

## **PREAVIS MUNICIPAL n° 1170/2011**

concernant

### **la demande d'un crédit d'études pour les projets d'ouvrages liés aux réaménagements nécessaires à la mise en œuvre d'un axe fort de transport public urbain (bus à haut niveau de service)**

Au Conseil communal de Lutry,

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux,

#### **1. PREAMBULE**

L'agglomération lausannoise connaît un développement sans précédent. Pour l'accompagner, elle s'est dotée d'un instrument de planification et de coordination qui est le Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM).

Un volet essentiel des mesures élaborées pour la mise en œuvre de cette agglomération est le développement des transports publics. Un réseau d'axes forts de transports publics urbains (AFTPU) a ainsi été défini, avant d'être jugé positivement par le Canton de Vaud et la Confédération qui se sont engagés à en cofinancer une partie.

En première étape (2010-2018), il est prévu de réaliser une ligne de tramway entre Renens-Gare et Lausanne-Flon, ainsi que cinq tronçons de lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) dans l'Est et l'Ouest de l'agglomération, ainsi qu'en ville de Lausanne. Le coût de la réalisation de cette première étape est chiffré à 474 millions de francs (hors coûts du dépôt et du matériel roulant).

L'un de ces tronçons nous concerne : Lutry-Corniche – Pully-Reymondin, pour un coût de réalisation estimé (au stade de l'avant-projet terminé) de 42 millions de francs. Le prolongement de la ligne BHNS en direction de Lausanne – Saint-François, sera réalisé en deuxième étape.

Le Canton de Vaud a pris en charge l'entier des études d'opportunité puis financera les études pour la part dévolue aux BHNS.

La part pour la mobilité individuelle - motorisée ou douce -, ainsi que les projets de réaménagements de l'espace public, resteront à la charge des Communes.

Le présent préavis a pour objet une demande de crédit de Fr. 450'000.-- pour l'étude des projets d'ouvrages à Lutry nécessaires et associés à la mise en œuvre des BHNS.

Des préavis similaires sont présentés dans toutes les Communes concernées par ces aménagements. L'aspect intercommunal est inhérent à cet ambitieux projet qui vise au développement durable de la région.

## **2. PROJET D'AGGLOMERATION LAUSANNE-MORGES (PALM)**

### **2.1 Le PALM en bref**

L'agglomération Lausanne-Morges abrite près de 50% de la population et 60% des emplois du canton. Les prévisions montrent que 70'000 nouveaux habitants et emplois devraient venir d'ici 2020. Dans ces conditions, la mobilité dans et vers l'agglomération est devenue un enjeu essentiel.

Forte de ces constats, l'agglomération Lausanne-Morges a opté pour une politique volontariste en matière de mobilité en donnant la priorité aux transports publics et à la mobilité douce. L'objectif est d'accroître la fréquentation des transports publics de 46% environ. L'offre en transports publics doit être compétitive avec les transports individuels pour que le report modal visé soit atteint.

En signant le 22 février 2007 la Convention de mise en œuvre du PALM, 26 Communes, 2 associations régionales et le Canton de Vaud se sont engagés à construire, avec le soutien de la Confédération, une agglomération dotée de transports publics performants, modernes et attractifs, répondant aux critères qualitatifs d'un développement durable.

La Confédération a évalué le PALM parmi les projets les plus efficaces de Suisse et l'a soutenu financièrement dès 2008.

Le PALM est un outil évolutif qui doit permettre d'accompagner le développement de l'agglomération pour les deux décennies à venir. A cet effet, des mesures de mise en œuvre ont été identifiées. Des mesures urgentes, dites de priorité A ont pour objectif de commencer les travaux avant fin 2014. Des mesures dites de priorité B ont quant à elles pour objectif de commencer les travaux avant fin 2018.

### **2.2 Le schéma directeur de l'Est lausannois (SDEL)**

Afin de piloter les projets intercommunaux, les Communes se sont organisées en schémas directeurs, tout en préservant leur autonomie.

Le SDEL, regroupant les territoires de Belmont, Lutry, Paudex, Pully, ainsi que les quartiers Est de Lausanne, est l'un des cinq schémas directeurs du PALM.

Les réflexions engagées par le SDEL depuis sa création en 2007 ont permis de développer un concept de mobilité et d'urbanisme, ainsi que des outils de mise en œuvre, s'accordant avec les critères du PALM.

Pour le SDEL, l'horizon 2020 évoqué au § 2.1 ci-dessus implique la mise en œuvre de mesures déjà engagées au niveau du PALM (priorité A), dont le projet des axes forts de transports publics urbains fait partie, ainsi que de mesures complémentaires par le biais

de six chantiers distincts : transports publics, stationnement, mobilités douces, centre-ville de Pully, RC 777 et rives du lac, Corsy / La Conversion<sup>1</sup>.

### 2.3 Le projet des axes forts de transports publics urbains (AFTPU)

Le projet AFTPU concrétise l'une des mesures majeures du PALM permettant de densifier et de structurer l'agglomération tout en y maintenant un haut niveau d'accessibilité et de qualité de vie.

Il correspond à la mise en œuvre de la mesure 23a du PALM.

A l'horizon 2020, le nouveau réseau d'AFTPU, complétant les métros m1 et m2 existants, ainsi que les RER et LEB, sera constitué :

- d'un axe fort tramway de Croix du Péage (Villars-Ste-Croix) à Rionzi (Le Mont-sur-Lausanne), via la gare CFF de Renens, la halte CFF de Prilly Malley, le centre de Lausanne (Place de l'Europe) et le plateau de la Blécherette. Ce dernier tronçon a fait l'objet d'études comparatives entre solutions tramway et métro (m3) : le Conseil d'Etat n'a pas encore opéré son choix définitif.
- de cinq axes forts (trolley-)bus :
  - de Bussigny (Croix de Plan) à Lutry via le centre de Lausanne (Grand-Pont) ;
  - entre la place du Tunnel et Bellevaux à Lausanne ;
  - entre la RC 251 (Prilly-Eglise) et Perrelet ;
  - sur l'avenue de Morges entre la rue de Genève et la place Chauderon ;
  - entre la place de l'Ours et Chailly-Village.

Pour ce qui concerne l'Est lausannois, la Confédération a reconnu en décembre 2008 comme prioritaire (liste A : cf. § 2.1) un tronçon de BHNS sur la RC 780a entre le carrefour Lavaux – Petite-Corniche à Lutry et le carrefour Lavaux – Reymondin à Pully. Pour pouvoir prétendre à un financement, l'avant-projet de ce tronçon d'une longueur de 2'650m, baptisé projet partiel 7 (PP7) a dû toutefois être remis à l'Office fédéral du développement territorial le 31 décembre 2009.

En résumé, ce projet AFTPU s'est jusqu'ici déroulé comme suit :

- Mai 2007 : Le Canton finance les études préliminaires (avant-projet sommaire) d'un réseau d'axes forts de transports publics urbains pour établir le rapport coût/utilité et vérifier sa faisabilité.
- Mai 2008 : Au terme de cet avant-projet sommaire, le Conseil d'Etat confirme le choix du PALM de réaliser à l'horizon 2020 un réseau d'axes forts de transports publics urbains. Il retient en première étape la construction du tram Renens-Flon et de plusieurs tronçons de trolley/bus en site propre.

<sup>1</sup> Le concept, ainsi que les différents chantiers, sont développés dans la brochure "Synthèse du rapport technique « Mobilité et urbanisme » octobre 2010", qui est à disposition des personnes intéressées au greffe communal ou sur le site internet de la Commune de Lutry ([www.lutry.ch](http://www.lutry.ch), rubrique « mobilité et urbanisme »)

- Avril 2009 : Le Grand Conseil adopte les crédits d'études destinés à conduire les études pour les avant-projets de la première étape des axes forts.
- Mai 2009 : Une convention liant le Canton et les transports publics de la région lausannoise (tl) est signée. Elle donne le mandat de direction du projet et la maîtrise de l'ouvrage aux tl.
- Décembre 2009 : Les avant-projets de la première étape de réalisation du réseau AFTPU sont achevés. En première approche, ces études ont permis de :
- Confirmer la faisabilité des axes forts ;
  - Définir les réaménagements nécessaires pour intégrer la mobilité individuelle (motorisée ou douce) ;
  - Intégrer les projets communaux de réhabilitation des espaces publics le long de ces axes ;
  - Définir l'enveloppe financière globale de ces mesures infrastructurales.

Les dossiers ont été remis à la Confédération pour évaluation technique et confirmation de l'engagement financier fédéral. Le Parlement devrait prendre position en 2011.

Les dossiers ont également été remis à chaque Commune concernée pour affiner les projets d'ouvrages prévus sur leur territoire.

Un « planning général – Etape A » est joint en annexe.

### **3. BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE LUTRY (CORNICHE) – PAUDEX – PULLY (REYMONDIN) : PROJET PARTIEL PP7**

#### **3.1 Description de l'avant-projet**

*(voir plan de synthèse du PP7 annexé)*

L'avant-projet remis à la Confédération en 2009 prévoit de réaliser une ligne de BHNS empruntant la RC 780a (route de Lavaux). La circulation des bus sur ce parcours se fera, en grande partie, en site propre et priorité leur sera donnée aux carrefours. La mobilité douce, l'urbanisme et l'environnement seront repensés.

Essentiellement pour une question de coût, la solution tramway n'a pas été retenue par le PALM pour la région Est-lausannoise. Les prévisions de densification de la population à l'horizon 2030 ne justifiant pas un tel investissement, la Confédération n'entre pas en matière pour le financement.

Selon les estimations issues des études de l'avant-projet, l'investissement pour la réalisation du PP7 est évalué à 42,3 millions, à savoir :

- Fr. 25,2 millions pour Lutry ;
- Fr. 8,3 millions pour Paudex ;
- Fr. 8,8 millions pour Pully.

Pour notre commune, le coût global comprend également le réaménagement du carrefour du Grand-Pont.

L'axe fort est l'occasion de requalifier la traversée de Lutry. De manière générale, il est prévu de réguler les voies d'entrées destinées au trafic individuel au profit des transports publics ; les trolleybus circuleront en principe sur des voies réservées. Les aménagements liés aux modes doux seront complétés (pistes cyclables, trottoirs, traversées piétonnières).

Afin de garantir la fluidité du trafic aux heures de pointe et d'en limiter les nuisances, des contrôles d'accès seront nécessaires. Il est notamment prévu de réaliser un nouveau carrefour à feux à l'intersection des routes de la Petite-Corniche et de Lavaux. Un contrôle d'accès sera également nécessaire en amont du carrefour du Voisinand sur les routes de la Conversion et du Landar.

### **3.2 Instauration d'un organe de concertation**

Suite au dépôt d'un postulat, le Conseil communal a demandé à la Municipalité, au cours de sa séance du 4 décembre 2010, « d'organiser, en plus des séances d'information, des séances de concertation afin de permettre aux citoyens, au Conseil communal et aux milieux associatifs de la Commune, d'émettre des avis et de proposer des variantes entre la phase de l'avant-projet et du projet de l'ouvrage ».

Afin de répondre à cette demande, la Municipalité a décidé de constituer un groupe de concertation ad hoc. Ce groupe, composé initialement d'une délégation de la Municipalité, de membres du Conseil communal et de techniciens (chefs de projets du SDEL et du PP7, chefs de service), a tenu une première séance le 25 janvier 2011.

A l'issue des présentations et des débats, il est notamment ressorti la nécessité de mettre en œuvre une étude de requalification approfondie entre les secteurs du Grand-Pont et du Voisinand (y compris carrefour).

Cette étude sera entreprise sous la direction de la Municipalité durant le second semestre 2011, au début de la phase « projet d'ouvrage », avec l'appui du groupe de concertation.

### **3.3 Etudes pour les projets d'ouvrages**

Pour Lutry, ainsi que pour les Communes de Paudex et Pully directement concernées par le PP7, il convient maintenant de préciser le détail des opérations suivantes :

- moduler les ouvrages en fonction des objectifs communaux d'aménagement, avec l'appui du groupe de concertation (voir § 4 ci-dessus) ;
- évaluer les éventuelles acquisitions foncières nécessaires ;
- établir les budgets par ouvrage sur devis ;
- étudier le financement ;
- prévoir le calendrier de réalisation ;
- préparer les mises à l'enquête.

### 3.4 Coûts

Sur la base de l'avant-projet remis à la Confédération fin 2009, le montant des études à mener pour les projets d'ouvrages s'élève à Fr. 750'000.--. Ce chiffre tient compte de l'ensemble des prestations d'urbanistes et d'ingénieurs liées aux études de réaménagement de la voirie pour la circulation individuelle motorisée ou douce (vélo, piéton), à la réalisation de l'Axe Fort et aux projets de requalification des espaces publics.

Toutefois, et conformément aux vœux émis par le groupe de concertation (voir § 3.2), le secteur Grand-Pont – Voisinand, y compris le carrefour du Voisinand, fera l'objet d'une étude plus approfondie dans le cadre du projet d'ouvrage. Il s'agira notamment de requalifier tout cet espace, en examinant éventuellement l'opportunité d'inclure certaines parcelles privées sises de part et d'autre de l'axe fort, et d'atténuer l'impact routier de ce tronçon. Le coût de ces études complémentaires est évalué à Fr. 200'000.--.

Le montant total des études requises pour le projet d'ouvrages s'élève donc à Fr. 950'000.--.

Après déduction du crédit d'étude de Fr. 500'000.-- déjà voté par le Conseil communal dans sa séance du 15 mars 2010 lors des discussions relatives au projet de réaménagement du carrefour du Grand-Pont, le crédit aujourd'hui demandé s'élève donc à Fr. 450'000.--.

### 3.5 Délais

Le tronçon Lutry-Corniche – Paudex – Pully-Reymondin est conçu comme une entité continue qui ne permet que difficilement un sous-découpage du tronçon. Il est donc nécessaire que son étude, puis sa réalisation se fassent de manière concertée entre les Communes concernées.

Les crédits d'études pour les projets d'ouvrages doivent donc être votés dans les mêmes délais par chaque Commune pour que les projets locaux puissent avancer et ne pas bloquer le projet d'ensemble. Le Conseil communal de Pully a décidé d'octroyer les crédits nécessaires dans sa séance du 19 mai 2010, tandis que le Conseil communal de Paudex en a fait de même le 7 février 2011.

## 4. REPARTITION DU COUT DES TRAVAUX ENTRE LES PARTENAIRES (Confédération, Canton et Communes)

### 4.1 Etudes

La participation de la Confédération aux montants des études est basée sur le montant annoncé par la Confédération lors de l'évaluation du PALM en 2008.

S'agissant de la répartition entre Canton et Communes, le cadre légal cantonal pour une ligne de bus n'est pas le même que pour une ligne de tramway. Se basant notamment sur la Loi sur les routes et sur la Loi sur les transports publics, le Canton ne prend pas à sa charge les investissements d'infrastructure pour les BHNS, contrairement aux tramways.

Dans le contexte du PALM et suite aux réactions positives de la Confédération, le Canton a toutefois décidé de financer les avant-projets d'infrastructure routière et de requalification des espaces publics dans leur ensemble.

Pour la phase projet, le Canton ne prendra à sa charge que la partie des montants concernant strictement les transports publics, d'où l'objet de la présente demande de crédit.

#### **4.2 Réalisation et mise en service**

Les coûts estimés des infrastructures nécessitées par les BHNS sont conséquents et excèdent, pour la plupart des Communes concernées, le cadre ordinaire des investissements planifiés.

Des discussions sont actuellement en cours avec le Canton pour obtenir un soutien financier face à ces dépenses. Le cadre légal évoqué au § 4.1 est notamment sujet à débat.

L'acceptation de la présente demande de crédit d'études ne préjuge pas la répartition finale des participations de la Confédération, du Canton et des communes aux coûts des ouvrages. L'obtention des crédits requis auprès de chaque Commune permettra cependant d'affiner le devis des travaux et de clarifier les efforts financiers attendus de chacun des partenaires.

### **5. FINANCEMENT, AMORTISSEMENT ET CHARGES FINANCIERES**

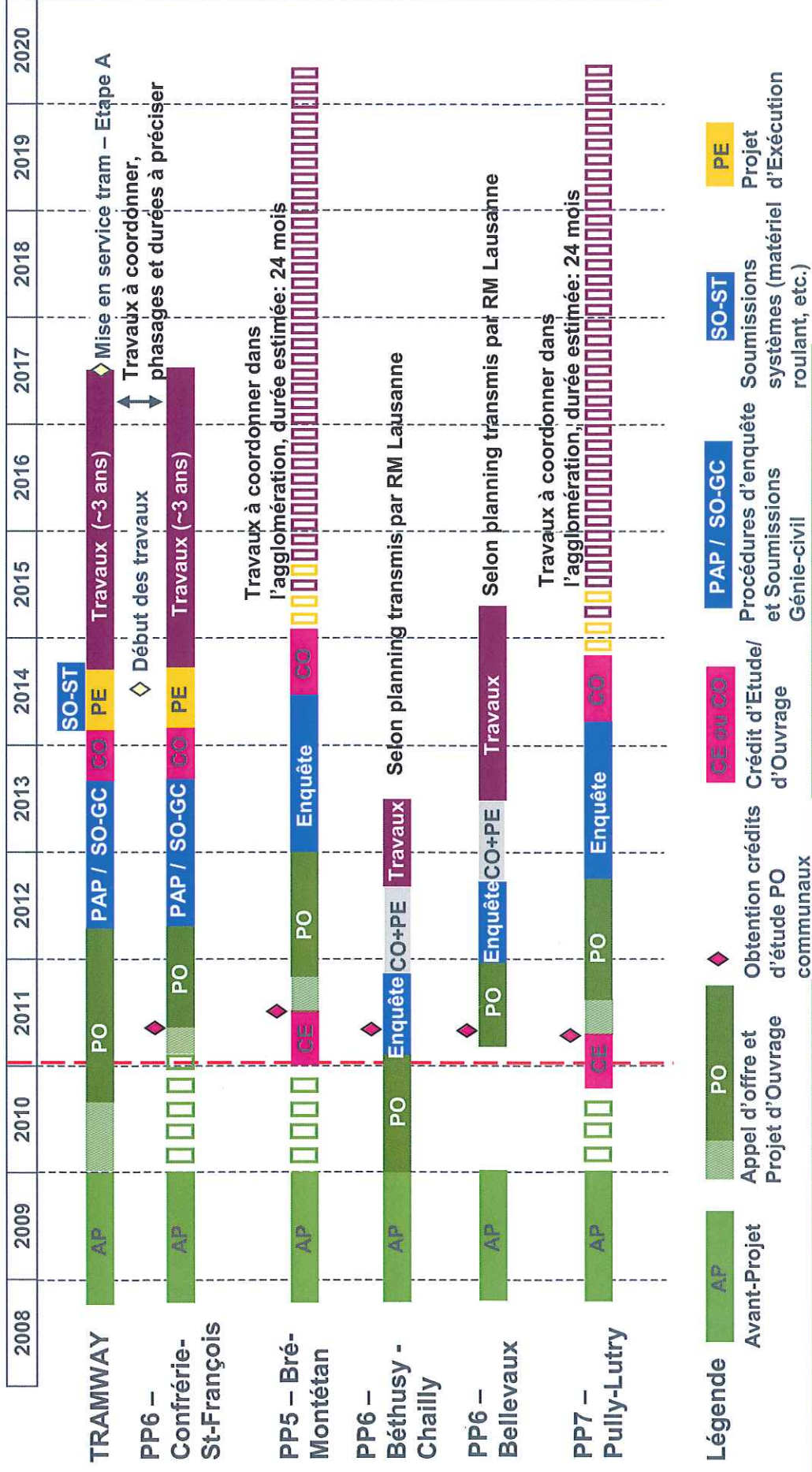
L'entier de ce crédit d'investissement, soit Fr. 450'000.--, sera financé par la trésorerie courante de la bourse communale et amorti par le fonds de réserves pour investissements futurs (9282.900) dont le montant au 31 décembre 2010 s'élevait à Fr. 22'677'000.-- avant prélèvements sur les fonds de réserve et allocations aux fonds de réserve. Pour l'exercice 2010, les prélèvements aux fonds de réserve sont estimés à Fr. 5,4 millions et les allocations aux fonds de réserves à plus de 8 millions.

Par conséquent, compte tenu de la méthode de financement et d'amortissement choisie, aucune charges financières n'affectera les charges de fonctionnement de l'exercice en cours, ni celles des exercices suivants.





# Planning général - Etape A



# Synthèse illustrative de l'avant-projet d'aménagement, des impacts et des objectifs atteints

