

Préavis N° 19 - 2013

au Conseil communal

**Réaménagement du carrefour entre l'av. C.-F. Ramuz, le
ch. de la Source et le ch. de Carvalho**

Crédit demandé CHF 359'500.00

Responsabilité(s) du dossier :

- Direction des travaux et des services industriels,
M. M. Zolliker, Conseiller municipal

Pully, le 9 octobre 2013

Table des matières

1. Objet du préavis	4
2. Une mesure du projet d'agglomération 2007	4
3. Etat des lieux	6
3.1. Demandes potentielles pour l'usage du réseau tl	6
3.2. Mobilité	7
3.2.1. Transport publics	7
3.2.2. Transports individuels motorisés	8
3.2.3. Jonction de deux zones 30	9
3.2.4. Mobilité douce	10
3.3. Espaces publics à réaménager	10
4. Objectifs du projet	11
4.1. Un aménagement pilote	11
4.2. La volonté de modérer l'av. C.-F. Ramuz	12
5. Caractéristiques techniques et financières	13
5.1. Détails de l'aménagement	13
5.1.1. Estimation du coût des travaux d'aménagement de l'espace public	14
5.1.2. Estimation du coût des travaux de déplacement des abribus	15
5.2. Détails concernant les infrastructures souterraines et la chaussée	15
5.2.1. Réseau d'électricité basse tension	15
5.2.2. Réseau d'assainissement	15
5.2.2.1. Estimation du coût des travaux	15
5.2.3. Réseau routier	15
5.2.3.1. Estimation du coût des travaux	16
6. Procédure d'enquête publique	16
6.1.1. Enquête publique	16
6.1.2. Réponse aux remarques	17
6.1.2.1. Remarque de M. Bernard Thilo	17
6.1.2.2. Remarque de M. et Mme Michel et Marie-Claire Gérard-Zai	17
6.1.2.3. Détermination de la Municipalité	17
6.1.3. Permis de construire	18
6.1.4. Procédure de légalisation de la signalisation	18
7. Calendrier	18
8. Demande de crédit et de financement	19
8.1. Récapitulatif des coûts	19
8.2. Récapitulatif des prestations du personnel communal	19
8.3. Une mesure cofinancée	20

8.4.	Une longue procédure de cofinancement	20
9.	Développement durable	21
9.1.	Dimension économique	21
9.2.	Dimension environnementale	21
9.3.	Dimension sociale	21
10.	Communication	22
11.	Programme de législature	22
12.	Conclusions	23
13.	Annexes	24

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

1. Objet du préavis

« Quand on suit les nouvelles avenues que les nécessités de la circulation ont fait tout récemment percer dans la banlieue Est de Lausanne, on est très étonné de voir à un moment donné l'aspect des lieux qui change et un certain désordre bien désagréable prendre fin.

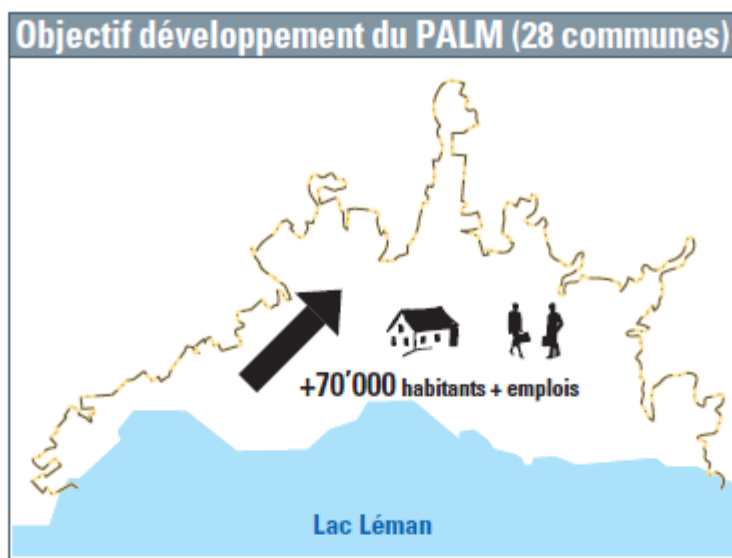
En même temps que cesse brusquement l'avenue, on voit cesser les terrains vagues, les prés mal entretenus, morcelés au hasard des ventes, bâtis dans toutes les directions ; et, parmi les vergers richement peuplés, pas encore jetés bas par la pioche des démolisseurs, quelques hauts cyprès ou thuyas dressent leurs masses noires sur le fond bleu de l'eau confondue aux montagnes, elles-mêmes confondues au ciel. »

Extrait de « Vieux Pays » de Charles-Ferdinand Ramuz in Journal de Pully n°1, 26/09/1930

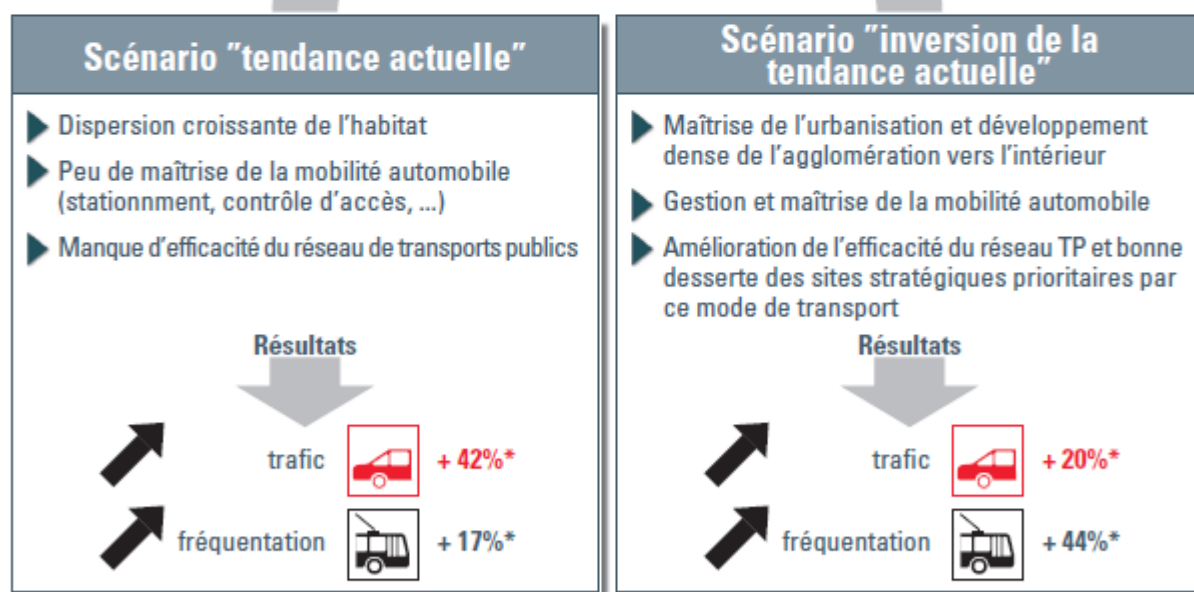
Le présent préavis a pour objet de demander les crédits de financement nécessaires au projet de réaménagement du carrefour entre l'av. C.-F. Ramuz, le ch. de la Source et celui de Carvalho, ainsi que de l'arrêt tl « C.-F. Ramuz » situé à proximité. S'agissant d'un projet novateur pour la Ville de Pully, les justifications techniques en matière d'aménagements urbains et de gestion du trafic sont dûment développées. Finalement, cette mesure étant inscrite au Projet d'agglomération Lausanne-Morges (ci-après PALM) 2007, des précisions sont apportées au sujet de son potentiel de cofinancement.

2. Une mesure du projet d'agglomération 2007

Le PALM prône une politique volontariste qui cherche à maintenir la capacité actuelle du réseau, tout en étant capable d'absorber les hausses de déplacements dans l'agglomération, par des mesures en faveur des mobilités douces et des transports publics. La Municipalité de la Ville de Pully adhère pleinement à ce concept décrit ci-après. Les mesures mises en place visent à éviter, au maximum, le trafic de transit traversant notre Commune, permettant ainsi de maintenir une bonne fluidité de circulation pour ses résidents.



Deux scénarios pour intégrer ces développements



(*augmentation relative des prestations personnes*km)



Source : PALM - Rapport final, décembre 2007

Pour réussir ce défi et assurer un transfert modal (passage d'un mode de transport à un autre) autant attractif qu'efficace, il faut notamment :

- favoriser les mobilités douces (cycles et piétons) en améliorant la continuité et la sécurité des itinéraires ;
- améliorer la performance de l'offre de transports publics ;
- gérer le trafic routier au sein de l'agglomération en intégrant de nouveaux aménagements.

L'efficacité du transfert modal s'explique aisément par le chiffre suivant :



Ce calcul se base sur un taux d'occupation moyen des véhicules privés de 1.2 personne par voiture.

3. Etat des lieux

3.1. Demandes potentielles pour l'usage du réseau tl

Les usages à proximité du carrefour entre l'av. C.-F. Ramuz et le ch. de la Source sont multiples et complémentaires (logements, bureaux, école, temple, etc.).

Nous notons la présence de 2 types d'entreprises à proximité de l'arrêt ; d'une part des sociétés tertiaires avec un nombre important d'employés (PWC, ECA) et, d'autre part, une vingtaine de services avec de nombreux clients/visiteurs (médecin, dentiste, institut de psychothérapie, vétérinaire, école de langues, etc.).

Le ch. de Carvalho débouche sur l'av. C.-F. Ramuz à hauteur de l'arrêt C.-F. Ramuz. Il est bordé d'espaces publics de natures diverses (parcs du temple et du collège, point de collecte des déchets et « parc à chiens »).

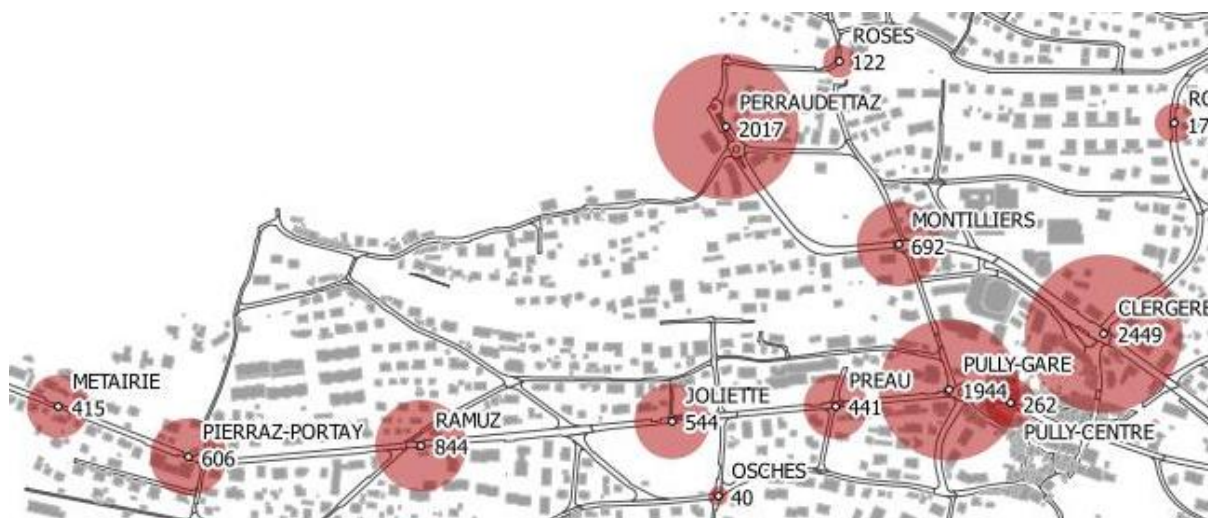


L'arrêt C.-F. Ramuz vu depuis le parc du temple

3.2. Mobilité

3.2.1. Transport publics

Trait d'union entre le quartier de Montchoisi et le centre-ville de Pully, l'av. C.-F. Ramuz est desservie par les lignes 4 et 25, à raison de 5 arrêts espacés de 300 m en moyenne.



*Extrait de la carte de la fréquentation (nombre de mouvements par jour ouvrable)
des arrêts de la Ville de Pully (2010)*

Libellé arrêt Pully	M+D TJOM 2012	M+D TJOM 2010	%
1 Val-Vert	2'594.72	2'545.00	2%
2 Pully-Clergère	2'523.90	2'499.00	1%
3 Pully-Gare	1'915.00	1'944.00	-1%
4 Perraudettaz	1'773.23	2'017.00	-12%
5 C.-F. Ramuz	960.38	844.00	14%
6 Somais	958.08	1'010.00	-5%
7 Moulins	858.87	802.00	7%
8 Rosiaz	766.17	731.00	5%
9 Montillier	670.30	692.00	-3%
10 Pierraz-Portay	654.91	606.00	8%
11 Préau	578.42	441.00	31%

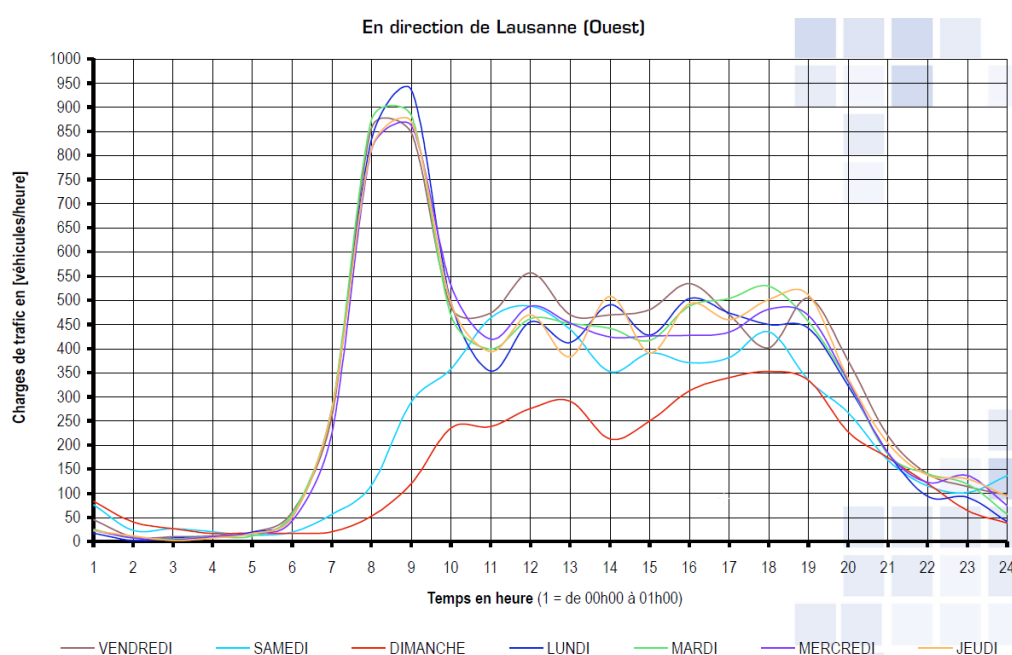
M+D TJOM = Nombre moyen de montées et de descentes du bus lors des jours ouvrables

L'arrêt de bus « C.-F. Ramuz » est, avec une moyenne de 960 montées et descentes par jour ouvrable, le 6^{ème} arrêt le plus utilisé de la Ville. De plus, sa fréquentation a augmenté de 14 % de 2010 à 2012.

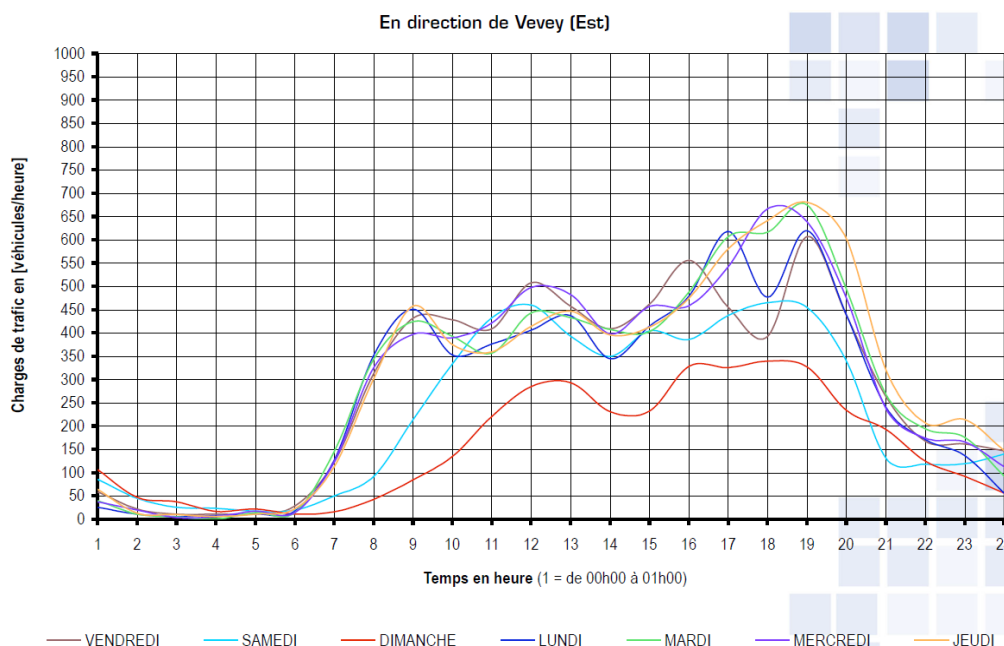
L'analyse des temps de parcours de la ligne 4 entre les arrêts « Pully-Gare » et « Montchoisi » révèle que les bus ont des retards allant jusqu'à 7 minutes sur leur horaire durant les heures de pointe.

3.2.2. Transports individuels motorisés

Les données des comptages quinquennaux effectués par Lausanne Région permettent de saisir le rôle de l'av. C.-F. Ramuz en termes de trafic. En 2010, la circulation sur l'avenue comptait 13'100 véhicules par jour en moyenne. Sur les courbes de variation des charges de trafic journalières, le flux des pendulaires est clairement identifiable avec l'heure de pointe du matin en direction de Lausanne qui avoisine les 900 véhicules et l'heure de pointe du soir en direction de Vevey qui en compte 650.



Graphique journalier représentant le nombre de véhicules /h circulant sur l'av. C.-F. Ramuz en direction de Lausanne



*Graphique journalier représentant le nombre de véhicules /h
circulant sur l'av. C.-F. Ramuz en direction de Vevey*

A noter toutefois que si l'av. C.-F. Ramuz est le 3^{ème} axe routier le plus important de la commune de Pully, la croissance de la circulation s'est stabilisée. Les comptages mettent en évidence une variation de la circulation inférieure à 1 % entre 2005 et 2010.

3.2.3. Jonction de deux zones 30

Le ch. de la Source et celui de Carvalho témoignent du tracé d'un axe qui existait avant que l'av. C.-F. Ramuz ne soit construite au milieu de la campagne. En pente douce depuis l'av. des Collèges, l'axe ch. de la Source - ch. de Carvalho rejoint celui de Chamblandes. Ces 2 chemins, autrefois à usage agricole, sont aujourd'hui classés en zone 30.



Entrée de zone 30 au ch. de Carvalho. Source : Googlestreet

3.2.4. Mobilité douce

Les rayons de braquage retenus pour la géométrie de la courbe entre l'av. C.-F. Ramuz et le ch. de Carvalho induisent une longueur du passage piéton de 17 m. Cette distance est très longue, d'autant plus que le passage piéton est aménagé sans îlot.

Sur l'avenue, le franchissement le plus proche des arrêts de bus se situe à l'Est de ces derniers. Il est aménagé sans îlot.

A l'Ouest, le passage piéton le plus proche se trouve devant le collège, à 80 m des arrêts de bus. Il est régulé et aménagé avec un îlot.

Le carrefour n'est doté d'aucun aménagement pour les cyclistes.

3.3. Espaces publics à réaménager



Arrêt « C.-F. Ramuz » en direction de Lausanne. Source : Googlestreet

Une petite place triangulaire, délimitée par le ch. de la Source, se situe au Nord de l'arrêt. A noter que la forme du bâtiment au n° 50 reprend celle de la parcelle dans laquelle il se trouve. Cette géométrie fait écho à la courbe qui relie l'av. C.-F. Ramuz au ch. de Carvalho. La place triangulaire est dès lors un espace créé par anticipation d'un projet de carrefour aux dimensions généreuses, avec une circulation en double sens à l'instar du ch. de Carvalho. Ce projet a visiblement avorté au profit de la mise en place d'un arrêt de bus.

Au Sud-Ouest de l'arrêt, nous constatons également un espace routier surdimensionné. Cette emprise routière est peu compatible avec l'entrée d'une zone 30. Cet espace peut être revalorisé, sous réserve de ne pas compromettre l'accessibilité au ch. de Carvalho par des véhicules lourds.

4. Objectifs du projet

4.1. Un aménagement pilote

La principale nouveauté de cet aménagement est l'arrêt du bus qui n'est plus « en baignoire », c'est-à-dire en dehors de la chaussée, mais sur la chaussée. De plus, des îlots et une ligne continue empêchent les automobilistes de doubler sur la voie en sens inverse.

La référence en la matière est l'aménagement réalisé à l'av. de Cour à Lausanne en 2007 entre les arrêts « Batelière » et « Cèdres ».

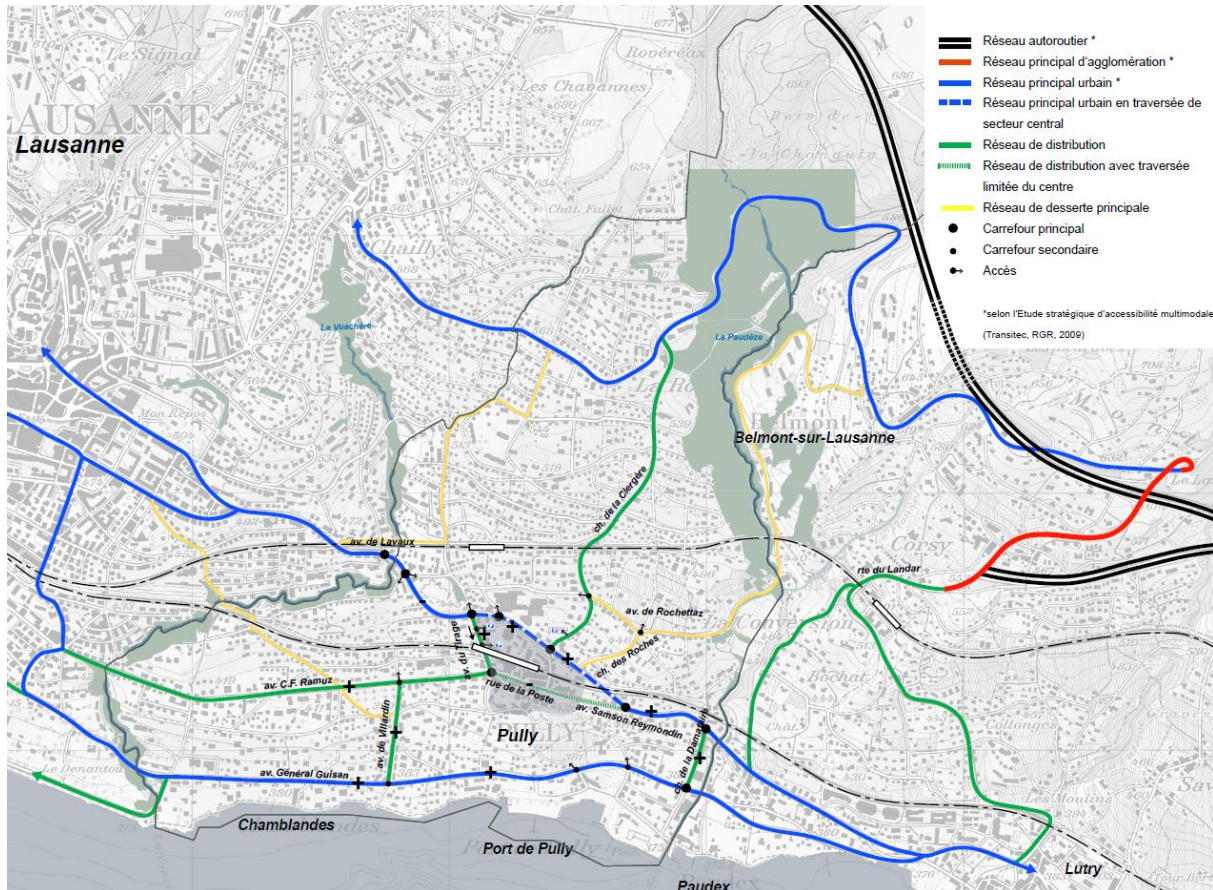
La création d'arrêts bloquants sur la chaussée a engendré des gains allant jusqu'à 17 secondes sur les temps de parcours des véhicules tl en heure de pointe. Ces gains de temps peuvent paraître faibles. Néanmoins, Il faut préciser que :

1. Ces temps sont à multiplier par le nombre d'usagers se trouvant dans le bus. En effet, une voiture transporte en moyenne 1.2 personne, contre 100 à 150 par bus.
2. La stabilité des horaires a autant d'importance que la vitesse commerciale. Si les bus sont à l'heure, les usagers savent qu'ils peuvent compter sur les transports publics pour effectuer leurs déplacements, même si le temps de parcours n'est pas toujours compétitif avec celui d'une voiture.

Par ailleurs, la Ville de Lausanne a constaté une diminution significative du volume et de la vitesse des véhicules individuels sur ce tronçon, avec un report important sur l'av. de Rhodanie.

4.2. La volonté de modérer l'av. C.-F. Ramuz

La volonté de garder les voitures derrière les bus s'inscrit dans une vision de la gestion du trafic à une échelle plus large, à savoir d'éviter la hausse du trafic de transit sur l'av. C.-F. Ramuz.



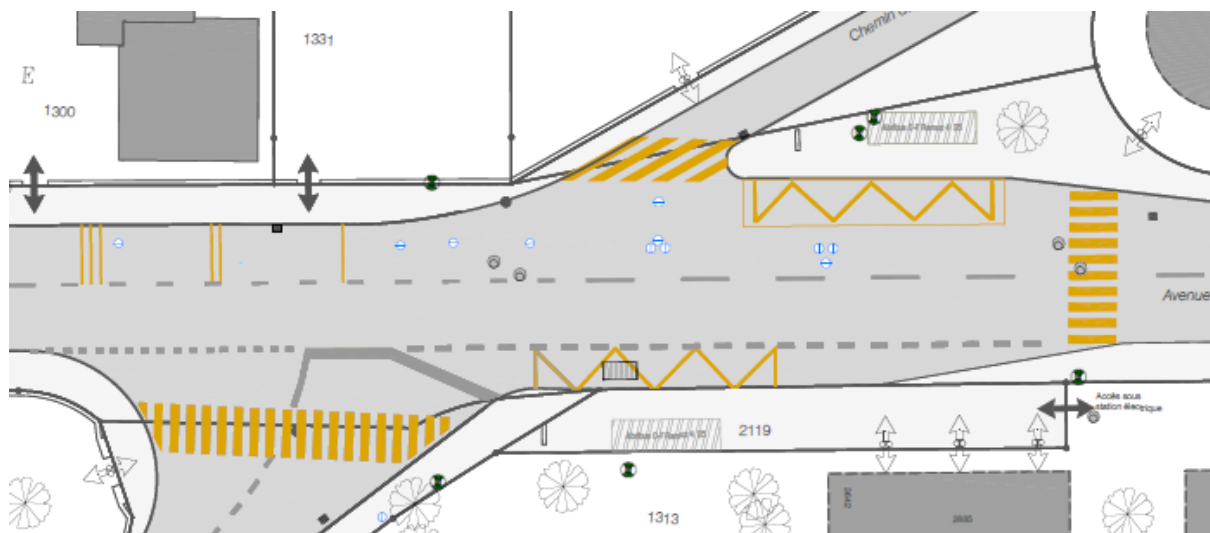
Carte de la hiérarchie du réseau routier à l'échelle communale
(Source : étude stratégique d'accessibilité multimodale, Transitec, RGR, 2009)

La carte de la hiérarchie du réseau routier montre que l'av. C.-F. Ramuz est à apaiser au profit des 3 axes Est-Ouest du réseau principal urbain, à savoir l'av. de Lavaux, l'av. Général Guisan et le bd de la Forêt. Cette mesure devient d'autant plus importante avec le projet de réaménagement de la rue de la Poste car le trafic sur ce tronçon provient de l'av. C.-F. Ramuz.

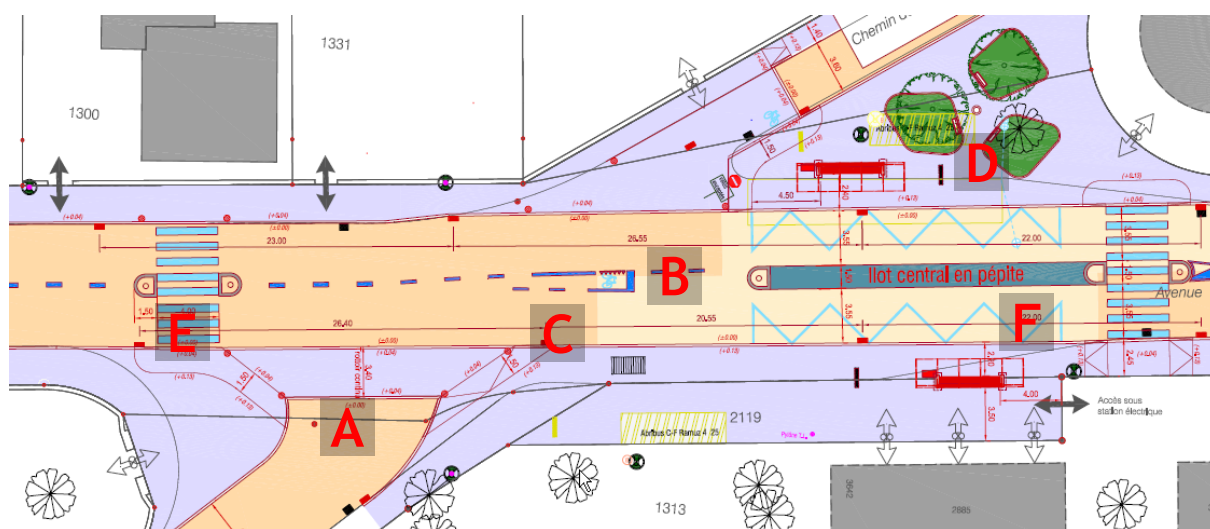
Dans ce but, la Ville de Pully a inscrit au PALM 2012 la volonté de doter l'entier de l'av. C.-F. Ramuz d'arrêts bloquants sur chaussée, soit 5 arrêts au total. Toutefois, cette volonté doit être confortée par des analyses de trafic in situ pour lesquelles le réaménagement de l'arrêt C.-F. Ramuz servira de projet pilote.

5. Caractéristiques techniques et financières

5.1. Détails de l'aménagement



Extrait du plan de la situation existante



Extrait du plan de la situation projetée

A - Trottoirs continus en début et fin de zone 30

Le débouché du ch. de Carvalho sur l'av. C.-F. Ramuz est aménagé en trottoir continu à la place du passage piéton actuel. Cet aménagement consiste à faire monter les véhicules sur le trottoir pour le franchir, ce qui inverse la situation actuelle où ce sont les piétons qui doivent traverser la route. Le rehaussement s'élève à 4 cm et marque l'entrée de la zone 30. Le rayon de braquage du tourner à droite depuis l'av. C.-F. Ramuz sur le ch. de Carvalho a été diminué afin de garantir une vitesse modérée pour l'entrée de la zone 30.

Ce type d'aménagement a déjà fait ses preuves à Pully, par exemple à l'intersection du ch. des Vignes avec l'av. Samson-Reymondin, ou encore à celle de l'av. de Belmont avec le ch. de Rennie.

B - Le tourner à gauche depuis le ch. de la Source est maintenu

Afin de ne pas pénaliser les riverains souhaitant se rendre en direction du centre de Pully, il sera toujours possible de tourner à gauche depuis le ch. de la Source.

C - Présélection et autorisation pour les cycles de circuler à contresens sur le ch. de la Source

Le marquage d'une présélection pour vélos au milieu de l'av. C.-F. Ramuz permet aux cyclistes de se placer en toute sécurité en attente d'un créneau afin de tourner sur le ch. de la Source. Une fois engagés sur ce dernier, ils sont autorisés à circuler en contresens. Cet itinéraire est particulièrement propice aux écoliers souhaitant se rendre au Collège principal.

D - Aménagement de l'espace public

L'actuelle placette est agrandie et remaniée au profit d'un espace public de qualité à la faveur des usagers des transports publics, ainsi que des habitants du quartier. Ce petit parc est composé de 2 nouveaux arbres, un banc et une fontaine.

5.1.1. Estimation du coût des travaux d'aménagement de l'espace public

Fourniture et pose des arbres	CHF	5'400.00
Fourniture et pose du mobilier urbain (fontaine, banc)	CHF	7'226.00
Sous-total	CHF	12'626.00
Divers et imprévus sur la totalité des postes (env. 10 %)	CHF	1'262.60
Total HT	CHF	13'888.60
TVA 8 %	CHF	1'111.10
Total général aménagements (TTC)	CHF	14'999.70

E - Un nouveau passage piéton

Un nouveau passage piéton a été ajouté en face de l'entrée du parc du temple. Il offre, avec les 2 trottoirs continus et le second passage piéton, une perméabilité optimale du carrefour pour les piétons.

F - Arrêts bloquants sur la chaussée

Comme mentionné plus haut, les arrêts de bus, actuellement hors chaussée, sont placés sur la voie de circulation avec un dispositif d'îlots et de signalisation proscrivant les véhicules individuels de doubler le bus.

5.1.2. Estimation du coût des travaux de déplacement des abribus

Démontage et remontage de la structure métallique	CHF	4'000.00
Electricien	CHF	5'000.00
Génie civil - Fouilles et démolition	CHF	7'080.00
Génie civil - Construction des socles	CHF	7'920.00
Régie sur les travaux de génie civil (7 %)	CHF	1'050.00
Sous-total	CHF	25'050.00
Divers et imprévus sur la totalité des postes (env. 10 %)	CHF	2'505.00
Total HT	CHF	27'555.00
TVA 8 %	CHF	2'204.40
Total général abribus (TTC)	CHF	29'759.40

5.2. Détails concernant les infrastructures souterraines et la chaussée**5.2.1. Réseau d'électricité basse tension**

Le déplacement des arrêts de bus implique le transfert des abris et des surfaces publicitaires qui en dépendent. Ces installations étant reliées au réseau d'électricité basse tension, quelques travaux de dévoiement de réseaux sont prévus. Leur estimation est incluse dans les frais du déplacement des abribus.

5.2.2. Réseau d'assainissement

Ce projet est l'occasion de créer une nouvelle chambre d'accès au réseau d'évacuation des eaux usées (ci-après EU).

5.2.2.1. Estimation du coût des travaux

Sondages	CHF	3'350.00
Chambre EU	CHF	5'145.00
Régie sur les travaux de génie civil (7 %)	CHF	595.00
Sous-total	CHF	9'090.00
Divers et imprévus sur la totalité des postes (env. 10 %)	CHF	910.00
Total HT	CHF	10'000.00
TVA 8 %	CHF	800.00
Total général aménagements (TTC)	CHF	10'800.00

5.2.3. Réseau routier

Les bordures et la couche de roulement de la chaussée seront réfectionnées dans le périmètre du projet, avec notamment un revêtement spécialement rigide pour les arrêts de bus. Les trottoirs continus, de par leur seuil de 4 cm de haut, nécessitent la pose de nouvelles grilles d'évacuation des eaux pluviales routières.

Etant donné que les réseaux souterrains sont faiblement impactés et que le coffre de la route n'est pas refait à neuf, les travaux se cantonneront principalement aux aménagements de surface et à la couche de roulement.

5.2.3.1. Estimation du coût des travaux

Installation de chantier	CHF	23'964.00
Pavages et bordures	CHF	30'613.50
Chaussées et revêtements	CHF	157'713.45
Canalisations et évacuation des eaux routières	CHF	24'514.20
Signalisation	CHF	2'194.85
Sous-total	CHF	239'000.00
Régie sur les travaux de génie civil (7 %)	CHF	16'730.00
Sous-total	CHF	255'730.00
Divers et imprévus sur la totalité des postes (env. 10 %)	CHF	25'573.00
Total HT	CHF	281'303.00
TVA 8 %	CHF	22'504.00
Total général aménagements (TTC)	CHF	303'807.00

Le montant des prestations du personnel du bureau technique, pilote du projet, est estimé à CHF 50'000.00 pour l'ensemble des travaux. En phase projet, ce montant comprend la planification générale, la synthèse des besoins des différents services, l'établissement des projets, des soumissions, des plans d'exécution, les contacts avec les propriétaires privés, l'élaboration du présent préavis, les prestations d'évaluation des entreprises, ainsi que les propositions d'adjudication.

En phase d'exécution, le bureau technique effectue les prestations de direction des travaux, de relevé des ouvrages exécutés et veille au respect des coûts, de la qualité et des délais du projet dans son ensemble.

6. Procédure d'enquête publique

6.1.1. Enquête publique

En application de l'art. 13 de la Loi sur les routes (LRou), le projet a été soumis à l'enquête publique du 13 juillet au 12 août 2013 (enquête CAMAC).

A la suite des différentes séances qui ont eu lieu en août et en septembre 2013 entre les représentants de la Ville de Pully et ceux des services de l'Etat, le projet a été adopté le 4 octobre 2013 sous réserve des modifications mineures suivantes :

1. ajout d'un passage piéton à l'Ouest du carrefour ;
2. ajustement des arrêts de bus de sorte qu'ils soient face à face ;

3. élargissement du trottoir continu au Nord sur le ch. de la Source pour un confort accru des piétons et une meilleure fluidité du tourner à gauche en direction de Pully.

Deux remarques ont été formulées par des riverains. Les réponses à celles-ci font l'objet du chapitre suivant.

6.1.2. Réponse aux remarques

6.1.2.1. Remarque de M. Bernard Thilo

M. Bernard Thilo considère que la sortie des piétons sur le ch. de la Source à l'arrondi de la parcelle n° 1310 n'est pas idéale et demande s'il était possible de mettre un seuil de ralentissement en amont sur le ch. de la Source.

6.1.2.2. Remarque de M. et Mme Michel et Marie-Claire Gérard-Zai

Selon M. et Mme Michel et Marie-Claire Gérard-Zai, la modification des arrêts de bus entraînera des nuisances pour les riverains du fait que les voitures ne pourront plus dépasser les bus et que la fluidité routière sera compromise.

De plus, l'aménagement d'un contresens cyclable au ch. de la Source (qui est en sens unique) comporte des dangers.

6.1.2.3. Détermination de la Municipalité

Compte tenu des modifications du projet, (trottoir continu au droit du ch. de la Source élargi pour devenir un espace de circulation mixte), les véhicules descendant le ch. de la Source seront contraints de diminuer leur vitesse bien avant l'intersection avec l'av. C.-F. Ramuz et, par conséquent, seront ralentis en arrivant à proximité de la sortie piétonne précitée.

De plus, le régime de zone 30 en vigueur impose aux automobilistes de circuler «de manière particulièrement prudente et prévenante» au regard du partage de l'usage de la rue avec les piétons et les cyclistes (Ordonnance sur la signalisation routière art. 22a). A ce titre, le réaménagement du carrefour, avec l'insertion d'un contresens cyclable, viendra accentuer la modération des véhicules dans la zone 30 du ch. de la Source.

Par conséquent, l'aménagement d'un seuil de ralentissement sur le ch. de la Source n'est pas nécessaire ni souhaitable en l'état.

Au sujet des nuisances évoquées par M. et Mme Gérard-Zai, les bouchons ne sont pas engendrés par les bus mais par le nombre excessif de véhicules privés aux abords des carrefours durant les heures de pointe. Il s'agit en l'occurrence de favoriser les transports en commun et les mobilités douces afin d'inciter les automobilistes à changer de mode de transport, ceci conformément au programme de législature de la Municipalité. Le réaménagement de ce carrefour en est le projet pilote.

Enfin, concernant le contresens cyclable sur le ch. de la Source, en raison du faible volume de trafic et de la zone 30 en vigueur, cet aménagement ne pose pas de problème particulier de sécurité pour les cyclistes. Là aussi, rappelons que les automobilistes doivent circuler de manière particulièrement prudente et prévenante au regard du partage de l'usage de la rue avec les piétons et les cyclistes.

Ces déterminations ne font pas l'objet d'un vote du Conseil communal, elles sont de la compétence de la Municipalité.

6.1.3. Permis de construire

La Municipalité a délivré le permis de construire dans sa séance du 9 octobre 2013.

Les modifications apportées au projet initial sont dispensées d'enquête publique complémentaire.

6.1.4. Procédure de légalisation de la signalisation

Une nouvelle signalisation liée à ces aménagements doit être mise en place, conformément à l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR). Cette signalisation fera prochainement l'objet, par Police Est Lausannois, de la procédure de légalisation habituelle via une publication dans la Feuille des Avis Officiels (FAO). Cette procédure est indépendante de la délivrance du permis de construire.

7. Calendrier

Mise à l'enquête publique - Procédure CAMAC (DUE)	13 juillet - 13 août 2013
Préparation des plans d'exécution et de la soumission pour l'appel d'offres (DTSI)	Septembre 2013
Consultation des entreprises	19 sept. - 3 octobre 2013
Traitement des 2 remarques formulées lors de l'enquête publique	Septembre 2013
Décision municipale de délivrer le permis de construire	9 octobre 2013
Présentation du préavis à la Municipalité	9 octobre 2013
Publication du permis de construire ; délais de recours	16 octobre - 16 novembre
Passage au Conseil communal	20 novembre 2013
Poursuite de la procédure PALM (DUE et DTSI) • Demande de cofinancement • Signature de la convention	Janvier - Juin 2014
Exécution des travaux	Juillet - Septembre 2014
Versement de la part cofinancée	Fin 2014

La durée des travaux est estimée à 3 mois. Une circulation alternée est prévue afin de libérer l'espace routier phase par phase. La période des vacances estivales est privilégiée pour diminuer les impacts sur la fluidité du trafic.

8. Demande de crédit et de financement

8.1. Récapitulatif des coûts

Aménagements urbains (réaménagement de l'espace public)	CHF	12'626.20
Réseau d'assainissement (canalisations et épuration)	CHF	9'090.00
Réseau routier, y c. réaménagement des abribus	CHF	280'780.00
Sous-total	CHF	302'496.20
Divers et imprévus sur la totalité des postes (10 %)	CHF	30'249.60
Total HT	CHF	332'745.80
TVA 8 % (arrondi)	CHF	26'754.20
Total général (TTC)	CHF	359'500.00

Les crédits de financement sont demandés conformément au montant de CHF 700'000.00 prévu au plan des investissements (PI) présenté au Conseil communal dans sa séance du 12 décembre 2012 pour le réaménagement des arrêts bus sur chaussée - phase 1 (mesure PALM 16aEL01).

8.2. Récapitulatif des prestations du personnel communal

Les prestations internes relatives aux travaux des divers services comprenant les missions d'étude, de conseil, de contrôle, de surveillance, de mise à jour du cadastre souterrain, ainsi que de mise en provisoire et autres travaux d'installation sont estimées comme suit :

Réseau des routes	CHF	50'000.00
Total général (TTC)	CHF	50'000.00

Elles seront assurées par le personnel de la Direction des travaux et des services industriels (DTSI), ainsi que par celui de la Direction de l'urbanisme et de l'environnement (DUE), et sont indiquées ici pour mémoire. Elles ne sont dès lors pas comprises dans la demande de crédit dont ce préavis fait l'objet.

8.3. Une mesure cofinancée

Pour mémoire, le principe de la politique des agglomérations est de cofinancer des mesures proposées par celles-ci en fonction de leur utilité et de leur coût. Pour l'agglomération Lausanne-Morges, le cofinancement des mesures du PALM 2007 présentées en priorité A s'élève au maximum à 40 %.

De plus, le Canton a annoncé un cofinancement de l'ordre de 15 à 20 % pour les mesures de mobilité douce en priorité A.

Cependant, les montants exacts auxquels ces pourcentages sont appliqués demeurent inconnus à ce jour. Les montants communiqués en 2005 et 2009 correspondent à des estimations dont la fiabilité est à la mesure de l'avancement des études. C'est pourquoi, il n'est actuellement pas possible d'annoncer un chiffre précis.

De plus, aux aléas des études s'ajoute le fait que le cofinancement est l'objet d'une procédure comportant de nombreuses étapes où les montants peuvent être actualisés.

8.4. Une longue procédure de cofinancement

Pour bénéficier de l'octroi d'un crédit de cofinancement, il convient de remplir les conditions suivantes :

1. Finaliser les études pour chacune des mesures ;
2. Obtenir, le cas échéant, les autorisations de construire ;
3. **Garantir le financement de l'intégralité des coûts des mesures ;**
4. Déposer une demande de détermination pour mettre à jour les montants cofinancés ;
5. Signer une convention de financement avec le Canton et les offices fédéraux concernés fixant la part cofinancée des mesures ;
6. Procéder à la réalisation et au paiement des travaux ;
7. Demander, sur la base de justificatifs de paiement, le remboursement de la part cofinancée.

Le présent préavis atteint donc l'étape 3, sous réserve que la publication du permis de construire n'occasionne pas de recours.

Le montant exact de la part cofinancée par le Canton et la Confédération sera arrêté à l'étape 5 lors de la signature de la convention de financement.

9. Développement durable

Pour rappel, le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. Cette définition a été proposée en 1987 par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement.

L'objet de ce préavis a été évalué sur la base des critères de Boussole 21. Cet outil d'évaluation, développé par le canton de Vaud au sein de l'Unité de développement durable du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH), permet d'apprécier l'engagement des projets en faveur du développement durable.

9.1. Dimension économique

Le projet s'insère dans la politique des agglomérations, et plus particulièrement le PALM. A ce titre, les dépenses publiques engendrées par le projet sont d'autant plus justifiables que d'importants subsides fédéraux sont octroyés pour sa mise en œuvre.

Avec des arrêts aménagés sur la chaussée, ce projet encourage l'usage des transports en commun et favorise leur financement.

9.2. Dimension environnementale

L'aspect positif de ce projet est l'incitation au report modal et à la diminution des nuisances sonores et environnementales qui en découle. Son effet de levier final dépend toutefois du réaménagement de l'av. C.-F. Ramuz dans son ensemble.

Les critères d'adjudication des travaux prendront en compte le mode opératoire d'exécution du marché face aux exigences et aux contraintes environnementales.

Les travaux généreront inévitablement des déchets. Certains matériaux seront réutilisés dans la mesure du possible.

9.3. Dimension sociale

Ce projet améliore la qualité des espaces publics et, par extension, le cadre de vie des habitants du quartier. La perméabilité du carrefour aux piétons et aux vélos est grandement améliorée. Le contresens cyclable sur le ch. de la Source permet un itinéraire sûr en zone 30 pour les écoliers en direction du Collège Principal.

De plus, la revalorisation de l'importante surface à disposition entre le ch. de la Source et l'av. C.-F. Ramuz permet la création d'un espace de détente de proximité.

10. Communication

Ce projet ne nécessite pas d'actions particulières de communication.

11. Programme de législature

Ces actions s'inscrivent dans le cadre du programme de législature de la Municipalité :

O-12 « Améliorer l'offre de transports publics, notamment dans le cadre des projets développés au sein de l'agglomération lausannoise, et inciter au transfert des transports individuels motorisés vers les transports publics ».

O-13 « Favoriser et renforcer les cheminements de mobilité douce ».

M-13 « Mettre en œuvre progressivement les mesures d'amélioration identifiées dans le Schéma directeur de la mobilité douce (SDMD) ».

M-15 « Contenir le transit du trafic individuel motorisé par des mesures d'aménagement urbain ».

12. Conclusions

Vu ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

le Conseil communal de Pully,

vu le préavis N° 19 - 2013 du 9 octobre 2013,
vu le rapport de la Commission nommée pour examiner cette affaire,
vu le préavis de la Commission des finances,

décide

1. d'adopter le projet de réaménagement du carrefour entre l'av. C.-F. Ramuz, le ch. de la Source et celui de Carvalho, soumis à l'enquête publique du 13 juillet au 12 août 2013 et modifié le 13 septembre 2013 ;
2. d'allouer à la Municipalité un crédit de CHF 359'500.00 TTC destiné à couvrir les frais nécessaires à la réalisation de ces travaux, montant à prélever sur les disponibilités de la bourse communale ;
3. d'autoriser la Municipalité à procéder à l'amortissement de ces dépenses selon les modalités suivantes :
 - a) travaux des collecteurs
 - par annuités égales sur 30 ans au maximum et comptabilisées dans les comptes de la Commune pour le réseau d'assainissement ;
 - b) travaux des routes et aménagements urbains
 - par annuités égales sur 30 ans au maximum et comptabilisées dans les comptes de la Commune pour le réseau routier.

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 9 octobre 2013.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic



G. Reichen



Le secrétaire



Ph. Steiner

13. Annexes

En raison de leur taille, des documents supplémentaires seront :

- présentés aux membres de la commission ad hoc ;
- affichés lors de la séance du Conseil communal ;
- disponibles au secrétariat de la Damataire, aux heures ouvrables, pour les membres du Conseil communal.