

Rapport de la commission chargée de préavis sur le préavis n°07-2024 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.

**Au Conseil communal
De et A
1008 Prilly**

Prilly, le 27.05.2024

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

1. Composition et fonctionnement de la commission

La commission ad'hoc chargée d'examiner le préavis n° 07.2024 s'est réunie à Castelmont, le 27 mai 2024 de 19h00 à 21h50, dans la composition suivante :

Christian BARBEY, PLR, président
Philippe CRETEGNY, PLR
Florent HÉROGUEL, VER, rapporteur
Théo MILLIEZ, VER
Geneviève NOSEDA GUIGNARD, PSIG
Marie Claire WEIBEL, UDC
Vincent ZODOGOME, PSIG

La Municipalité est représentée par Mme Rebecca Joly et accompagnée de Grégoire Romailier, chef de projet de réaménagement de la ligne 33.

2. Présentation de l'objet et discussion en présence de la municipalité

Mme la Municipale Rebecca Joly rappelle le contenu du préavis en précisant que ce projet est en discussion depuis de longues années, sa mise en place étant initialement planifiée pour 2020. Ce projet a été préparé en étroite collaboration avec les communes de Renens, Ecublens et Saint-Sulpice. Le premier thème de ce préavis est le passage en bus articulé de la ligne 33, mesure qui a été inscrite dans le PALM2016, ce qui lui permet d'être subventionné par le canton et la confédération. La seconde partie du projet consiste à la mise en conformité avec la Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand). Cette seconde partie n'est pas soutenue par les subventions mais il s'agit de profiter du passage du bus 33 en bus articulé et des travaux en cours pour le BHNS pour répondre à cette obligation légale. Une grande partie des coûts seront encourus même sans le passage en bus articulé. Le passage au bus électrique est envisagé à moyen terme et sera entièrement à la charge des TL (incluant les mats de recharge et les armoires électriques).

Concernant le virage Grand Vigne (route des Flumeaux), la mise en place d'un feu est la solution à moyen terme. Un réaménagement du virage nécessite d'empiéter sur des parcelles

Rapport de la commission chargée de préavis sur le préavis n°07-2024 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.

privées, ce qui ne pourra pas être fait dans la temporalité voulue et sera étudié dans un second temps.

Si le préavis est accepté, chaque modification fera l'objet d'une mise à l'enquête, qui pourra faire l'objet d'oppositions.

Suite à cette présentation les questions suivantes sont posées par les commissaires :

Q : Quelle est l'influence de la mise en place d'un bus articulé sur la vitesse commerciale ?

R : L'ajout d'une porte supplémentaire permet de diminuer le temps d'arrêt qui est la contribution majoritaire à la vitesse commerciale. De plus, les arrêts bloquants accélèrent la vitesse commerciale en évitant que les autres véhicules se « glissent » devant le bus.

Q : Serait-il possible d'augmenter la cadence au lieu de passer en bus articulé afin d'éviter ces travaux de génie civil coûteux ?

R : D'après les TL, cette mesure serait moins efficace. La ligne 33 est d'ailleurs plus utilisée que la ligne 4 qui dispose de bus articulés. Le bus à deux étages n'est pas efficace dans les centres urbains car le bus doit rester à l'arrêt le temps que les passagers montent à l'étage. La cadence est déjà passée à 15 minutes et descendra à 10 minutes à moyen terme (pas de date annoncée à ce jour). L'augmentation de la cadence n'est pas subventionnée et entraînerait une augmentation des kilomètres parcourus sur la commune et donc une contribution financière supplémentaire pour la commune de Prilly. En effet, la clef de répartition entre les communes pour la couverture du déficit des TL entre les coûts de fonctionnement et les recettes (environ 65% de déficit) est définie en prenant en compte le nombre de kilomètres parcourus et le nombre d'habitants de la commune.

Q : Serait-il possible de découper la ligne 33 en deux sections ?

R : Cette solution a été étudiée mais ne résoudrait pas le problème car de nombreux usagés utilisent la section du milieu de la ligne 33. D'après des études d'utilisation du bus 33, il n'y aurait pas de lieu où la ligne pourrait être coupée sans interrompre le trajet d'un nombre significatif de passagers. Des parcours alternatifs plus courts ont été étudiés mais aucune solution satisfaisante a été identifiée.

Q : Serait-il possible de mettre en place des bus scolaires afin de limiter l'afflux d'élèves sur la ligne ?

R : Les élèves du collège de Grand-Vigne ne sont pas censés prendre le bus, instruction a été donnée aux parents que les élèves doivent se rendre à l'arrêt du LEB à pied. A l'horizon 2030, les élèves de Jouxens et Romanel se rendront au futur collège de Romanel, ce qui limitera le nombre d'élèves sur la ligne 33.

Q : Les TL ont-ils partagé une problématique de recrutement de chauffeurs ?

R : Non, mais le coût élevé lié à l'augmentation de la cadence a été mentionné, et l'augmentation de la cadence à certaines heures seulement cause des défis d'exploitation.

Q : Serait-il possible de faire un aménagement plus sobre au terminus de Mont-Goulin afin de limiter les coûts, par exemple avec la variante 2 ?

Rapport de la commission chargée de préavis sur le préavis n°07-2024 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.

R : Non. La longueur de la variante 2 est trop courte. De plus, la majorité des coûts est liée au renforcement de la chaussée pour supporter le poids du bus articulé et la mise en place des arrêts conformes à la LHand, qui seront identiques pour toutes les variantes envisagées. A noter que la structure de la chaussée doit être encore plus renforcée sur les chaussées en pente au niveau des zones de démarrage des bus.

Q : A Mont-Goulin, pourquoi la variante V3 n'a pas été poursuivie ?

R : Lausanne n'a pas voulu signer de servitude. Ainsi, cela aurait nécessité un échange de parcelles, ce qui est complexe et non réalisable dans le temps imparti.

Q : Combien de places de parc seraient éliminées à Mont-Goulin et quelle solution pour les riverains ?

R : Il s'agit de faire des arbitrages et l'amélioration de l'offre de bus entraînera la suppression de sept places de parc. Des solutions ont été mises en œuvre par la municipalité pour améliorer la disponibilité des places de stationnement, notamment avec le passage des places bleues en places blanches à partir de 21h00 a permis d'éliminer le problème des « voitures d'entreprise ventouses » dans le quartier. Il y aura de plus des places 2 roues motorisées supplémentaires.

Q : Pourquoi le trottoir est en jaune sur le plan du nouvel aménagement à Mont-Goulin ?

R : Cela indique que l'enrobé va être refait.

Q : Est-il possible d'utiliser le terminus de la ligne 4 pour l'arrêt Coudraie ?

R : Non, la longueur est suffisante mais s'agissant du terminus de la ligne 4, les deux usages ne sont pas compatibles.

Q : Pourquoi un feu est-il prévu au niveau du passage piéton au niveau de l'arrêt Coudraie ?

R : il s'agit de l'application des règles de sécurité.

Q : Est-il vraiment nécessaire d'élargir la chaussée au niveau du carrefour Avenue de la Vallombreuse / route du Mont ?

R : Oui, des tests ont été effectués, ces quelques centimètres sont nécessaires.

Q : Quelle a été la réflexion en termes d'aménagement cyclable, en particulier au niveau du carrefour du Chasseur où l'ajout d'un sas vélo serait utile.

R : En effet, le sas vélo à cet emplacement semble une bonne idée. Cet aménagement va être étudié. Concernant les autres aménagements, il n'y aura ni ajout ni suppression de pistes cyclables. La piste cyclable au niveau du carrefour Avenue de la Vallombreuse / route du Mont sera améliorée.

Q : Le terrain au niveau de l'arrêt « Chasseur montant » appartenant à la commune, serait-il possible d'élargir la route afin de créer une piste cyclable ?

R : Cela est à l'étude et sera potentiellement réalisé dans le cadre de la requalification de la route du Chasseur dans son intégralité.

Rapport de la commission chargée de préavis sur le préavis n°07-2024 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.

Q : Avez-vous pris en compte le report vers le chemin de la Possession à la suite de la fermeture de l'accès à l'avenue des Cerisiers depuis la route du Chasseur ?

R : Le but principal est d'éviter le report opportuniste du transit en cas de congestion de la route du Chasseur.

Q : Serait-il possible de fermer l'avenue des cerisiers uniquement dans les 5 premiers mètres afin de permettre aux riverains de descendre la rue ?

R : Une demande en ce sens sera effectuée auprès de la DGMR. Une réponse ne pourra pas être apporté d'ici le conseil du 17 juin 2024.

Q : Est-ce que le bus articulé descendant peut croiser des cyclistes montant dans le virage « Grand Vigne » de la route des Flumeaux ? Dans ce cas les cyclistes pourraient ne pas s'arrêter au futur feu rouge en plein effort physique.

R : Non, le bus va déborder trop largement sur la chaussée montante.

Q : Sur la route des Flumeaux, serait-il possible de mettre du relief « vibrant » sur la ligne médiane dans le virage « Grand Vigne » afin d'inciter les automobilistes montant à ne pas mordre sur la chaussée descendante ? Il y a actuellement un risque de collision frontale avec les voitures ou cyclistes se positionnant sur la gauche dans la descente en pré-sélection pour tourner à gauche vers le chemin de Bel-Orne.

R : Une demande en ce sens sera effectuée auprès de la DGMR.

Q : Est-il possible d'ajouter un passage piéton au niveau de l'entrée de Sicpa – route des Flumeaux (de nombreux piétons traversent actuellement à cet endroit) ?

R : Non, la DGMR ne permettra pas d'avoir des passages piétons si rapprochés.

Q : Quelles solutions sont envisagées pour la mise en conformité de l'arrêt « Grand vignes » ?

R : Il faudra à terme modifier significativement la chaussée et utiliser des parcelles privées. A défaut, il faudra supprimer cet arrêt.

Q : Avez-vous déjà des détails concernant la prévision des travaux ?

R : Non, pas encore. Il faut dans un premier temps mobiliser les entreprises.

Q : Serait-il possible de prolonger la ligne 33 jusqu'à Cery ?

R : La commune et les TL travaillent sur ce point et espèrent offrir une solution à la population à moyen terme, mais la desserte de Mont-Goulin est prioritaire étant donnée la forte densité de population.

Q : Serait-il possible d'avoir le montant des coûts pour chaque site ?

R : Le calcul a été effectué pour la partie génie civil mais pas pour les autres dépenses. Ce calcul va être partagé par email suite à la commission.

Q : Pourquoi les offres des fournisseurs n'ont pas été jointe aux préavis ?

R : Cela n'est pas possible pour cause de confidentialité. Les devis sont néanmoins disponibles pour les commissaires sur demande.

Rapport de la commission chargée de préavis sur le préavis n°07-2024 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.

Q : Est-ce que les « divers et imprévus » de 10% sont réalistes ?

R : Le projet est déjà bien avancé et les chiffrages sont basés sur des plans de pré-exécution. Le chiffre de 10% est cohérent avec la phase actuelle du projet (à titre d'indication, 30% sont prévus au stade d'une étude de faisabilité). Cela ne sera pas suffisant en cas de forte inflation à court terme (peu probable).

Q : Quelle est l'échéance pour pouvoir bénéficier de la subvention ?

R : Le projet doit être soumis avant le 30 juin 2024 afin de pouvoir bénéficier des subventions. Ainsi, si le préavis venait à ne pas être voté, les subventions seraient perdues.

Q : Quelles sont les chances d'obtenir les subventions (environ CHF 300'000.-) ?

R : Assez hautes, mais pas garanties (ainsi les subventions ne sont pas prévues au budget). Le risque principal est un fort retard du projet à la suite de nombreuses oppositions. La subvention combine une contribution de la confédération et du canton.

Q : Une subvention des TL est-elle envisageable ?

R : Non.

Q : Pourquoi la COFIN n'a-t-elle pas été informée car le préavis dépasse le seuil de CHF 2'000'000.- ?

R : En effet, cela est un oubli. Madame la Municipale Rebecca Joly a prévu un rendez-vous avec la COFIN le lundi 3 juin.

Lorsque l'ensemble des questions ont été posées, M. le Président remercie Madame la Municipale et Monsieur Grégoire Romailier qui quittent la salle.

3. Délibérations et amendements

La ligne 33 est saturée aujourd'hui, c'est donc la responsabilité de notre commune d'offrir une solution aux habitants. L'augmentation de la cadence ne permettant pas de résoudre le problème de saturation, le passage en bus articulé est la solution privilégiée. Ce changement entraîne des dépenses importantes, mais une large partie des frais devra de toute façon être encourue pour une mise en conformité avec la Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand). De plus, c'est une bonne opportunité de profiter des autres chantiers en cours au niveau du BHNS, du tram et au Galicien. Le préavis est un bon investissement pour le futur.

Un.e commissaire souligne que la gare de Renens étant amenée à devenir une gare d'importance régionale, la ligne 33 sera un lien privilégié pour les Prillérans.

Plusieurs commissaires s'étonnent que la COFIN n'ait pas été convoquée à ce sujet. La présente commission aurait dû se faire à la lumière du rapport de la COFIN. Plusieurs commissaires attendent davantage de rigueur de la part de la Municipalité concernant ces points de règlement.

Rapport de la commission chargée de préavis sur le préavis n°07-2024 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.

Plusieurs commissaires auraient souhaité plus de granularité dans le budget. Dans l'état, les commissaires n'ont pas pu se faire un avis détaillé concernant les coûts. Les commissaires attendent plus de détails concernant le budget dans les préavis à l'avenir.

Un.e commissaire regrette que le nombre de places supprimées à Mont-Goulin n'ai pas été précisé dans le préavis et qu'aucune mesure compensatoire n'ai été proposée (mise à part les places deux-roues créées). Selon ce ou cette commissaire, il faut laisser la liberté à chaque personne de pouvoir se stationner.

Un.e autre commissaire estime que cette suppression de places de parc est justifiée car la Municipalité a étudié d'autres solutions mais aucune alternative n'a été trouvée. L'espace public est mieux valorisé pour l'offre de transport en commun que pour des places de stationnement. De plus, la récente transformation de places bleues en places blanches a amélioré la situation du stationnement des voitures.

Un.e commissaire souligne que l'espace public étant limité, il est nécessaire de réaliser des arbitrages. La voiture occupant aujourd'hui une place disproportionnée, elle doit laisser de la place aux autres modes de déplacement.

Un.e commissaire souligne que l'amélioration de l'offre de transport public devrait entraîner un transfert modal, ce qui permettra à Prilly d'avancer dans la bonne direction concernant ses objectifs de durabilité. Un.e autre commissaire mentionne que de plus en plus de jeunes ne passent pas le permis de conduire et que dans leur cas la suppression de places de parc n'entraînera pas une demande plus forte pour les transports publics.

Finalement, plusieurs commissaires n'apprécient pas que le traitement de ce préavis se fasse sous la pression étant donné la date limite du 30 juin 2024 pour la demande de subventions. Néanmoins, un.e commissaire souligne la complexité du projet impliquant plusieurs communes. D'une manière générale, une plus grande anticipation est attendue de la part de la municipalité.

4. Vote final

La commission passe ensuite au vote et c'est à 6 voix pour et 1 abstention qu'elle accepte le préavis tel que présenté.

La séance est levée à 21h50.

5. Conclusions

En vertu de ce qui précède, nous vous demandons, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre la décision suivante :

Le Conseil communal de Prilly,

Rapport de la commission chargée de préavis sur le préavis n°07-2024 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.

- 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.--

Au nom de la commission :

Christian BARBEY, Président

Florent HÉROGUEL, rapporteur