux routier du carrefour du Chasseur. Cette adaptation est nécessaire pour autoriser des mouvements dissociés de la branche sud-ouest du carrefour sur la route du Chasseur. De plus, avec l'introduction des bus articulés, un nouveau groupe de feux lumineux sera ajouté au niveau de la sortie du chemin de Belmontoux. Ces feux réguleront l'accès des véhicules à la route principale lorsqu'un bus est annoncé.

En ce qui concerne la régulation lumineuse, le projet exige également l'installation de nouveaux feux de signalisation sur la route du Chasseur pour les véhicules sortant de Prilly. Cette installation est nécessaire en raison du déplacement de la ligne d'arrêt en direction du sud-ouest. Les nouveaux feux seront montés sur un portique en raison de la largeur limitée de la chaussée et afin de garantir les gabarits minimaux de circulation.

L'ensemble des feux du carrefour sont assujettis au passage à niveau du LEB. C'est pour cette raison que la procédure LCdF art. 18m a été lancée. L'entreprise exploitante a déjà déposé son préavis positif. Le dossier attend encore l'aval de l'OFT.

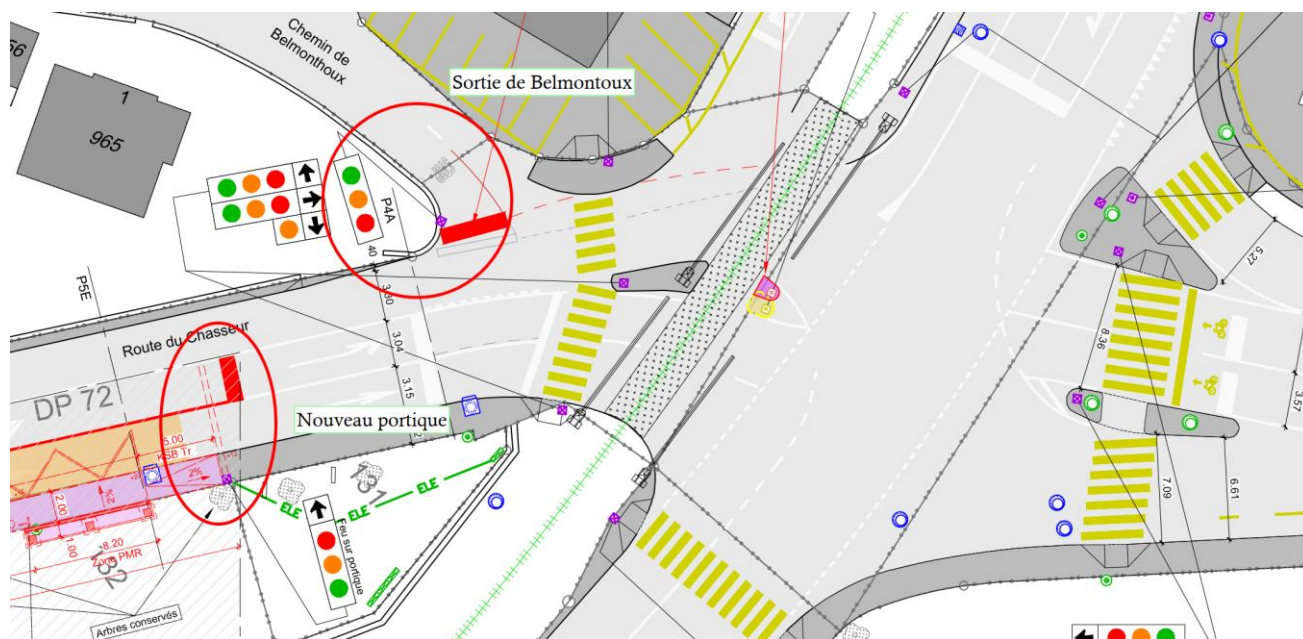


Figure 7 Nouveaux groupe de feux

4.5. Arrêts Chasseur

Permettant le transbordement entre les tl et le LEB, les études mettent en évidence que les arrêts Chasseur montant et descendant sont essentiels pour assurer une connexion fluide entre les deux réseaux. Les études ont mis en évidence que les arrêts sont :

- Non conforme avec la LHand
- La longueur des quais est insuffisante
- Largeur du domaine public est insuffisante pour le quai à la montée
- L'éclairage public nécessite une adaptation

4.5.1. Chasseur montant

Actuellement situé à la limite de la séparation des pré-sélections, le long d'un trottoir trop étroit pour accueillir une zone conforme à la LHand, et dans une zone à forte déclivité, il est toutefois idéalement situé à proximité immédiate du LEB. À lui seul, l'arrêt Chasseur montant représente un petit défi.

Plusieurs emplacements, allant du vis-à-vis avec le quai descendant jusqu'au carrefour, ont été envisagés. Descendre l'arrêt aurait permis d'améliorer la déclivité, mais tous les emplacements auraient contraint à des modifications d'aménagement et à l'acquisition de terrain sur des parcelles privées en plus de l'éloigner de la halte LEB.

Finalement, c'est en remontant d'environ 15m en direction du carrefour que nous trouvons le meilleur compromis. Il permet de gérer facilement le déclenchement différé des feux, conserve la proximité avec le LEB et permet d'obtenir l'espace manquant sur la parcelle n° 132, propriété de la Commune.

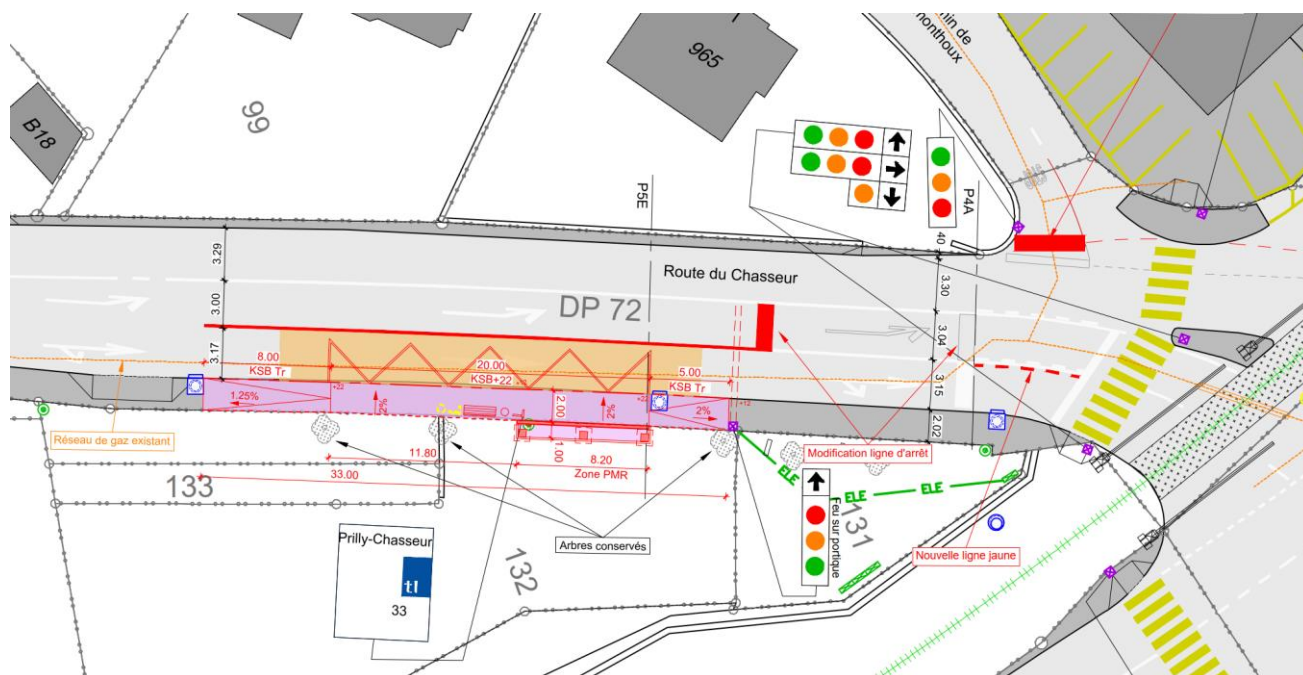


Figure 8 Plan chasseur montant

4.5.2. Chasseur descendant

L'arrêt de bus "descendant", situé entre le chemin des Creuses et l'avenue des Cerisiers, va bénéficier de travaux d'allongement et de mise en conformité LHand. En plus de l'allongement de l'arrêt de bus, l'îlot central existant sera prolongé au-delà du passage piéton. Cette extension permettra d'améliorer la sécurité des nombreux piétons traversant la Route du Chasseur.

L'éclairage public sera mis à jour avec l'installation de sept nouveaux luminaires sur les mats existants, l'ajout d'un nouveau candélabre au droit du passage piéton et le déplacement de trois mats à proximité de l'arrêt.

L'interdiction de tourner à droite dans l'avenue des Cerisiers a été instaurée depuis un certain temps déjà pour protéger les riverains du trafic de transit. À l'échelle du quartier, nous constatons que l'accès aux Cerisiers en montant la route du Chasseur, souvent congestionnée aux heures de pointe, n'a pas de sens et n'est que très peu utilisé. Nous profiterons donc des travaux pour instaurer la circulation en sens unique sur l'avenue des Cerisiers dans le sens de la montée. L'accès se fera alors par l'avenue du Château ou l'avenue de Jolimont. La circulation sera maintenue en bidirectionnel pour les cycles.

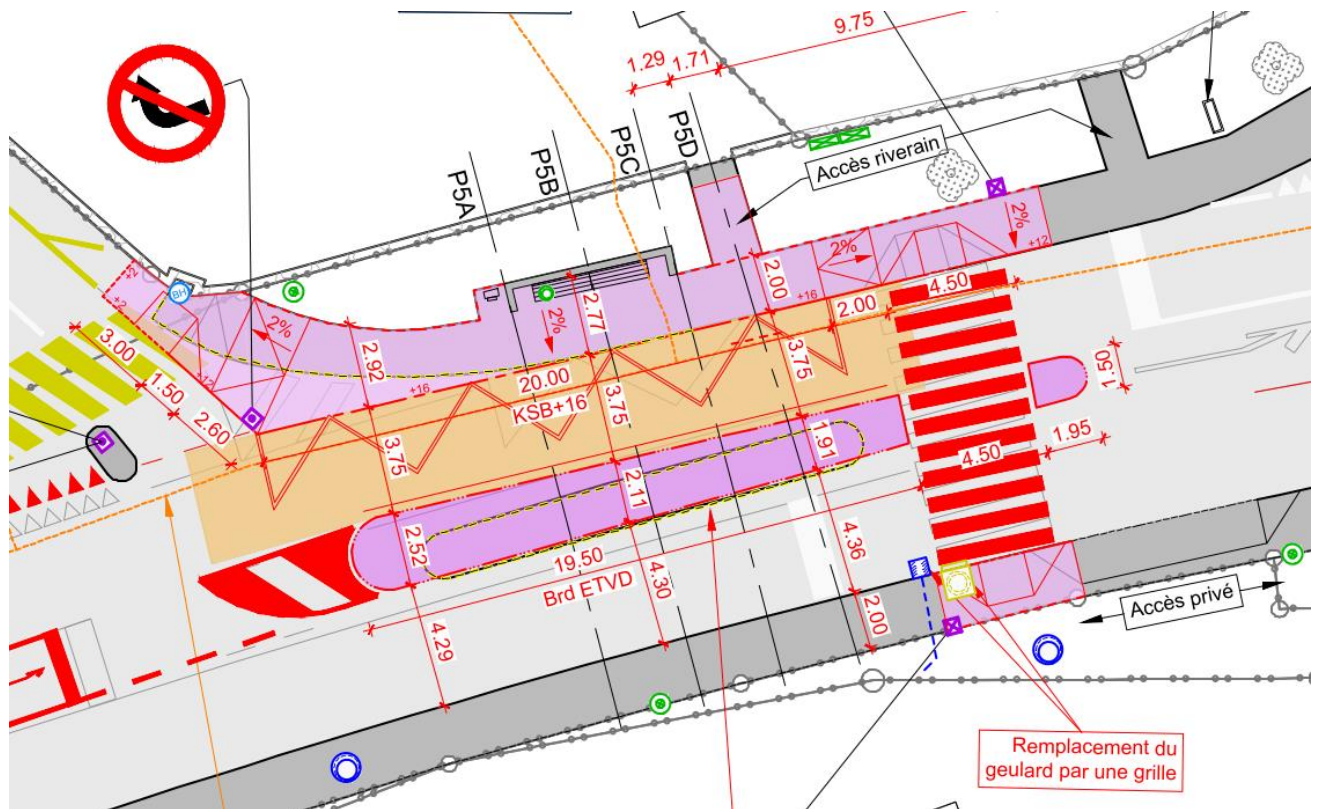


Figure 9 Travaux Chasseur descendant

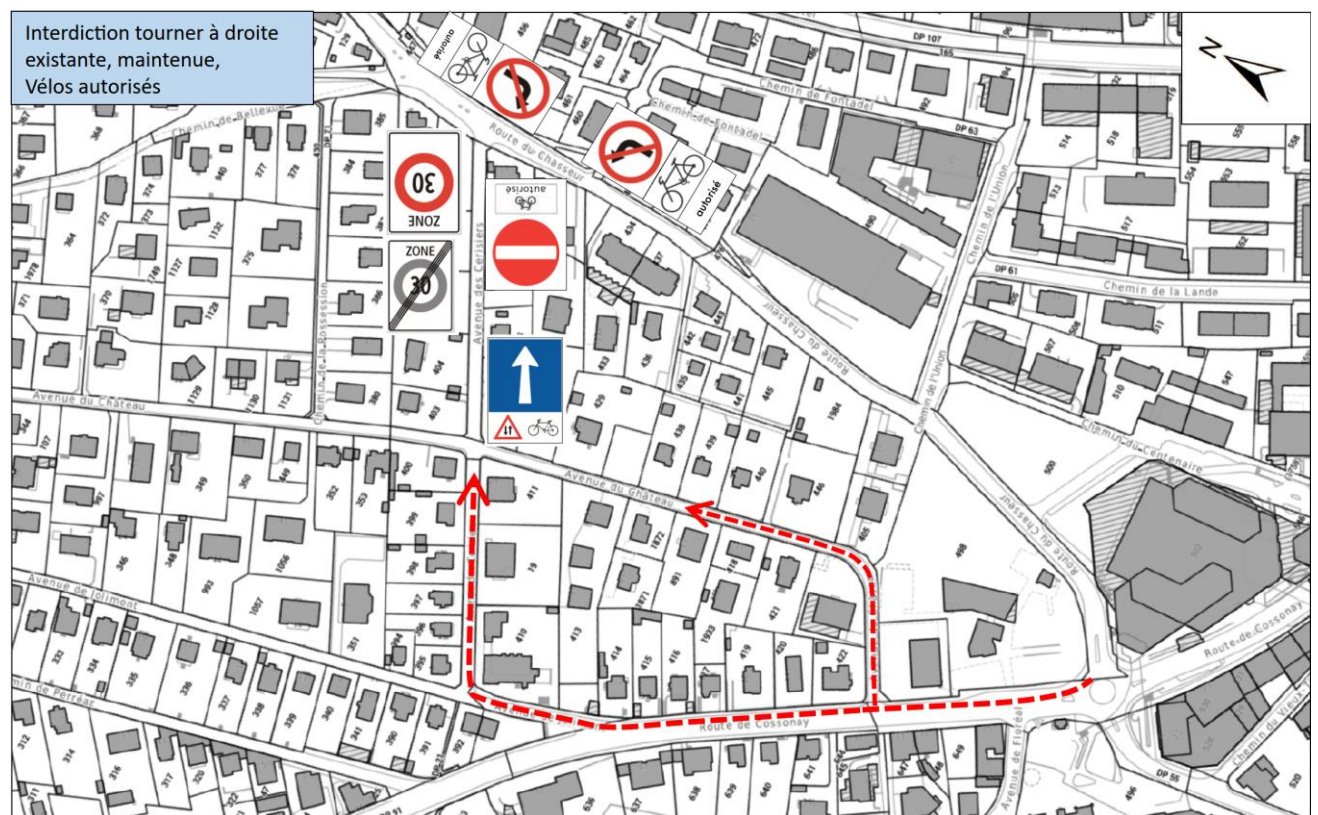


Figure 10 Schéma de circulation Cerisiers

4.6. Virage de Grand-Vigne

Déjà identifié lors des études du SDOL, le gabarit de route actuel de la Route des Flumeaux, au niveau du Virage de Grand-Vigne, oblige les véhicules articulés la descendant à mordre assez largement sur la voie montante. L'installation de feux de circulation, stoppant le trafic montant au passage des bus, permettra de sécuriser le virage et d'assurer l'écoulement du trafic en tout temps.

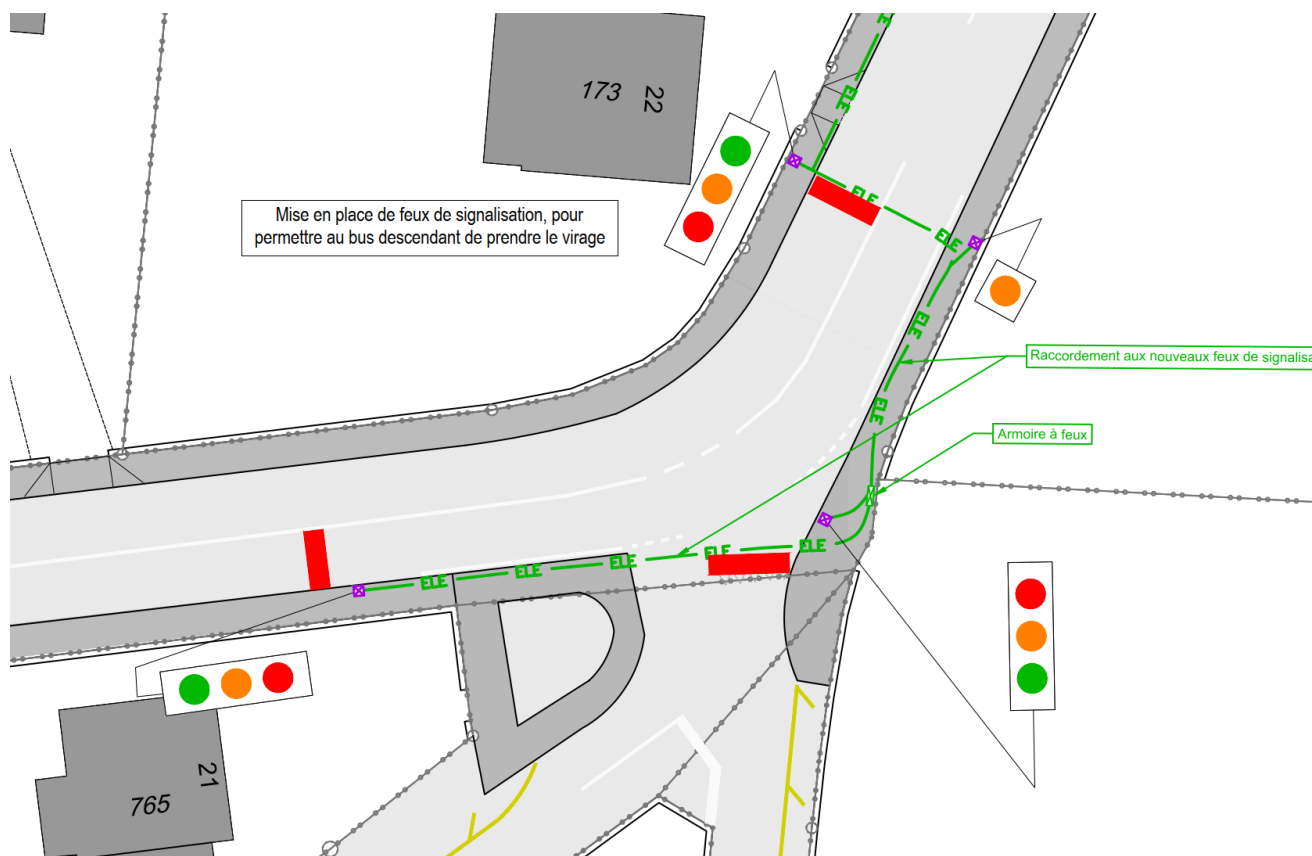


Figure 11 Feu tricolore Grand-Vigne

4.7. Flumeaux

Situer dans la courbe que décrit la partie basse de la Route des Flumeaux, les deux arrêts montre une :

- Non-conformité LHand
- Longueur des quais insuffisantes
- Problème d'alignement avec un autobus articulé
- L'éclairage public nécessite une adaptation

4.7.1. Situation cadastrale

En 2021, la géométrie du bas de l'avenue des Flumeaux a été modifiée pour permettre l'aménagement de l'entrée principale du site de SICPA, en accord avec le plan de quartier Flumeaux.

A cette occasion, un remaniement parcellaire a été réalisé dans le secteur pour élargir la route.

Les conventions relatives à ce remaniement ont été validées par la municipalité et signées. D'ici au début des travaux, la situation sera régularisée dans le secteur.

4.7.2. Flumeaux montant

L'arrêt montant reste à son emplacement actuel. L'alignement des bordures sera modifié et le trottoir élargi pour être en conformité avec les normes LHand. L'abri pour voyageurs existant sera conservé.

L'éclairage public sera mis à jour avec l'installation de cinq nouveaux luminaires sur les mats existants, l'ajout d'un nouveau candélabre au droit du passage piéton et le déplacement de trois mâts à proximité de l'arrêt.

4.7.3. Flumeaux descendant

A son emplacement initial, la mise aux normes de l'arrêt aurait nécessité le blocage de la voie de circulation ainsi que de la pré-sélection d'accès au parking de la COOP.

C'est pourquoi l'arrêt a été déplacé d'une trentaine de mètres en amont. Ce nouvel emplacement permet de le rendre bloquant, sans entraver le bas de l'avenue. Il améliore également la sécurité du passage piéton en l'encadrant plus efficacement.

L'alignement des bordures sera également modifié et le trottoir élargi pour respecter les normes LHand et un nouvel abri sera installé.

La bande polyvalente et les accès au site bordant la route seront quant à eux conservés.



Figure 12 Travaux Flumeaux

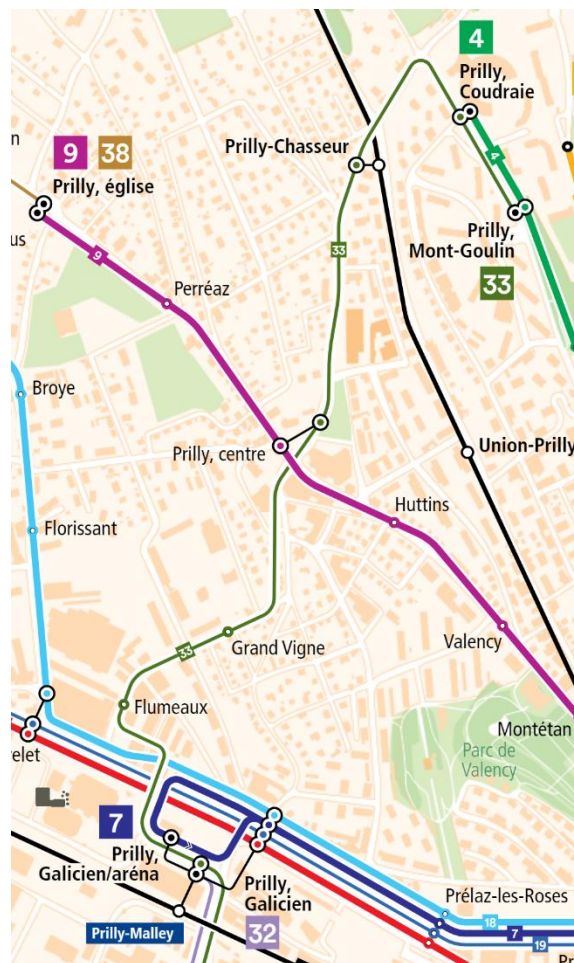
4.8. Quid des autres ?

La liste des arrêts de la ligne tl 33 sur le territoire de Prilly n'est ici pas exhaustive. Cependant, bien qu'ils ne soient pas tous adaptés aux autobus articulés, les sites restants ne présentent pas de problèmes géométriques majeurs. Tous ces arrêts se situent dans le périmètre d'un projet en cours ou à venir.

Il s'agit des arrêts suivants :

- Malley : inclus dans la requalification de l'avenue du Chablais
- Prilly Galicien: inclus dans le projet de requalification du chemin du Viaduc.
- Grand Vigne: situé dans la partie haute des Flumeaux qui, en raison du gabarit d'espace public insuffisant à la création d'une paire d'arrêts compatibles LHand, doit faire l'objet d'une étude dépassant le cadre du présent préavis..
- Prilly Centre: intégré au projet de réaménagement de Pré-Bournoud.

La mise aux normes des arrêts se fera donc au cas par cas, en suivant le calendrier de réalisation des différents projets auxquels ils sont rattachés.



5. Planning générale sommaire de l'opération

Juin 2022 à juin 2024	Avant-projet, projet de l'ouvrage et demande d'autorisation (SIA 3.31 à 3.33)
Novembre 2023 à mars 2024	Appel d'offre entreprises (phases SIA 4.41)
Juin à décembre 2024	Validation du dossier de co-financement par le Canton et la confédération
Janvier à mars 2025	Projet d'exécution (phase SIA 4.51)
Mars à décembre 2025	Exécution de l'ouvrage (phase SIA 4.52)
Janvier 2026	mise en service, achèvement (phase SIA 4.53)

6. Aspects financiers

6.1. Coûts et recettes du projet

Dans le détail, cet investissement se décompose comme suit :

Montants déjà investis (SIA 3 études et enquête et SIA 4 mise en soumission)

Désignation des prestations	Honoraires
Ingénieurs GC, Géomètre, circulation	124'800.00

Montants des honoraires (SIA 5 dossier d'exécution et suivis des travaux)

Désignation des prestations	Devis initial [CHF HT]
Ingénieurs GC, Géomètre, circulation, analyse pollution, Assurance RC MO, modification cadastrale et mesure de sécurité LEB.	221'700.00

Travaux des entreprises

Prestations basées sur une soumission	Devis initial [CHF HT]
Travaux de génie civil	1'965'000.00
Signalisation et serrurerie	180'000.00
Eclairage publique	90'000.00
Prestations basées sur une estimation TRX	Devis initial [CHF HT]
Mesures provisoire arrêts de bus, sécurité LEB et communication aux riverains.	120'000.00

Achat foncier

Désignation des prestations	Devis initial [CHF HT]
Achat de terrain sur parcelles privées	71'500.00

Total 1 Hors taxes		2'773'000.00
Divers & imprévus	10%	277'300.00
Total 2 Hors taxes		3'050'300.00
TVA	8.1%	247'074.30
Arrondi		2'625.70
Total générale TTC		3'300'000.00

Remarques sur l'estimation des coûts :

- L'estimation des coûts des honoraires et des travaux des principaux partenaires externes est basée sur des offres réalisées par ces derniers.
- Certains points, tels que les mesures provisoires à mettre en place sur les arrêts de bus ou les frais de communication aux riverains, qui sont impossibles à chiffrer avec précision avant d'avoir discuté du programme des travaux avec l'entreprise, sont des estimations réalisées par le service des travaux.
- Ces coûts sont des valeurs actuelles et sont non indexés et non renchérissables. En particulier la fluctuation des prix sur le marché des matières premières ne nous permet pas de garantir la validité des estimations sur la durée, même dans les cas d'offres ou consultation d'entreprises.
- Subventions : Dans le cadre de la mesure PALM 16, une subvention d'un montant maximum de 299'000.- peut être allouée par la Confédération sous réserve de l'acceptation du dossier par cette dernière.

6.2. Charges d'entretien

L'installation de nouveaux feux de signalisation et de candélabres constitue une amélioration importante de l'infrastructure routière. Ces éléments auront toutefois des coûts annuels d'entretien estimés comme suit :

- | | | |
|--|-----------|----------------------------|
| - Nouveaux feux de circulation (Chasseur et Grand-Vigne) | | |
| o Entretien | 1500.-/an | Au compte n° 6110.3143.004 |
| o Consommation électrique | 500.-/an | Au compte n° 6110.3123.014 |
| - Nouveaux luminaires | 1000.-/an | Au compte n° 4310.3143.002 |
| - Nouveaux Arrêts de bus | 1000.-/an | Au compte n° 4300.3142.004 |

Un montant total de 4000.-/an doit donc être pris en compte dans la planification budgétaire à long terme. Répartie à part égale entre les comptes de PolOuest pour les feux de signalisations et ceux de TRX pour les luminaires et les arrêts de bus.

6.3. Tableau financier - récapitulatif

	Total	2024	2025	2026	2027	2028
Budget d'investissement						
<i>Montant en CHF arrondis</i>						
Dépenses	3 300 000	2 500 000	800 000			
Subventions (à titre indicatif)	-299 000				-299 000	
Participations ou autres	0					
Total investissements net	3 001 000	2 500 000	800 000	-299 000		
<i>Paramètres de base</i>						
Durée d'amortissements	40					
Année début de l'amortissement	2026					
Année bouclage du préavis	2065					
Taux d'intérêts moyen	1.50%					
Budget de fonctionnement		2024	2025	2026	2027	2028
<i>Montant en CHF arrondis</i>						
Charge d'intérêts 3909.000-4300		0	0	37 500	48 400	42 800
Charge d'amortissements 3311.000-4300		0	0	75 000	75 000	75 000
Autres charges d'entretien				2 000	2 000	2 000
Total charges fonctionnement		0	0	114 500	125 400	119 800
Total revenus fonctionnement						
Total charge de fonctionnement net		0	0	114 500	125 400	119 800

Conclusions

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous demande, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Prilly

- vu le préavis municipal N° 07-2024,
- ouï le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet,
- considérant que ledit objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

Décide

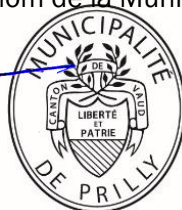
1. d'autoriser la Municipalité à prendre tous les engagements imposés par le projet du préavis, en vue de sa mise en œuvre ;
2. d'octroyer un crédit de CHF 3'300'000.- destiné au réaménagement de la ligne tl 33 ;
3. de financer ces dépenses par la trésorerie courante et/ou l'emprunt ;
4. de prendre note que la charge d'intérêts, après travaux, sera de l'ordre de CHF 42'800.--.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 13 mai 2024.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic

A. Gillièron



La Secrétaire adjointe

S. Böhlen