



PREAVIS 04/25 - RAPPORT COMPLEMENTAIRE - AIDE A LA DECISION MESURE 17.OL.01 PLAN D'AGGLOMERATION LAUSANNE-MORGES 2016

1. CONTEXTE DU RAPPORT

Ce rapport répond aux questions posées lors de la séance du Conseil communal du 7 mai à propos du Préavis 04/25. Il complète les réponses fournies lors de la séance de commission du 14 avril 2025.

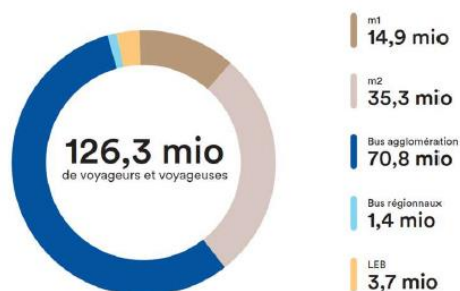
Dans le but de rassembler les informations nécessaires, plusieurs échanges ont été nécessaires avec le SDOL, les TL et les communes qui collaborent au projet, à savoir Ecublens, Prilly et Renens. Nous remercions vivement nos interlocuteurs d'avoir bien voulu offrir de leur temps.

Les activités hebdomadaires du Service des travaux ayant dû être maintenues, ce rapport a été rédigé en partie en dehors des heures de bureau. Une analyse financière a par ailleurs dû être sous-traitée au bureau d'ingénieur mandataire sur ce projet.

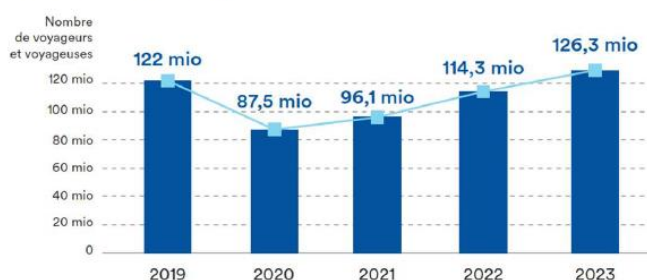
2. CONTEXTE GENERAL

En 2023, plus de 126 millions de voyageurs ont emprunté les Transports publics de la région lausannoise (TL). Après la parenthèse du Covid, les chiffres de fréquentation sont rapidement repartis à la hausse, dépassant ceux de 2019.

Fréquentation 2023, réseau tl et LEB



Evolution de la fréquentation



Avec plus de 70 millions de passagers, c'est le bus d'agglomération qui domine. L'ouest lausannois n'est pas en reste : dès 2022, la ligne 33, la plus longue ligne urbaine du réseau TL, battait un record historique pour une ligne exploitée par des autobus standards, avec 2,5 millions de voyageurs. Le remplacement de sa flotte par des autobus articulés est désormais considéré comme une nécessité.

Cette modification de la taille des bus permettra non seulement d'augmenter immédiatement la capacité de la ligne mais aussi d'en améliorer la vitesse commerciale. La ligne 33 est aujourd'hui l'une des plus saturées du réseau TL. Il arrive de plus en plus souvent que des passagers ne puissent pas monter dans des bus bondés, ce qui a pour effet d'allonger le temps d'arrêt aux stations et de ralentir la vitesse commerciale de la ligne.

Depuis le 1er janvier 2004, la Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) exige par ailleurs l'adaptation des arrêts de transports publics, y compris les arrêts de bus, d'ici la fin 2023 afin de garantir une utilisation autonome pour les personnes en situation de handicap. La ligne 33 accuse du retard dans ce domaine.

3. PROJETS PREALABLEMENT APPROUVÉS PAR LA COMMUNE

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)

Conformément à la loi du 30 septembre 2016 sur le fond pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (LFORTA ; RS 725.13), la Confédération participe au financement de mesures qui améliorent les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations ayant droit aux contributions. Les mesures sont issues du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) qui a été déposé auprès de la Confédération pour examen. En le déposant, l'agglomération sollicite le cofinancement par la Confédération, dans le cadre de la loi sur les fonds d'infrastructure et de la loi fédérale du 30 septembre 2017 sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (LFORTA)¹, des mesures infrastructurelles considérées comme prioritaires dans le projet d'agglomération.

Le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) de troisième génération a été officiellement approuvé le 8 décembre 2016. Le rapport final du PALM 2016 a été signé par les autorités cantonales, les représentants des schémas directeurs et des associations régionales, marquant ainsi l'aboutissement de la phase de concertation et de révision du projet. Ce document a ensuite été transmis à la Confédération pour évaluation en vue d'obtenir un cofinancement pour la réalisation des mesures infrastructurelles.

Le Plan Directeur intercommunal de l'Ouest Lausannois (PDi-OL)

L'Ouest lausannois a initié ses réflexions en 1999 déjà. Un schéma directeur a été élaboré et signé en 2004, offrant une vision commune pour le développement du secteur pour les 20 prochaines années.

Il englobe de multiples enjeux dans de nombreux domaines imbriqués, allant de la mobilité à l'urbanisme, en passant par le logement, les activités, les espaces verts, la diversité territoriale ou encore la gestion de l'énergie.

Le PDi-OL a été officiellement approuvé par le Conseil d'État vaudois le 25 août 2021. Il est entré en vigueur le 27 septembre 2021.

Ce plan a été adopté entre le 29 avril et le 27 mai 2021 par les huit Assemblées législatives des communes concernées : Bussigny, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, Saint-Sulpice et Villars-Sainte-Croix.

Les projets des communes de l'Ouest lausannois valorisent des opportunités de développement majeures, telles que des friches ferroviaires et industrielles, des secteurs marqués par de grandes infrastructures de mobilité, des zones d'activités et commerciales, ainsi que le campus des Hautes Écoles.

La croissance de la population de l'Ouest lausannois est continue depuis de nombreuses années. Elle s'est accentuée dès 2005. Les perspectives démographiques prévoient qu'elle s'accroît encore jusqu'en 2030.

L'accompagnement de cette croissance passe par un renforcement de l'offre en transports publics, une planification du bâti, un développement des espaces et des équipements publics et une préservation des qualités patrimoniales de l'Ouest lausannois.

4. CONTEXTE DU PROJET

Le présent projet s'inscrit dans l'une des six mesures du PALM 2016, qui forment le paquet de mesures 17.OL.01. La mesure 17.OL.01 est un paquet destiné aux aménagements routiers pour les transports publics (TP). Certaines mesures identifiées lors de l'établissement du PALM ont depuis été réalisées sans cofinancement ou abandonnées.

À la suite de ces modifications le périmètre de la fiche de mesures 17, a dû être réadaptée.

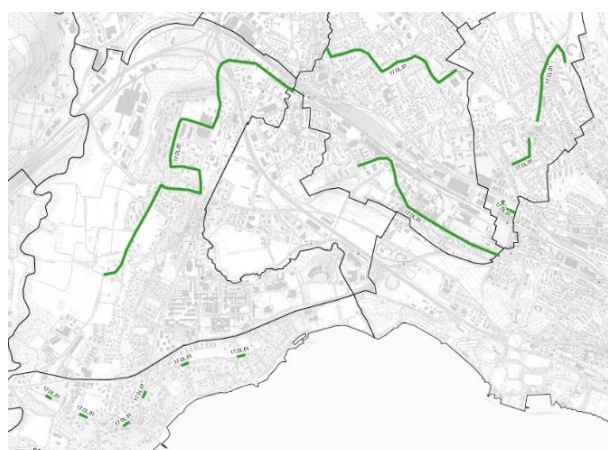
Pour la ligne 33, l'évolution de l'offre des TP impose le recours aux réaménagements routiers à l'échelle intercommunale pour Prilly, Renens, Ecublens et St-Sulpice.

Les communes initialement inscrites ont accepté d'intégrer St-Sulpice au paquet 17.OL.01 et de partager solidairement le cofinancement.

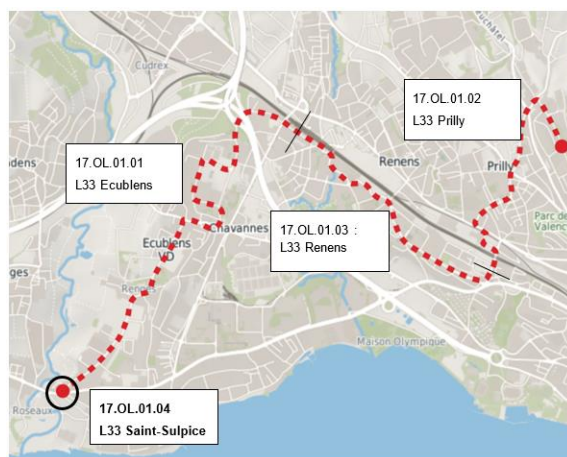
Ainsi, les quatre mesures restantes sont numérotées ainsi :

- 17.OL.01.01 – Ligne 33 – Ecublens – Aménagements routiers pour les TP
- 17.OL.01.02 – Ligne 33 – Prilly – Aménagements routiers pour les TP
- 17.OL.01.03 – Ligne 33 – Renens – Aménagements routiers pour les TP
- 17.OL.01.04 – Ligne 33 – Saint-Sulpice – Aménagements routiers pour les TP

Évolution du périmètre de la fiche de mesure 17



Périmètre 2016



Périmètre 2025

5. UNE COORDINATION INTERCOMMUNALE

Les Communes ont l'obligation légale de répondre à leurs engagements (cf. point 3). Le PALM 2016 a été approuvé par les communes, le PDi-OL a été approuvé par le Conseil communal de Saint-Sulpice en 2021 et l'image directrice des TL a reçu l'approbation de la Municipalité ainsi que de la DGMR à fin 2024.

Le projet est coordonné par le SDOL, avec le soutien du Canton, pour appuyer les demandes de subventions fédérales et cantonales par les communes.

Des quatre communes concernées par la ligne 33, Saint-Sulpice est la moins impactée en termes de travaux. Prilly, Renens et Ecublens le sont beaucoup plus.

Les travaux à Prilly :

- Deux arrêts de la 33 à Flumeaux
- Deux arrêts de la 33 au Chasseur
- Modifications de chaussées aux virage Grand-Vigne
- Modification de carrefours Chasseur et Vallombreuse
- Deux arrêts de la 33 + la réfection du terminus de la 4 à Coudraie
- Deux arrêts de la 4 + la réfection du terminus de la 33 à Mont-Goulin.

A la plupart des arrêts, ces travaux représentent des modifications assez standard, allongement de quai et remplacement de bordures et du mobilier principalement. Deux sites sont plus lourdement impactés. A Coudraie où l'utilisation du nouveau matériel roulant ne permet plus d'utiliser l'ancien emplacement et où un nouvel arrêt doit être créé le long de la route. L'adaptation du terminus se

traduit également par des travaux plus conséquents. Ce dernier doit être déplacé de quelques dizaines de mètres et la route doit être complètement refaite sur une zone d'environ 800 m².

Les travaux sur la ligne n°4 ont débuté le 12 mai, ceux sur la ligne 33 commenceront le 16 juin par les arrêts Chasseur pour profiter de l'interruption de trafic du LEB.

Montant du préavis : 3'300'000.- dont les travaux de génie civil sont estimés à : 1'900'000.-

Le Conseil communal de Prilly et le Conseil communal de Renens ont approuvés leurs préavis et ont ainsi obtenu le crédit d'ouvrage et les autorisations de construire. La demande de subventionnement pour ces deux communes est en cours auprès de la Confédération.

Les travaux à Renens :

- Malley
- Rue du Lac direction Lausanne
- Rue du Lac direction Renens
- Chêne direction Lausanne
- Chêne direction Renens
- Caudray direction Lausanne
- Caudray direction Renens
- Censuy direction Lausanne
- Censuy direction Renens

Pour les arrêts de Longemalle Direction Renens et Lausanne, ces derniers qui engendrent des travaux plus conséquents ont fait l'objet d'un autre appel d'offre, pour un montant de 795'000.-

Les travaux devraient débuter fin août 2025.

Montant du préavis : 2'917'200.- dont les travaux de génie civil sont estimés à : 2'503'000.-

Les travaux à Ecublens :

- Epenex/Pont-Bleu (modifications arrêt bus)
- Suchet-Forêt (modifications arrêt bus)
- Giratoire Bochet-Forêt (travaux amélioration carrefour)
- Parc (modifications arrêt bus)
- Giratoire Crochy (travaux amélioration carrefour)
- Croset (modifications arrêt bus)
- Place de sport (modifications arrêt bus)
- Stand (modifications arrêt bus)
- Veilloud (modifications arrêt bus)
- Pontet (modifications arrêt bus)
- Giratoire Bois-Villars (travaux amélioration carrefour)
- Villars (modifications arrêt bus + travaux route)
- Giratoire Neuve-Colline (travaux amélioration carrefour)

La Commune d'Ecublens a décidé de scinder le projet en deux pour une question de temporalité de mutualisation en lien avec d'autres projets en développement sur leur commune. La première phase a été approuvée par le Conseil communal, ils ont ainsi décroché leur enveloppe budgétaire sur la base d'estimatif des travaux (ce qui n'est pas une pratique courante à St-Sulpice). Cette décision a été prise afin de maintenir les délais imposés pour la demande de subvention. La deuxième phase a donné lieu à un préavis, qui a été adopté le 22 mai 2025.

Étape 1 (hors plaine du Croset) : 5 arrêts de bus + 4 modifications de carrefour/giratoire + des modifications dites mineures sur d'autres arrêts, en comparaison du solde du projet.

Montant du préavis : 1'320'000.- dont les travaux de génie civil sont estimés à : 927'000.-

Étape 2 (prévu sur l'emprise du projet Plaine du Croset) : 6 arrêts de bus + modifications d'un giratoire + travaux routiers sur la route du Bois liés au projet.

Montant du préavis : 1'090'000.- dont les travaux de génie civil sont estimés à : 1'090'000.-

Le dossier de cofinancement est en cours d'élaboration afin de respecter les délais.

6. DOSSIER D'APPEL D'OFFRE ET ASPECT FINANCIER

En parallèle de la mise à l'enquête du projet, le dossier d'appel d'offre a été lancé. Les valeurs limites estimées lors du projet étant respectées, un appel d'offre de gré à gré comparatif (< 300'000 HT) a été soumis à quatre entreprises. Le service des travaux a participé à l'ouverture des dossiers avec le bureau mandataire, le bureau SD. Une des entreprises soumissionnaires ayant trop de projet en cours s'est retiré du concours.

La législation sur les marchés publics impose à l'adjudicateur de traiter de manière confidentielle certains documents (art. 49, al. 3 AIMP), parmi lesquels le procès-verbal d'ouverture des offres (art. 49, al. 2, let. c AIMP). Ce document, qui comprend notamment le nom de toutes les entreprises ayant déposé une offre, ne peut être transmis qu'à celles-ci (art. 37, al. 4 AIMP). Cela laisse entendre que l'adjudicateur ne peut pas divulguer le nom des soumissionnaires en dehors du cercle des soumissionnaires. Il résulte de ce qui précède que les noms des entreprises ayant déposé une offre pour le projet en question ne peuvent être communiqués aux membres du Conseil communal.

Dès lors, le nom des entreprises du tableau d'ouverture de soumission, ainsi que les tableaux comparatifs fournis sont volontairement masqués.

N°	Entreprise/Consortium	Rang	Montant net TTC	Variante
1			488'380.00	Non
2	Camandona SA, Crissier		336'096.25	Non
3			388'123.50	Non
4			Pas rendu	--

Tableau d'ouverture des offres

Conformément à la loi sur les marchés publics (LMP-VD), après analyse des offres, une clarification et des négociations ont eu lieu avec le soumissionnaire arrivé premier, l'entreprise Camandona.

Cette entreprise s'est engagée à réaliser les travaux pour un montant forfaitaire de 273'910.35 HT, à l'exception des éventuels travaux hors soumission, qui seront rémunérés en régie sur la base de métrés contradictoires, selon le CAN 111 de l'offre déposée. Les métrés contradictoires désignent, dans la construction, des relevés de longueurs et de quantités réellement mises en œuvre, réalisés conjointement par le maître d'œuvre et l'entreprise dans le but d'établir un décompte final en vue de la facturation.

Une séance de clarification avec l'entreprise a permis d'obtenir un rabais d'environ 7%, qui a ramené l'enveloppe globale de génie civil des CHF 336'096.25 TTC prévus lors de l'ouverture des offres à CHF 273'910.35.

Les prix déposés par ce soumissionnaire ont été vérifiés et contrôlés par notre mandataire, ils sont corrects et dans la moyenne, voire au-dessous pour les prix prépondérants du marché. On trouvera en annexe du présent rapport le PV d'ouverture des offres, ainsi que les tableaux comparatifs avec les soumissionnaires des communes de Prilly et Renens. Ecublens ayant déposé le préavis sans offres rentrées, mais sur la base d'un devis estimatif, n'est volontairement pas représenté.

Le tableau comparatif de l'annexe 3 présente les prix les plus représentatifs de la soumission. Il apparaît que l'entreprise Camandona est compétitive en comparaison avec les sociétés qui ont décroché le marché à Prilly et à Renens.

Il convient cependant de rappeler qu'il est difficile d'établir une comparaison précise entre des projets très différents en terme technique et de volume. Les travaux prévus seront beaucoup plus conséquents dans les communes partenaires (arrêts déplacés, modification de chaussée, carrefour, giratoires, etc.) que dans la nôtre. Or, en règle générale, plus le marché est grand, plus les prix unitaires sont bas.

Un exemple : l'adaptation du terminus de la ligne 33 à Prilly se traduit par des travaux plus conséquents puisque l'arrêt doit être déplacé de plusieurs dizaines de mètres et que la route doit être complètement refaite sur une zone d'environ 800 m².

Le réaménagement du terminus, côté dépose, vise à garantir la conformité du gabarit du trottoir aux normes VSS ainsi que la conformité du quai avec la LHand. Cela implique une modification du profil de la chaussée afin de faciliter *1l'accostage du nouveau matériel roulant aux quais rehaussés, en tenant compte des rayons de *2giration et du balayage de l'avant du véhicule qui ne doit pas rencontrer d'obstacle. En conséquence, la reconstruction de la dalle de l'arrêt de dépose sera nécessaire.

Afin d'améliorer la sécurité des usagers de la route, piétons et véhicules, l'étude a révélé la nécessité de créer une aide à la traversée piétonne, qui a parallèlement un effet modérateur de vitesse.

Par opportunité également, le renouvellement de l'éclairage public est prévu à l'identique du concept RC1-Étape 3, permettant ainsi un abaissement de nuit et des économies du point de vue de la consommation.

7. SUBVENTION

Le coût de réalisation du paquet de mesures 17.OL.01 avait été estimé à CHF 2'900'000.- à l'époque pour une subvention à hauteur de 35% (environ CHF 1'000'000.-).

L'estimation actuelle des coûts totaux liés à la réalisation des aménagements pour que la ligne 33 puisse passer en bus articulés a quasiment doublé depuis lors, atteignant CHF 4'936'000.-, alors que l'enveloppe de subvention octroyée en 2016 reste fixe.

Pour la commune de St-Sulpice, une subvention fédérale à hauteur de 20.56% (selon le principe de répartition solidaire entre les communes) pourrait être perçue sur le réaménagement du terminus Venoge-Nord, ceci pour autant que les délais PALM soient respectés.

N. Mesure	Commune	Coûts 2022	Montant du cofinancement	% du montant perçu
17.OL.01.01	Ecublens	2'200'000 CHF	452'400 CHF	20.56%
17.OL.01.02	Prilly	1'900'000 CHF	390'700 CHF	20.56%
17.OL.01.03	Renens	486'000 CHF	99'950 CHF	20.56%
17.OL.01.04	Saint-Sulpice	350'000 CHF	71'950 CHF	20.56%
Total		4'936'000 CHF	1'015'000 CHF	20.56%

Tableau de la clé de répartition de la subvention intercommunale

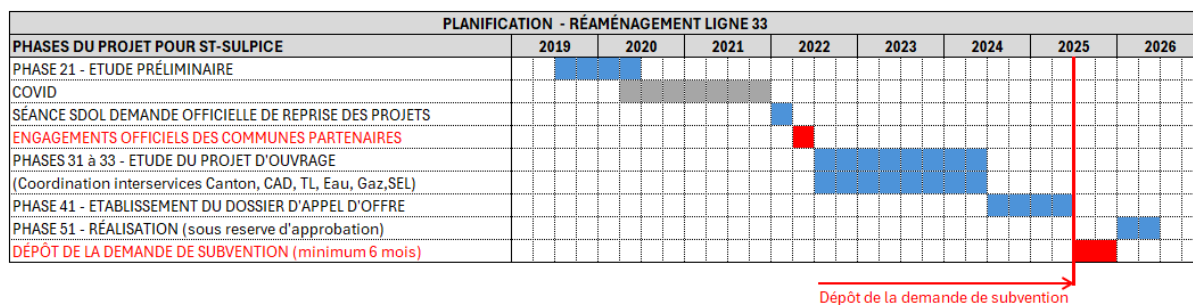
*1 Déf. Accostage = Le véhicule doit pouvoir s'approcher très près du trottoir pour permettre la montée/descente des passagers, notamment ceux à mobilité réduite.

*2 Déf. Rayons de giration = l'espace minimum nécessaire pour qu'un véhicule puisse effectuer un virage (une courbe) sans manœuvre supplémentaire. Si le rayon de giration du nouveau matériel roulant (par exemple, un bus articulé plus long que l'ancien) est plus grand, il faut adapter la géométrie de la chaussée et des quais pour permettre ce mouvement.)

8. CALENDRIER

L'engagement à démarrer les travaux des aménagements nécessaires à l'exploitation en bus articulés pour la ligne 33 TL dans les délais imposés par la Confédération est fin 2025.

En 2022 les Municipalités des 4 communes concernées se sont engagées à réaliser les travaux simultanément pour que la ligne soit exploitable en 2026. Il n'est pas possible d'obtenir un autre cofinancement pour cette tranche. Le délai de traitement du dossier auprès de la confédération est de 6 mois, cela implique de remettre le dossier à fin juin 2025, en vue d'un démarrage des travaux au plus tard à fin 2025. À défaut, la subvention ne pourra pas être perçue.



Nous sommes encore dans les temps pour l'élaboration du dossier de la demande de subvention fédérale qui doit être accompagnée de l'approbation du crédit d'ouvrage par le Conseil communal.

7. Bases légales et réglementaires

Responsabilité des communes

Les communes sont responsables de la construction, de l'entretien et de l'aménagement des arrêts de bus situés sur leur territoire. Elles doivent veiller à ce que ces infrastructures respectent les normes d'accessibilité et de sécurité, conformément aux lois et règlements en vigueur.

En résumé, indépendamment de la LHand, les communes du canton de Vaud ont l'obligation légale d'aménager les arrêts de bus en tenant compte des besoins d'accessibilité, de sécurité et de confort des usagers, conformément à la LATC et à la LMTP.

Les communes sont également tenues de mettre en conformité les arrêts de bus pour garantir l'accessibilité aux personnes handicapées, conformément à la Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand). Cette loi imposait que tous les arrêts de bus soient adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite au plus tard en 2023, selon un principe de proportionnalité entre les coûts et les bénéfices de l'adaptation.

Face aux défis techniques et financiers posés par ces modifications, de nombreuses communes n'ont pas respecté cette échéance. En conséquence, des délais supplémentaires ont été accordés selon le principe de proportionnalité, permettant aux communes de planifier la mise en conformité en fonction des opportunités qui se présentent à elles, notamment des travaux d'entretien ou de réaménagement.

Loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP)

La LMTP régit les infrastructures de transport public, y compris les arrêts de bus. Elle prévoit que les communes, en collaboration avec le canton, assurent la planification, la construction et l'entretien des infrastructures nécessaires au bon fonctionnement du réseau de transport public.

L'adaptation des quais de bus pour l'accueil du nouveau matériel roulant de dernière génération des TL et augmentation de la cadence de la ligne 33, représente une opportunité pour la mise en conformité aux dispositions légales et réglementaires, traitant des largeurs de trottoirs.

Le Règlement sur la répartition entre communes des contributions accordées aux transports publics (RRTPu) Art. 4 : Le chiffre de population retenu pour les répartitions est celui de la statistique de population au 31 décembre de l'année précédente, arrêtée par le Département des institutions et des relations extérieures.

Ce projet répond aussi à la mise en conformité des lois et normes suivantes :

- La Loi sur les routes (LRou) en particulier à l'art. 54 ;
- La Loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand) ;
- La norme VSS SN 640 070 - Trafic piétonnier ; norme de base pour le dimensionnement des surfaces de circulation ;
- La norme VSS SN 640 075 - Trafic piétonnier - Espace de circulation sans obstacles, définit les principes et les exigences minimales à respecter lors de la planification, de la construction et de l'entretien des infrastructures de transport sans obstacles.

D'un point de vue sécuritaire et économique :

- Renouvellement de l'éclairage public (économies d'énergies, subvention Equiwatt) ;
- Synchronisation de la programmation selon le concept de l'étape 3 de la RC1, abaissement la nuit ;
- Le gabarit de la chaussée et du trottoir est modifié au bénéfice de la sécurité des usagers ;
- Création d'une aide à la traversée piétonne.

Bien que les normes VSS soient techniquement des recommandations qui définissent les règles de l'art, elles peuvent avoir une valeur quasi obligatoire dans la pratique. Selon le contexte, elles peuvent aussi avoir une valeur juridique (articles 12 et 44 de la Loi sur les routes LRou).

Pour qu'un projet routier soit approuvé par l'Autorité (le Canton), il doit être conforme aux bases légales et réglementaires, y compris aux normes VSS. En cas de non-conformité, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) est en droit d'émettre un préavis négatif lors de l'examen préalable, voire de faire opposition au projet, pour exiger les mises en conformité nécessaires.

ANNEXES :

- Annexe 1 : PV d'ouverture du dossier d'appel d'offres de St-Sulpice du 03.03.2025
- Annexe 2 : Tableau comparatif des soumissionnaires pour St-Sulpice du 14.05.2025
- Annexe 2' : Tableau récapitulatif par CAN* des soumissionnaires pour St-Sulpice
* CAN = Catalogue des articles normalisés (Série de prix)
- Annexe 3 : Tableau comparatif des articles les plus représentatifs avec les offres de Renens et Prilly
- Annexe 4 : Tableau comparatif des prix unitaires entre les offres pour arrêts TL similaires

Réponses aux questions du Conseil Communal du 7 mai 2025

« Quelles sont les obligations légales de la commune envers les demandes des TL »

Comme il est décrit au point 3 du présent rapport « la commune ne répond pas qu'aux demandes des TL », elle répond surtout aux besoins identifiés des projets préalablement étudiés et approuvés, tel que le PALM 2016 et le PDi-OL. Dans ce contexte, il serait difficile de revenir en arrière à ce stade.

Dans l'ordre, la Confédération s'engage à cofinancer les mesures fixées ; le Canton s'engage, dans le cadre de ses compétences, à mettre en œuvre les mesures fixées ; le Canton confirme que les communes impliquées dans les mesures visées, se sont engagées, dans la mesure de leurs compétences, à mettre en œuvre les mesures dans les délais fixés ; le Canton s'engage à surveiller la mise en œuvre des mesures dans les délais fixés ; il met tout en œuvre pour ne pas mettre en péril la mise en œuvre des mesures du plan directeur cantonal approuvé par la Confédération. Les Communes se sont engagées en 2022 à mettre en œuvre les mesures adoptées du PALM 2016 dont fait partie la mesure 17.OL.01.04 – Ligne 33 – Saint-Sulpice – Aménagements routiers, réaménagement du terminus.

« Saint-Sulpice ne figure pas sur la fiche de mesure 17 du PALM 2016 »

Lors de l'établissement du PALM, cette mesure n'avait pas été identifiée sur Saint-Sulpice. Or, on remarque dans la description que chaque mesure est relativement floue, également pour ce qui est de la Ligne 33. Ce qui a valu au SDOL, un gros travail de coordination et de justification afin d'expliquer pourquoi les mesures initiales ne seront pas réalisées et pourquoi de nouvelles ont été identifiées.

Le paquet de mesures 17 a ainsi été réévalué et le périmètre redéfini comme indiqué au point 4 du présent rapport.

Dès 2022, la ligne 33, la plus longue ligne urbaine du réseau TL, battait un record historique de fréquentation pour une ligne exploitée par des autobus standards, avec 2,5 millions de voyageurs. Le remplacement de sa flotte par des autobus articulés a été donc identifié comme une nécessité.

Par conséquent, ce projet suscite l'adaptation des quais de bus pour l'accueil du nouveau matériel roulant de dernière génération des TL et l'augmentation de la cadence de la ligne 33 qui connaît une forte augmentation de fréquentation ces dernières années et qui ne répond plus aux besoins en termes de capacité.

« Est-il possible de supprimer l'arrêt descente qui ne sert à rien »

Il s'agit d'un terminus. A terme, la ligne 33 augmentera sa cadence et cette zone tampon devra permettre un cumul de véhicules roulants, cumul dû notamment aux retards susceptibles de survenir sur la ligne. Les arrêts doivent accueillir des bus de 18 mètres tout en maintenant les « entrées charretières » des bienfonds existant de part et d'autre de la chaussée. Les quais de bus devant être mis en conformité, les trottoirs devront l'être aussi et la dalle refaite.

Actuellement lorsque qu'un bus occupe l'arrêt de montée, le bus qui arrive dans la zone de dépose s'arrête à l'arrêt de descente et attend le temps qu'il faut pour que l'arrêt montée se libère.

« Manque de transparence, non-respect des délais, calendrier et modalités mis en cause »

Le projet a été mis à l'enquête public du 7 février au 9 mars 2025, conformément à la procédure d'une mise à l'enquête de la Loi sur les routes (LRou) les administrés ont loisir de manifester leurs intentions en s'opposant ou en faisant des observations au projet. Une seule opposition a été déposée. L'opposant a été entendu lors de la séance d'une séance de conciliation qui a mené à la levée d'opposition.

Au préalable, sous l'ancienne législature, la Municipalité avait décidé de lancer l'étude du projet dès 2019 dans le but de mutualiser les coûts en réalisant ce chantier avec les mêmes mandataires que ceux de la RC1-Etape 3 dès la fin des travaux de la RC1-Etape 3. Le COVID a ralenti le mouvement, le chantier de la RC1 a pris du retard et les séances de coordination ont dû s'espacer. En 2022, avec l'accord des communes partenaires, l'intégration rétroactive de Saint-Sulpice à la fiche de mesures 17 et l'engagement des communes à réaliser les travaux dans les délais impartis, le projet a pu être relancé.

Les délais de la procédure d'approbation du crédit d'ouvrage par le Conseil Communal ont été respectés :

- Le 28 mars 2025 : envoi du préavis aux Conseillers, douze jours avant la séance officielle de dépôt ;
- Le 9 avril 2025 : séance de dépôt (pour rappel, cette séance sert à soumettre les « questions techniques » à la commission et à la Municipalité en vue de la séance de commission ; or aucune question n'a été posée alors par le Conseil) ;
- Le 14 avril 2025, de 20h00 à 21h30, séance de commission ;
- Le 7 mai 2025, séance de vote (pour rappel, cette séance sert à prendre position sur le préavis ; or les questions techniques ont surgi à ce moment-là, ce qui a eu pour conséquence le renvoi du vote sur le préavis).

« Conséquences en cas de refus du préavis »

Les communes jouent un rôle participatif dans la définition de l'offre de transport régional. À ce titre, elles sont en première ligne pour recueillir auprès de la population les éléments nécessaires pour déterminer les modifications propres à assurer une desserte à la fois efficace et raisonnable.

Elles jouent un rôle important dans le développement des projets d'agglomérations qui incluent la thématique transports et mobilité.

Un refus représenterait le renoncement aux accords passés et aux engagements approuvés envers le PALM 2016 et le PDi-OL (cf. aux points 3 et 4).

D'un point de vue politique le refus d'un projet inscrit dans le PALM 2016, dans le Plan directeur Intercommunal et dans l'image directrice des transports publics de l'ouest lausannois serait très mal perçu par les Communes partenaires du projet, par le Canton et par la Confédération.

Saint-Sulpice profite des investissements des autres communes de l'agglomération dans le domaine de la mobilité. Il est normal qu'elle réalise également sa part de travail.