

Avenue de Chailly
Tronçon chemin de la Fauvette – boulevard de la Forêt
Renouvellement des réseaux souterrains et réaménagement de la chaussée et des trottoirs

Préavis n° 2012/23

Lausanne, le 7 juin 2012

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du préavis

Par le présent préavis, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de **13'186'000 francs** pour financer les travaux de mise en séparatif du réseau public d'évacuation des eaux, de renouvellement des réseaux souterrains - eau, gaz et électricité - sur le tronçon de l'avenue de Chailly compris entre le chemin de la Fauvette et le boulevard de la Forêt, limite territoriale avec la commune de Pully, ainsi que ceux de réaménagement et de réfection de la chaussée et des trottoirs.

Ces travaux constituent la première réalisation liée aux Axes Forts de Transports Publics Urbains (AFTPU) dont l'objectif consiste, à l'échelle de l'agglomération, à développer les réseaux de transports publics urbains en complément des infrastructures existantes comme les métros m1 et m2, et, à l'échelle plus locale, à optimiser et augmenter l'offre des transports routiers urbains. L'intervention relative aux AFTPU, prévue dans le cadre de ce projet, est un maillon de l'axe des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) « Béthusy – Chailly ». La réalisation du solde des aménagements nécessaires à la création de cet axe de BHNS fera l'objet de demandes de crédits d'investissement spécifiques, par le biais d'autres préavis.

2. Historique

L'avenue de Chailly, délimitée géographiquement à l'Ouest par le pont de Chailly et à l'Est par le boulevard de la Forêt, s'est développée au fil du temps : anciennement route de Belmont, elle passe progressivement de l'état de simple route de liaison, permettant l'accès au hameau de Chailly à partir du chemin du Village (jusqu'à la 2^{ème} moitié du 19^{ème} siècle), à celui d'avenue favorisant la desserte du quartier de Chailly et le transit du trafic des quartiers et communes situées au Nord-est de la ville, ce qui en a fait une voie d'accès et de liaison importante de l'agglomération lausannoise.

Dans un premier temps, l'habitat s'est développé le long des chemins du Village et de Valdézia ainsi que dans le périmètre du Pont de Chailly. Les aménagements se sont ensuite régulièrement étendus sur l'ensemble du périmètre du quartier de Chailly, suivant l'axe de l'avenue. Cette dernière phase de développement date principalement de la période de l'entre-deux-guerres (1920 à 1940), puis des années 1950 à 1970.

La plupart des canalisations existantes situées sous la chaussée datent de l'après-guerre, à l'exception des conduites de transport d'eau, posées par étapes à partir de la fin du 19^{ème} siècle : conduite Pont-de-Pierre (1895) et conduite du Pays d'Enhaut (1901). Le réseau de distribution d'eau, tout comme celui d'évacuation des eaux, ont été construits à partir de 1945, celui d'électricité dans les années 50 et les conduites de gaz ont été mises en place à partir des années 60.

3. Situation actuelle

3.1 Réseaux souterrains

Le quartier de Chailly est situé dans le bassin versant de la Vuachère. L'extension du système séparatif dans ce secteur constitue une étape importante pour le développement du réseau public d'assainissement. En effet, conformément au Plan général d'évacuation des eaux (PGEE), en cours de validation, l'adaptation des réseaux publics et privés d'évacuation des eaux dans les quartiers situés en amont de l'avenue de Chailly a été planifiée et d'importants travaux ont déjà été réalisés. Ainsi, plusieurs tronçons du réseau secondaire ont été équipés en système séparatif (Chemin de la Fauvette, chemin du Village, chemin de la Plaisante), mais sont encore raccordés à un réseau principal (avenue de Chailly) équipé d'un système unitaire. Dès lors, la mise en séparatif projetée permettra de valoriser les travaux déjà réalisés en amont et d'achever la mise en séparatif du réseau d'évacuation des eaux, pour un bassin versant correspondant à une surface de 23 ha. Il est à noter, en outre, que les canalisations publiques actuelles ne présentent plus une garantie d'étanchéité suffisante et doivent, de ce fait, être réhabilitées.

eauservice entend saisir l'opportunité de ces travaux pour renouveler et améliorer l'ensemble de son réseau. La conduite d'eau du Pont-de-Pierre, alimentant le réservoir du Calvaire, a été remplacée récemment jusqu'au droit du Pont de Chailly. La conduite d'eau du Pays d'Enhaut dessert quant à elle les réservoirs du Calvaire et de Montalègre. De ces ouvrages, les eaux sont distribuées dans le réseau lausannois. Le régime de pression dans le périmètre situé au sud de l'avenue était relativement bas et a subi une première amélioration dans le cadre des travaux réalisés ces dernières années dans le quartier de Béthusy. Une nouvelle zone de pression alimentée par le réservoir de Chailly, situé 25 mètres plus haut que le réservoir du Calvaire, alimente actuellement cette zone. Les conduites d'amenée subsistantes des eaux du Pont-de-Pierre et du Pays d'Enhaut sont centenaires, la dernière passant en outre au travers de propriétés privées entre le chemin du Ravin et la Gottéttaz. Ces dernières années, **eauservice** est intervenu à plusieurs reprises suite à des ruptures sur ces conduites dont l'état se dégrade rapidement.

Certains tronçons de la conduite de gaz sont en très mauvais état et ont nécessité plusieurs interventions pour réparer des fuites. Par ailleurs, le revêtement isolant de la conduite en amont du chemin de la Fauvette est complètement désagrégé et le tronçon entre le chemin de Valdèzia et le boulevard de la Forêt, datant de 1938, est à remplacer sans délai. C'est pourquoi le Service du gaz envisage le remplacement de la conduite de distribution ainsi que la pose d'une nouvelle conduite de transport haute pression.

3.2 Voirie et espaces publics

Selon la hiérarchisation du réseau, définie dans le Plan directeur communal¹ dans son chapitre consacré aux déplacements, l'ensemble de l'avenue de Chailly fait partie du réseau principal B². A ce titre, cette avenue peut être considérée comme une voie de communication principale d'entrée de ville. Le volume actuel du trafic journalier moyen des jours ouvrables (sur 24 heures) se situe entre 11'000 et 13'000 véhicules³ sur le tronçon compris entre le Pont de Chailly et la limite territoriale avec la commune de Pully. Cet axe fait également partie des itinéraires cyclables définis dans le Plan directeur communal. Enfin, la ligne urbaine de bus n° 7 (terminus à Val-Vert) dessert cet axe avec une fréquence de 6 minutes aux heures de pointe.

¹ Dossier du Plan directeur de la ville de Lausanne, 1995, chapitre 4.3 : Transports individuels et motorisés.

² Le réseau principal a pour fonction d'assurer les liaisons avec les communes de l'intérieur de l'agglomération ainsi qu'entre les quartiers de la ville.

³ Lausanne régions, comptages périodiques de trafic TI-TC 2010, juillet 2011.

4. Travaux prévus

4.1 Réseaux souterrains

Les travaux de renouvellement des réseaux souterrains à réaliser et faisant l'objet du présent préavis concernent les tronçons suivants :

- Etape 1 : tronçon Fauvette - Valdézia
- Etape 2 : tronçon Valdézia – Boulevard de la Forêt, y compris les chemins de Valdézia et du Ravin

4.1.1 Etape 1 : tronçon Fauvette - Valdézia

Service d'assainissement

Des collecteurs permettant une évacuation des eaux en système séparatif ont été mis en place lors des travaux réalisés dans le cadre du chantier du pont de Chailly, jusqu'au droit du chemin de la Fauvette. Le tronçon situé en amont du réseau séparatif exécuté, est actuellement toujours équipé en système unitaire.

Il est dès lors nécessaire d'achever la mise en séparatif du réseau d'évacuation des eaux afin de diminuer les débits d'eaux claires parasites arrivant à la STEP de Vidy et de valoriser les infrastructures d'évacuation des eaux déjà réalisées en amont et en aval de l'avenue (chemins de la Fauvette et du Village, pont de Chailly).

Tous les raccordements aux bâtiments seront contrôlés et, si nécessaire, remplacés intégralement jusqu'en limite de parcelle.

eauservice

L'ancienne conduite du Pont-de-Pierre, en fonte grise DN 500 sera remplacée par un tuyau en fonte DN 400. Une conduite en fonte DN 600 posée en parallèle permettra, à l'achèvement des travaux, de supprimer le tronçon du Pays d'Enhaut traversant les parcelles privées entre les chemins du Ravin et de la Gottettaz.

eauservice remplacera également la conduite de distribution sur l'avenue de Chailly, entre les chemins de la Fauvette et de Valdézia, par une conduite en fonte DN 200, et profitera de doubler le réseau de distribution avec un second tuyau en fonte DN 200 afin de finaliser le nouveau régime de pression Chailly dans le périmètre Sud de l'avenue de Chailly.

Service du gaz et du chauffage à distance

Le réseau de distribution de gaz est constitué d'une conduite en acier soudé DN 200, installée entre 1977 et 1984. Une partie du réseau actuel est en très mauvais état (revêtement isolant en PE complètement désagrégé), et un autre tronçon du réseau doit être déplacé, car il se trouve en conflit avec le tracé des canalisations d'évacuation des eaux. Au total, environ 75 % du réseau actuel sera remplacé dans le périmètre des interventions par une nouvelle conduite de distribution basse pression DN 225.

Le Service du gaz prévoit également la pose d'une nouvelle conduite de transport haute pression DN 160 sur l'ensemble du tronçon.

Tous les raccordements aux bâtiments seront remplacés intégralement jusqu'en limite de parcelle.

Service de l'électricité, réseaux de distribution

Le réaménagement de ce tronçon de l'Avenue de Chailly, entre le chemin de la Fauvette et le chemin de Valdézia est mis à profit pour adapter et moderniser les infrastructures souterraines du réseau électrique de distribution.

Les travaux prévus dans le cadre de ces nouveaux aménagements sont les suivants :

- complément de conduites souterraines sur l'avenue de Chailly, entre le chemin de la Fauvette et le chemin de Beau-Val, avec une traversée de route et adaptation de l'introduction du poste de transformation de Beau-Val ;
- création de nouvelles traversées ponctuelles de l'Avenue de Chailly, par des tubes enterrés, pour permettre le tirage de câbles électriques qui viennent remplacer ou compléter l'alimentation de parcelles de part et d'autre de la chaussée ;
- complément de conduites souterraines sur le chemin du Ravin et sur le chemin de Valdézia et renouvellement des câbles de moyenne tension (MT) et basse tension (BT) concernés et dont la durée de vie arrive à échéance ;
- modernisation du réseau électrique BT et MT sur l'emprise du chantier.

Dans le cadre de fouilles communes avec le réseau souterrain, la mise sous tubes des câbles de l'éclairage public est prévue sur l'avenue de Chailly et les chemins de Beau-Val, du Ravin et de Valdézia.

Service de l'électricité, éclairage public

Dans le cadre du projet de réaménagement du tronçon concerné, l'éclairage public viendra s'intégrer dans l'emprise des travaux du réseau souterrain pour adapter et moderniser les éléments existants suivants :

- changement partiel de l'éclairage public aux chemins de Beau-Val et du Ravin, avec remplacement de certains luminaires vétustes par des éléments de nouvelle génération aux performances accrues ;
- mise sous tubes, dans le cadre de fouilles communes avec le réseau souterrain, des câbles de l'éclairage public pour certains tronçons ponctuels sur l'avenue de Chailly et les chemins de Beau-Val et du Ravin.

Des adaptations complémentaires seront éventuellement nécessaires pour tenir compte de changements possibles au niveau des mâts des transports publics et où l'éclairage public est concerné.

Service multimédia

Ce service profitera de l'opportunité des travaux d'aménagement pour installer, en fouilles communes, des tubes en attente pour l'extension de son réseau de conduites souterraines sur l'avenue de Chailly et les chemins de Beau-Val, du Ravin et de Valdézia.

Service des parcs et domaines

Depuis une dizaine d'années, le service des parcs et domaines s'est borné à effectuer une gestion minimale des arbres de cette avenue, sachant que de gros travaux de renouvellement et remise en état des conduites et canalisations en sous-sol allaient engendrer des abattages. Sur les 72 emplacements d'arbres de l'époque, il reste actuellement 59 arbres dont un tiers (une vingtaine) est sans avenir (moribonds, blessés, déformés, voire dangereux). Aujourd'hui, le projet des Axes Forts du PALM s'est ajouté au chantier de renouvellement des conduites et canalisations et va engendrer des modifications non négligeables de la chaussée avec des conséquences sur l'avenir de certains arbres de cette avenue relativement étroite à certains endroits.

Le service des parcs et domaines, qui a participé au développement de ce projet de réaménagement, propose de profiter de cette situation pour replacer les arbres de manière plus adaptée à la nouvelle donne et offrir ainsi de meilleures conditions pour les piétons, tout en répondant aux exigences du trafic routier et des Axes Forts.

Au final, le projet prévoit 59 arbres au total, ce qui induit l'abattage de 42 arbres (dont une vingtaine de toute façon condamnée à très court terme) et la replantation dans de meilleures conditions de 41 nouveaux arbres.

4.1.2 Etape 2 : tronçon Valdézia – Boulevard de la Forêt, y compris les chemins de Valdézia et du Ravin

Service d'assainissement

Le secteur Est de l'avenue de Chailly est actuellement équipé d'un système unitaire d'évacuation des eaux, raccordé au réseau séparatif existant de la Coudrette. Dans le cadre des travaux projetés, les eaux usées seront raccordées au réseau de la Coudrette, alors que les eaux claires seront dirigées sur le voutage du Riolet.

L'achèvement de la mise en séparatif du réseau d'évacuation des eaux de ce secteur permettra, en plus de participer à la diminution des débits d'eaux claires parasites arrivant à la STEP de Vidy et à la valorisation des infrastructures d'évacuation des eaux déjà réalisées en amont de l'avenue (chemin de la Plaisante), de supprimer un déversoir d'orage existant, source épisodique de rejet pollué dans le cours d'eau du Riolet.

Tous les raccordements aux bâtiments seront contrôlés et, si nécessaire, remplacés intégralement jusqu'en limite de parcelle.

eauservice

Ce service prévoit le remplacement des anciennes conduites du Pont-de-Pierre et du Pays d'Enhaut en fonte grise DN 500 par deux tuyaux en fonte DN 400 et DN 600, sur l'ensemble du tronçon, ainsi que le changement de la conduite de distribution existante par une conduite en fonte DN 200. Il profitera en outre de ces travaux pour finaliser le nouveau régime de pression Chailly dans le périmètre sud de l'avenue de Chailly, en doublant le réseau de distribution jusqu'au chemin du Riolet avec un second tuyau en fonte DN 200. Le remplacement de la conduite de distribution au chemin de Valdézia par une nouvelle canalisation DN 150 est également prévu dans le cadre de ces travaux.

Service du gaz et du chauffage à distance

Le réseau de distribution de gaz est constitué d'une conduite en fonte DN 80 datant de 1938. Cette conduite en fonte doit être remplacée impérativement pour des raisons de sécurité (risque de rupture et de fuite) par une nouvelle conduite de distribution basse pression DN 225. La mise en place d'une nouvelle conduite de transport haute pression DN 160 sur l'ensemble du tronçon est également prévue.

Tous les raccordements aux bâtiments seront remplacés intégralement jusqu'en limite de parcelle.

Service de l'électricité, réseaux de distribution

Le réaménagement de ce tronçon de l'avenue de Chailly, entre le chemin de Valdézia et le Boulevard de la Forêt est mis à profit pour adapter et moderniser les infrastructures souterraines du réseau électrique de distribution.

Les travaux prévus dans le cadre de ces nouveaux aménagements, sont les suivants :

- complément de conduites souterraines sur l'avenue de Chailly, entre le chemin de Valdézia et le chemin du Riolet, avec des traversées ponctuelles ;
- modernisation du réseau électrique BT et MT sur l'emprise du chantier.

Il est prévu d'utiliser les fouilles prévues par le réseau souterrain pour y installer, en fouilles communes, des tubes vides pour l'usage du Service multimédia (SIMA), ainsi que des tubes pour l'éclairage public.

Service de l'électricité, éclairage public

Dans le cadre du projet de réaménagement du tronçon concerné, l'éclairage public vient s'intégrer dans l'emprise des travaux du réseau souterrain pour adapter et moderniser certains éléments existants.

Dans le cadre de fouilles communes avec le réseau souterrain, la mise sous tubes des câbles de l'éclairage public est prévue, pour certains tronçons ponctuels, sur l'avenue de Chailly et le chemin de la Coudrette.

Des adaptations complémentaires seront éventuellement nécessaires pour tenir compte de changements possibles au niveau des mâts des transports publics et où l'éclairage public est concerné.

Service multimédia

Ce service profitera de l'opportunité des travaux d'aménagement pour installer, en fouilles communes, des tubes en attente pour l'extension de son réseau de conduites souterraines.

Comme indiqué ci-dessus (Service de l'électricité), le Service multimédia procédera au complément de conduites, dans des fouilles communes avec le réseau souterrain, sur l'avenue de Chailly et le chemin de la Coudrette.

4.2 Réaménagement du quartier

4.2.1 Généralités

L'avenue de Chailly, qui sera empruntée par des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), se situe sur le réseau routier structurant. Les prévisions de trafic tenant compte des interventions à la Place de la Sallaz et la rue du Bugnon sont de près de 13'000 véhicules par jour entre le Pont-de-Chailly et la limite communale de Pully. Celle-ci parcourt des secteurs très différents tels que le Pont-de-Chailly - un centre secondaire de la ville de Lausanne disposant de nombreuses activités de service -, le secteur de Chailly-Village, avec ses commerces et son église, ainsi que le secteur des Coudrettes, ayant une densité moindre et offrant une voirie très étroite.

Le réaménagement de l'avenue de Chailly répond globalement aux objectifs suivants :

- amélioration de la vitesse commerciale des transports publics, adaptation de la voirie pour permettre le passage de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) prévus dans le cadre du projet des axes forts, soit des trolleybus à grande capacité (trolleybus à double articulation) et pour un meilleur confort d'utilisation ;
- optimisation des liaisons piétonnes (nouvelles traversées piétonnes) ;
- amélioration de la sécurité des cyclistes (bandes cyclables) ;
- augmentation de la fluidité du trafic individuel motorisé et limitation de l'impact sur l'offre en stationnement ;
- amélioration de la qualité de l'espace public (trottoirs traversants, alignements d'arbres, trottoirs élargis).

4.2.2 Transports publics

L'un des objectifs principaux de ce réaménagement consiste à améliorer la vitesse commerciale des transports publics sur l'avenue de Chailly. Au vu de la géométrie de la voirie et des conditions locales, le choix a été fait de proposer des arrêts sur chaussée en entrée de ville par rapport à une variante de type voie bus réservée, très gourmande en surface et finalement moins efficace. Dans la variante retenue, les véhicules attendent derrière le trolleybus lorsque celui-ci fait son arrêt. Cela permet de dégager la voirie devant le trolleybus et de ne pas avoir à perdre de temps lors de la réinsertion dans le trafic. L'espace ainsi gagné par l'absence d'une voie bus est redistribué au bénéfice des piétons et des cyclistes et permet également de limiter fortement l'impact sur le stationnement public dans le secteur dense proche du Pont-de-Chailly. Les évaluations effectuées ont démontré que cette solution est plus efficace que la création d'une voie bus. Les arrêts dans le sens entrée de ville concernés par cette modification sont : Pont-de-Chailly et Chailly-Village, l'arrêt Coudrette étant maintenu sur voirie.

Pour le surplus, les emplacements des arrêts de bus sont maintenus. Toutefois l'arrêt Pont-de-Chailly en direction de la ville de Lausanne est déplacé afin de permettre l'alignement des futurs trolleybus bi-articulés. Les modifications essentielles peuvent se résumer ainsi :

- déplacement de l'arrêt Pont de Chailly en entrée de ville se situant au droit du giratoire. La géométrie de cet arrêt pose aujourd'hui des difficultés d'alignement des trolleybus. La situation deviendrait inacceptable avec l'utilisation des BHNS. Cet arrêt sera donc déplacé devant la Poste, en face de l'actuel arrêt en direction de Pully. En plus d'offrir une solution optimale pour les manœuvres d'approche des trolleybus, cela permettra également de proposer une unité de cet arrêt et d'équilibrer légèrement les inter-distances avec les arrêts Chailly-Village et Fauconnières ;
- élargissement des quais pour les arrêts Chailly-Village, création d'une nouvelle traversée piétonne, mise en place d'un îlot longitudinal de séparation des sens de trafic ;
- élargissement du quai sud de l'arrêt de bus Coudrette.

4.2.3 *Circulation individuelle motorisée*

L'avenue de Chailly comporte une voie de circulation dans chaque sens et présente des largeurs très variables sur le tronçon compris entre le Pont de Chailly et le chemin de Valdézia. Par rapport à la situation actuelle, les principales modifications sont le déplacement de l'arrêt Pont-de-Chailly mentionné ci-dessus, le réaménagement du secteur situé entre la rue de Fauvette et le 23 de l'avenue de Chailly (station service), le réaménagement de l'arrêt de Chailly-Village ainsi que le traitement légèrement surélevé hors chaussée du stationnement sur toute l'avenue.

La traversée piétonne au droit du chemin du Devin est régulée afin de faciliter le passage des trolleybus et sécuriser les piétons. Aujourd'hui, il n'est pas rare de constater que le flux incessant de piétons crée un blocage de la circulation, générant des pertes non négligeables de temps pour les trolleybus.

Dans le secteur compris entre la Fauvette et le N° 23 de l'avenue de Chailly, le stationnement a été largement réorganisé en proposant de déplacer l'arborisation en bordure de voirie. Ces transformations permettent de limiter l'aspect routier de l'avenue en offrant un caractère plus apaisé tout en garantissant la bonne circulation des différents modes de transports.

Le secteur de Chailly-Village verra, comme mentionné dans le chapitre 4.2.2, le réaménagement de l'arrêt permettant une meilleure identification du lieu en resserrant la voirie de manière à donner plus d'espace aux piétons. Ce nouveau dispositif permettra d'assurer l'arrêt sur chaussée dans le sens entrée de ville dans de bonnes conditions de sécurité, en évitant tout risque de dépassement intempestif du trolleybus.

Pour le tronçon étroit compris entre le Chemin de Valdézia et la limite communale avec Pully, le gabarit actuel de 6m sera maintenu en raison des fortes contraintes (murs, trottoir en porte-à-faux).

4.2.4 *Circulation des piétons*

Les liaisons piétonnes seront améliorées, notamment par la réalisation de trottoirs continus au droit des débouchés des chemins de la Fauvette, du Village, de Valdézia, de la Plaisante, du Ravin et de la Coudrette.

Il est en outre prévu de sécuriser le cheminement des piétons par le balisage de quatre nouvelles traversées, dont trois sécurisées avec des îlots centraux. La première se situe au droit du N° 10 et répond à une demande des habitants du quartier de Chailly. La deuxième, face au N° 38, permet d'améliorer les liaisons entre le chemin du Village et l'Eglise de Chailly. La troisième, face au N° 44, permet d'améliorer la traversée des usagers du bus et d'assurer la liaison avec les commerces. Enfin, une nouvelle traversée face au N° 52 permet d'éviter le trottoir très étroit au Sud de l'avenue pour cheminer plus confortablement le long du trottoir Nord.

4.2.5 *Circulation des cycles*

Le tronçon de l'avenue de Chailly compris entre le Pont de Chailly et la limite communale constitue un itinéraire à valoriser pour les déplacements des cyclistes. Il permet un accès direct au quartier de Chailly, et au centre-ville depuis l'Est et présente une topographie favorable. Pour mémoire, cet axe fait partie des itinéraires cyclables définis dans le Plan directeur communal.

En raison de l'espace restreint à disposition, les mesures de protection pour les cyclistes (bandes cyclables) sont proposées sur le tronçon compris entre la sortie du Pont de Chailly et le carrefour avec le chemin de Valdézia.

4.2.6 Places de stationnement

Dans l'état actuel des réflexions menées, nous estimons à une vingtaine le nombre de places de stationnement qui seront supprimées dans tout le secteur concerné sur les 153 places recensées à ce jour. Le tableau ci-après donne une estimation de l'impact sur le stationnement du réaménagement envisagé.

Types de places	Etat existant	Etat futur	Différence selon type
Places pour deux roues	23	30	+7
Places pour voitures	153	134	-19
Places pour livraisons	2	2	0
Places pour handicapés	1	1	0

En outre, l'équipement nécessaire à la gestion du stationnement consistera à mettre en place huit horodateurs, à renouveler la signalisation et le balisage conformément au régime de stationnement retenu pour ce genre de projet, tout en cherchant à obtenir une compréhension optimale du statut des places de parc par les utilisateurs.

4.2.7 Eclairage public

L'éclairage public n'est pas modifié. Seule une adaptation de 4 lampadaires accrochés à des mâts *II* est nécessaire, ces derniers devant être déplacés.

5. Agenda 21 et développement durable

La mise en séparatif du réseau public d'évacuation des eaux dans ce secteur contribuera à l'amélioration du rendement de l'épuration à la STEP de Vidy, principalement par la diminution des apports d'eaux claires. Le volume des eaux pouvant ainsi être extrait du réseau d'eaux usées s'élève à environ 85'000 m³ par an, soit l'équivalent des rejets annuels moyens de 530 habitants.

Le réaménagement de l'avenue de Chailly est conforme à l'état d'esprit du développement durable tel que défini dans le rapport préavis n° 155 du 8 juin 2000⁴ relatif à la "Mise en place d'un Agenda 21 en Ville de Lausanne". Le projet satisfait aux objectifs de la politique des transports en favorisant les déplacements des piétons, des cyclistes et ceux des transports publics. Il améliore la qualité de l'environnement du centre-ville grâce à la création de nouvelles traversées piétonnières, à la plantation d'arbres et à l'utilisation de revêtements routiers réduisant les nuisances sonores. Il peut être relevé d'ailleurs que la démarche « Quartiers 21 » a clairement mis en évidence l'importance que les Lausannois accordent au thème de la mobilité.

6. Procédure

Il y a lieu de rappeler que, préalablement à la mise à l'enquête, ce projet a été :

- présenté aux habitants et commerçants du quartier de Chailly, lors d'une séance publique tenue le 9 décembre 2010 à la maison de quartier de Chailly. Les variantes d'aménagements en études ont été dévoilées lors de cette séance et une large majorité des participants a manifesté son intérêt pour un certain nombre d'options d'aménagement ;
- soumis à l'examen du Département des infrastructures (DINF) conformément aux dispositions des articles 3, respectivement 10, de la Loi sur les routes (LRou), ainsi qu'à l'article 58 de la Loi sur l'aménagement du territoire (LATC).

C'est sur la base de ce double préalable que le projet définitif a été finalisé et soumis à l'enquête publique, du 1^{er} au 29 février 2012, selon l'article 13 LRou. Cette mise à l'enquête a suscité trois oppositions et deux observations.

⁴ BCC 2000, tome II

6.1 Oppositions déposées pendant l'enquête publique

Comme il est d'usage après chaque enquête publique ayant fait l'objet d'observations et/ou d'oppositions, des séances de concertation ont été organisées afin d'offrir à tous les intervenants la possibilité d'exposer leur position à la Direction des travaux, avant de répondre formellement par le biais du préavis. Certains échanges ont permis de répondre à plusieurs points d'inquiétude et de dissiper les malentendus, permettant dans certains cas le retrait de l'opposition.

6.1.1 Opposition de l'Association des commerçants de Chailly, représentée par MM. Guy Gaudard, Président et Frédéric Zurcher, Trésorier

Rappel de l'opposition

Lors de la présentation le 9 décembre 2010 à la population du projet de réaménagement de l'avenue de Chailly, il a été annoncé qu'entre 15 et 19 places de parc au maximum seraient supprimées sur la totalité de l'axe de Chailly-Rosiaz. Cette information avait induit une partie des riverains et des commerçants à lancer une pétition s'opposant à cette mesure jugée disproportionnée.

Après consultation de la mise à l'enquête publique, une délégation de notre association représentée par MM. Rey, Hadid, Toniutti et Gaudard a été reçue le 10 février 2012, par vos services, où elle a été informée que 30 places de parc (soit environ 20% du nombre existant et 50% de plus qu'annoncé) seraient définitivement supprimées. L'impact de cette mesure pour l'accès de notre clientèle à nos commerces et pour le parcage des véhicules des riverains est inadéquat et excessif face au bassin de population du quartier.

Dès lors, notre association s'oppose au projet de réaménagement de l'avenue de Chailly, tel que présenté à mis à l'enquête du 31 janvier au 29 février 2012.

Réponse

La Direction des travaux a rencontré l'association des commerçants de Chailly en date du 17 avril 2012. Lors de cette réunion, quelques adaptations au projet de réaménagement ont été proposées permettant la création de 10 places de stationnement par rapport au projet mis à l'enquête. Cela permet de limiter la suppression des places de stationnement à 19 places, comme cela avait été présenté en séance publique du 9 décembre 2010. Ces propositions ont été très bien reçues par les représentants de l'association des commerçants.

6.1.2 Opposition du Garage du Pont de Chailly, représenté par M. Fausto Mariotti

Rappel de l'opposition

Messieurs,

Nous avons appris par notre association que les places de parc situées devant la station-service seraient diminuées à 5. Beaucoup de nos clients changeront de garage car nous ne pouvons pas stationner ailleurs même pour une courte durée les véhicules que nous réparons ou auxquels on change les pneus.

Notre station-service vient d'être rénovée par le nouveau pétrolier et les travaux ne manqueront pas de faire fuir notre clientèle, qui ne reviendra pas à la fin de ceux-ci. L'année 2012 s'annonce difficile et nous ne désirons pas vivre la situation actuelle à la Sallaz.

Dès lors, nous nous opposons au projet, tant que nous n'aurons pas les garanties que la Ville nous remboursera le manque à gagner dû aux travaux et que vous diminuerez de moitié les places de parc devant Chailly 23.

Espérant que ce courrier retienne toute votre attention, nous vous prions d'agréer, Messieurs, nos meilleures salutations.

Réponse

La Direction des travaux a rencontré M. Fausto Mariotti en date du 17 avril 2012. Lors de cette séance, quelques adaptations au projet de réaménagement ont été proposées permettant de limiter la suppression de places de stationnement à 19 places, comme indiqué lors de la présentation publique du 9 décembre 2010. Ces propositions ont été très bien reçues par M. Fausto Mariotti.

6.1.3 Opposition de Guillard & Metzger SA, représenté par M. Bernard Metzger

Rappel de l'opposition

Messieurs,

Suite à l'entretien instructif que j'ai eu avec M. R. Kankwende vendredi passé et malgré ses assurances, je m'oppose fermement à l'aménagement prévu à l'avenue de Chailly dans sa forme actuelle. Voici les raisons :

- *La durée excessive des travaux dans un quartier qui est un centre important pour la ville, d'ailleurs il semblerait que l'on parle déjà sous couvert d'une durée de 36 mois !!!*
- *Le coût qui enflera la dette municipale déjà exorbitante, il y a assez de chantier en cours dans notre ville qui perturbent la vie du citoyen à pied, à vélo ou en voiture.*
- *L'accessibilité du centre de Chailly sera gravement perturbé non seulement par les fouille en constant déplacement mais également par l'entreposage du matériel (tuyaux, câbles etc.) des machines de chantier, trax, pelleteuses etc. et les portà cabines pour les ouvriers qui arrivent naturellement avec leurs voitures au travail, quoi de plus normal. Je revois les désagréments et le désordre lors du réaménagement de Rovéréaz.*
- *Et pour couronner le tout la perte de 30 !! places de parc, le quartier est déjà en manque chronique de places surtout depuis l'introduction du macaron M qui a favorisé l'éclosion de nombre de voitures ventouses.*

En finalité l'impression se dégage nettement que tout est mis en œuvre pour sacrifier le commerce, qui pourtant fait vivre la ville, à l'autel des terroristes anti-voitures.

Au vu de ce qui précède la nécessité et l'urgence ne sont pas démontrés et je m'oppose au projet de réaménagement de l'avenue de Chailly tel que présenté et mise à l'enquête du 31 janvier au 29 février 2012.

Veillez croire, Messieurs, à l'expression de mes sentiments distingués.

Réponse

La Direction des travaux a rencontré M. Bernard Metzger en date du 23 avril 2012. Lors de cette réunion, les éléments de réponse suivants ont pu être apportés :

- la mise à l'enquête du projet d'aménagement porte uniquement sur les aménagements proposés en surface. La réfection des réseaux d'eau, de gaz, d'électricité ou d'assainissement, la durée des travaux, l'acceptabilité du projet au vu des finances publiques, voire même les gênes présumées imputables aux travaux ne sont pas des motifs d'opposition ;
- la durée des travaux planifiée est de 24 mois et non pas 36 mois ;
- les travaux seront réalisés en recherchant autant que possible à limiter la gêne pour les riverains du secteur.

De plus, quelques adaptations au projet de réaménagement ont été proposées permettant la création de 10 places de stationnement par rapport au projet mis à l'enquête. Cela permet de limiter la suppression du stationnement à 19 places, comme cela avait été présenté en séance publique du 9 décembre 2010.

6.2 Observations déposées pendant l'enquête publique

6.2.1 Observations de la Société de développement de Chailly-Béthusy (SDCB)

Rappel des observations

Messieurs,

L'enquête publique concernant le projet susmentionné a retenu toute notre attention, et après analyse des plans et du rapport technique, nous nous permettons, par la présente, de faire les remarques et suggestions suivantes :

- a) Dans l'ensemble, le projet soumis à l'enquête publique est conforme aux plans présentés lors de la séance publique et de la fête à Chailly.

Il nous paraît essentiel qu'il y ait une bonne coordination entre la SDCB et la société des commerçants d'une part et la direction des travaux d'autre part pour que la mise en œuvre du chantier se fasse le mieux possible. Nous sommes prêts à participer aux séances de chantier pour assurer une bonne coordination avec la population.

- b) La SDCB tient au maintien du pavillon de l'arrêt du Pont de Chailly actuel. Il est une mémoire du lieu et nous avons des idées de son affectation future et des services qu'il peut rendre. Nous vous en ferons part lors d'une discussion que nous demandons.
- c) Selon le plan annexé, il nous paraît possible tout en maintenant le pavillon de créer 3-4 places rapides (15') sur l'arrêt actuel en remplacement de celles perdues devant la Poste.
- d) Sur le tronçon du n° 20 - n° 34 et à Chailly-Village, nous suggérons de positionner les arbres env. 2.50 m. plus en arrière ; les avantages sont les suivants :
 - Elle permet aux arbres un développement plus harmonieux et généreux (grand développement).
 - Elle permet de gagner des places deux-roues devant chaque arbre et de gagner facilement 8-9 places de parking avec de légères modifications d'implantation (voir plans annexés).

Nous demandons une entrevue de travail avec le service des routes et de la mobilité, rapidement, accompagné d'un représentant du comité des commerçants pour discuter des propositions ci-dessus voire d'autres que suggéreront les plans définitifs et ainsi rassurer les usagers locaux et habitants riverains du chantier.

Dans l'attente de votre contact, nous prions d'agréer, Messieurs, nos salutations les meilleures.

Réponse

La Direction des travaux a rencontré les représentants de la Société de développement de Chailly-Béthusy, en date du 17 avril 2012. Lors de cette réunion, des adaptations au projet de réaménagement ont été proposées permettant de limiter la suppression de places de stationnement à 19 places comme indiqué lors de la présentation publique du 9 décembre 2010. Ces adaptations découlent pour partie de propositions d'aménagement transmises par la SDCB. Ces modifications ont été très bien reçues par les représentants de la SDCB.

6.2.2 Observation de l'Association Pro Vélo Région Lausanne, représentée par M. Stéphane Bolognini, Président, et Mme Karine Crousaz, Vice-présidente

Rappel de l'observation

Madame, Monsieur,

Nous avons examiné la mise à l'enquête susmentionnée concernant les aménagements cyclables. Nous avons déjà apporté des éléments à ce projet dans le cadre du GDRL mais une amélioration semble nécessaire et possible.

Si, de façon générale, le projet est satisfaisant, il est par contre inquiétant de constater que la bande cyclable est collée au stationnement voiture perpendiculaire alors que 4.12 m sont disponibles pour la partie voiture (avant l'arrêt de bus du Chemin du Ravin sortant de la ville). Il serait souhaitable de laisser un espace libre d'environ un mètre de largeur entre la bande cyclable et le stationnement voiture, toute en diminuant largeur de la chaussée voiture d'autant. Il est en effet primordial que la sécurité des cyclistes soit respectée, ce qui n'est pas réalisé dans ce cas de figure.

En espérant qu'une solution pourra être trouvée en vue de favoriser la mobilité douce à Lausanne, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées et restons à votre entière disposition pour tout complément d'information.

Réponse

Cette observation a été totalement prise en compte dans le cadre du projet. Elle a fait l'objet de la réponse écrite du 1^{er} mars 2012 à Pro Vélo Région Lausanne reproduite ci-dessous :

Madame, Monsieur,

Votre courrier du 24 février 2012, relatif à l'objet cité en titre, a retenu toute notre attention et nous vous en remercions. A sa lecture, nous sommes en mesure de vous communiquer les informations suivantes.

Précisons tout d'abord que le marquage routier n'est mentionné qu'à titre indicatif sur les plans de mise à l'enquête.

S'agissant du marquage de la bande cyclable dans le secteur en question, nous ne manquerons pas de l'éloigner du stationnement voitures lors de l'élaboration des plans de marquage qui feront l'objet d'une décision municipale ultérieure.

En espérant avoir répondu à votre attente, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

7. Programme des travaux

Les travaux décrits ci-dessus sont planifiés pour débiter d'ici l'hiver, pour une durée totale de 24 mois. Le réaménagement de l'avenue de Chailly est un chantier d'envergure. Aussi, il sera réalisé par étapes, afin de garantir en tout temps l'accès aux commerces de ce centre périphérique malgré les nuisances. Un accord a été conclu avec l'association des commerçants du lieu, reçue en séance spécifique pendant l'enquête publique, afin de créer un cadre de concertation en vue de sauvegarder au mieux les intérêts de toutes les parties concernées.

Les travaux étant adjugés sous réserve des ratifications légales, l'entreprise adjudicataire peut engager les travaux sous 30 jours à compter de la date du vote du présent préavis.

8. Aspects financiers

8.1 Coût des travaux

Les interventions projetées ont fait l'objet d'une évaluation basée sur un devis général. Les montants et les prix unitaires des travaux de génie civil admis sont basés sur les offres proposées à suite à l'appel d'offres publiques, lancé en décembre dernier, sous réserve des ratifications légales.

En outre, un compte d'attente de 100'000 francs a été ouvert pour financer les frais relatifs à une étude géotechnique détaillée et à l'élaboration d'un avant-projet chiffré d'une variante « galerie technique sous l'avenue de Chailly », sur le tronçon étroit, compris entre l'avenue de Valdésia et la limite territoriale avec la Commune de Pully. Actuellement, les dépenses et engagements qui seront imputés sur ce compte représentent un montant total prévisible qui ne devrait pas dépasser 72'000 francs. Ce compte d'attente sera balancé dans le présent préavis. Ladite variante a été mise en soumission en concurrence avec la solution classique de renouvellement des conduites souterraines en fouilles ouvertes. Après l'analyse des offres, elle a été écartée, notamment en raison de son coût relativement élevé.

Par ailleurs, il convient de préciser que le réaménagement de l'avenue de Chailly est également partie intégrante des interventions induites par le Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM) et figure sur la liste A des Axes Forts de Transports Publics Urbains (AFTPU), déposée à la Confédération à fin 2007.

Le PALM, dont le coût a été estimé en 2007 à CHF 230'000'000, a vu sa part susceptible de bénéficier de subventions fédérales réduite à CHF 55'000'000. Ce rabattement a été obtenu après une analyse comparative de la plus-value potentielle que renfermait chacun de projets d'agglomération déposé en vue de subventionnement par le biais du Fonds Fédéral des Infrastructures 2008 – 2027. Le montant de la subvention attendue pour le PALM est de CHF 19'200'000, soit environ 40 % de CHF 48'000'000 (CHF 55'000'000 ramenés au franc de 2005). La libération de cette subvention est assujettie aux trois conditions suivantes :

1. Vote des crédits locaux (cantonaux et communaux) ;
2. Octroi des permis de construire ;
3. Signature de toutes les conventions.

Quant aux modalités de répartition de la contribution fédérale, elles seront déterminées par la Délégation politique (DEPOL) qui suit le projet des AFTPU et validées par le Comité de pilotage du PALM (COFIL). Pour ce projet, un montant estimé à 1'740'000 francs a été inscrit dans le Plan des investissements. Après les derniers arbitrages de la DEPOL, une somme globale de 1'580'000 francs a été arrêtée, soit 774'000 francs au titre de subvention fédérale et 806'000 francs au titre de subvention cantonale.

En outre, ce projet bénéficie d'une contribution du Fonds pour le développement durable, à hauteur de 1'000'000 francs (décision municipale du 11 janvier 2012), en raison des améliorations apportées en matière de développement durable. Ce montant se répartit comme suit : 175'000 francs pour le Service des parcs et domaines et 825'000 francs pour le Service des routes et de la mobilité.

Au total, c'est donc une somme de 2'580'000 francs qui est attendue au titre de recettes dans le cadre de ce projet.

8.2 Travaux Avenue de Chailly

Direction des Travaux

Service d'assainissement

travaux de génie civil	fr.	2'378'000.-	
étude géotechnique et avant-projet galerie technique	fr.	72'000.-	2'450'000.-

eauservice

travaux de génie civil	fr.	1'505'000.-	
appareillage.....	fr.	1'700'000.-	3'205'000.-

Service des routes et de la mobilité

travaux de génie civil	fr.	4'045'000.-	
signalisation verticale et marquage	fr.	125'000.-	
régulation lumineuse	fr.	160'000.-	
stationnement horodateurs (8 unités)	fr.	160'000.-	4'490'000.-

Direction des services industriels

Service du gaz et du chauffage à distance

travaux de génie civil	fr.	665'000.-	
appareillage.....	fr.	350'000.-	
main d'œuvre, étude.....	fr.	245'000.-	
intérêts intercalaires	fr.	55'000.-	1'315'000.-

Service de l'électricité*Réseau souterrain*

travaux de génie civil	fr.	631'000.-	
appareillage.....	fr.	162'000.-	
étude.....	fr.	64'800.-	
main d'œuvre, montage.....	fr.	97'200.-	
intérêts intercalaires	fr.	40'000.-	995'000.-

Eclairage public

travaux de génie civil	fr.	102'500.-	
appareillage.....	fr.	43'200.-	
étude.....	fr.	10'800.-	
main d'œuvre, montage.....	fr.	21'500.-	
intérêts intercalaires	fr.	7'000.-	185'000.-

Service multimédia

travaux de génie civil	fr.	147'500.-	
appareillage.....	fr.	16'200.-	
étude.....	fr.	10'800.-	
main d'œuvre, montage.....	fr.	21'500.-	196'000.-

Direction des finances et du patrimoine vert*Service des parcs et domaines*

travaux de génie civil + achats des arbres	fr.	350'000.-	350'000.-
--	-----	-----------	------------------

Total travaux, TTC fr. **13'186'000.-**

9. Conséquences sur le budget d'investissement

Les crédits liés à ces travaux figurent au Plan des investissements pour un montant total **13'186'000** francs, destinés à la réfection des réseaux souterrains et les réaménagements de surface de l'avenue de Chailly. La répartition annuelle ne respecte pas scrupuleusement le plan des investissements 2012-2015, du fait du report de la date de début des travaux de 2012 à 2013. Cette modification du calendrier s'explique par le temps nécessaire pour traiter les diverses interventions introduites dans le cadre de l'enquête publique, mais aussi par l'attente de la validation formelle du montant des subventions allouées à ce projet par le COPIL du PALM. Pour le bon ordre, ces subventions seront adaptées dans le cadre de l'élaboration du budget 2013.

(en milliers de CHF)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Dépenses d'investissements	0.0	4'500	4'500	4'186	0.0	0.0	13'186
Recettes d'investissements	0.0	-880	-880	-820	0.0	0.0	-2'580
Total net	0.0	3'620	3'620	3'366	0.0	0.0	10'606

10. Conséquences financières*10.1 Charges d'intérêts*

Calculés sur la base d'un taux d'intérêt moyen de 3.25% pour la direction des Travaux et la direction des Finances et du patrimoine vert, et de 3.75% pour la direction des Services industriels, les intérêts théoriques moyens développés par le présent préavis s'élèvent à CHF 225'200 par année à compter de l'année 2013.

10.2 Charges d'amortissement

En fonction de la durée d'amortissement retenue, les charges d'amortissement s'élèvent à 562'000 francs par année. En fonction de la planification actuellement retenue, les amortissements devraient être réalisés à partir de l'année 2016.

Service d'assainissement	pendant 20 ans	fr.	122'500.-
Eauservice	pendant 20 ans	fr.	160'300.-
Service des routes et de la mobilité	pendant 20 ans	fr.	183'300.-
Service du gaz et du chauffage à distance	pendant 30 ans	fr.	43'800.-
Service de l'électricité réseau	pendant 35 ans	fr.	28'400.-
Service de l'électricité éclairage public	pendant 30 ans	fr.	6'200.-
Service des parcs et domaines	pendant 10 ans	fr.	17'500.-
Total des charges d'amortissement annuelles		fr.	562'000.-

Les dépenses liées à l'investissement de 196'000.- francs du service multimédia seront entièrement amorties dans l'année où elles seront effectuées. Elles ne portent pas charge d'intérêt.

Les amortissements prennent en compte le prélèvement sur le Fonds du développement durable.

10.3 Charges d'exploitation

Il n'y a pas de charges d'exploitation supplémentaires pour ce projet.

10.4 Conséquences sur le budget de fonctionnement

(en EPT)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Personnel supplémentaire	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

(en milliers de CHF)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Charges de personnel	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Charges d'exploitation	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Charge d'intérêts	0.0	225.2	225.2	225.2	225.2	225.2	1'126
Amortissement	0.0	0.0	0.0	0.0	758	562	1'320
Total charges suppl.	0.0	225.2	225.2	225.2	983.2	787.2	2'446
Diminution de charges	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Revenus supplémentaires	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total net	0.0	225.2	225.2	225.2	983.2	787.2	2'446

12. Conclusions

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

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis n° 2011/23 de la Municipalité, du 7 juin 2012;

ouï le rapport de la Commission nommée pour examiner cette affaire;

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. d'allouer à la Municipalité un crédit d'investissement du patrimoine administratif de 13'186'000 francs pour les travaux de renouvellement des réseaux souterrains et de réaménagement de la voirie de l'avenue de Chailly, crédit réparti comme suit :
 - a) fr. 2'450'000.- pour le Service d'assainissement
 - b) fr. 3'205'000.- pour **ea**uservice
 - c) fr. 4'490'000.- pour le Service des routes et de la mobilité
 - d) fr. 1'315'000.- pour le Service du gaz et du chauffage à distance
 - e) fr. 1'180'000.- pour le Service de l'électricité
 - f) fr. 196'000.- pour le Service multimédia
 - g) fr. 350'000.- pour le Service des parcs et domaines

2. d'accepter des prélèvements sur le Fonds du développement durable pour un montant total de 1'000'000 de francs, et de porter ces prélèvements en amortissement des crédits mentionnés sous chiffre 1.c) et 1.g), respectivement à hauteur de 825'000 francs et 175'000 francs.

3. d'amortir annuellement le solde des crédits mentionnés sous chiffre 1 ci-dessus à raison de :
 - a) fr. 122'500.- par la rubrique 4602.331 du Service d'assainissement,
 - b) fr. 160'300.- par la rubrique 4700.331 de **ea**uservice,
 - c) fr. 183'300.- par la rubrique 4201.331 du Service des routes et de la mobilité,
 - d) fr. 17'500.- par la rubrique 6600.331 du Service des parcs et domaines.

4. d'autoriser la Municipalité à calculer et enregistrer en fonction des dépenses réelles les charges d'amortissement relatives aux investissements figurant sous chiffre 1, lettre d), e) et f) ;

5. de faire figurer sous la rubrique 390 des services concernés et sous la rubrique 322 de la direction des Services industriel les intérêts relatifs aux dépenses découlant des crédits mentionnés sous chiffre 1 ci-dessus.

6. de balancer le compte d'attente N° 4602.581.426 ouvert pour couvrir les études préliminaires par prélèvement sur le crédit mentionné sous chiffre 1.

7. de porter en amortissement du crédit mentionné sous chiffre 1 les éventuelles subventions à recevoir dans le cadre du projet des AFTPU.

Au nom de la Municipalité :

Le Syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
Christian Zutter

Annexes : plan de situation
coupes types