Commune de
St-Sulpice

MUNICIPALITÉ

PRÉAVIS N° 04/2025

AU CONSEIL COMMUNAL

DEMANDE DE CRÉDIT DE CHF 440'000.- TTC POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DU TERMINUS « VENOGE, NORD » DE LA LIGNE TL 33 À LA ROUTE DE VALLAIRE

DÉPÔT DU PRÉAVIS AU CONSEIL COMMUNAL LE 9 AVRIL 2025
SÉANCE DE COMMISSION : LE 14 OU 15 AVRIL 2025
DÉPÔT DU RAPPORT DE LA COMMISSION AU GREFFE LE 24 AVRIL 2025
VOTE DU CONSEIL COMMUNAL LE 7 MAI 2025

St-Sulpice, le 24 mars 2025

MUNICIPALITÉ DE ST-SULPICE PRÉAVIS N° 04/2025

DEMANDE DE CRÉDIT DE CHF 440'000.- POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DU TERMINUS « VENOGE, NORD » DE LA LIGNE TL 33 À LA ROUTE DE VALLAIRE

TABLE DES MATIÈRES

1. Préambule 3
2. Contexte 3
3. Loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand) 5
4. Aménagements prévus 5
   4.1 Concept général 5
   4.2 Travaux routiers 7
   4.3 Aménagements paysagers 7
   4.4 Eclairage public 8
   4.5 Alimentation électrique 9
   4.6 Protection contre le bruit 9
   4.7 Signalisation 10
   4.8 Accès privés 10
   4.9 Acquisition de terrains – aspects fonciers 10
5. Mesure 17.OL.01 Plan d'agglomération Lausanne-Morges 2016 11
6. Mise à l'enquête, dossier d'appel d'offres et procédure d'autorisation 11
7. Durabilité 11
   7.1 Dimension économique 12
   7.2 Dimension environnementale 12
   7.3 Dimension sociale 12
8. Crédit d'investissement 12
9. Conclusions 13

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

1. PRÉAMBULE

Le présent préavis traite de la demande d'un crédit pour la réalisation des aménagements routiers situés sur la route de Vallaire (RC81), au droit du terminus « Venoge Nord » de la ligne n° 33 des transports publics lausannois (TL) sur la base du retour des offres.

Ce préavis concerne tous les aménagements routiers nécessaires à la mise en conformité des deux arrêts de bus de la ligne TL n° 33 soumise à la Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand), ainsi que la création d'une nouvelle aide à la traversée des piétons au nord des arrêts. En outre, l'éclairage public, dans la continuité de la RC1-Etape 3, sera mis à jour dans le secteur.

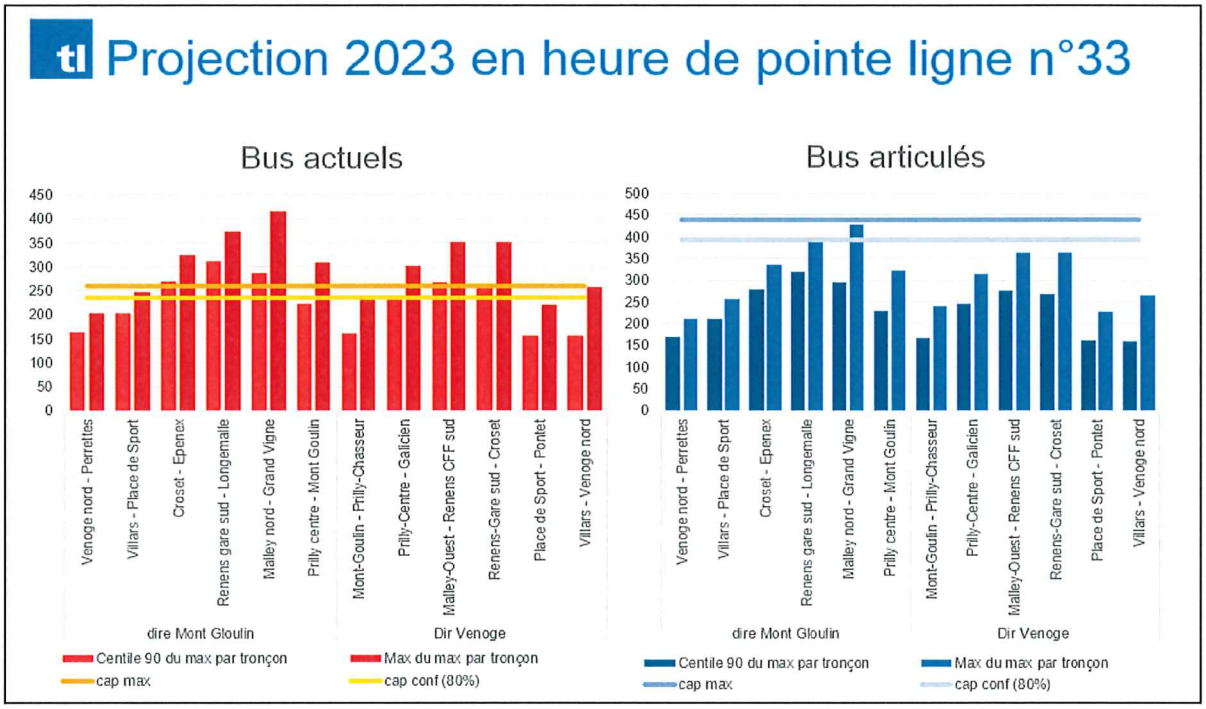
Le projet s'inscrit dans l'une des six mesures du Projet d'agglomération Lausanne-Morges 2016 (PALM 2016), qui forment le paquet de mesures 17.OL.01 – Aménagements routiers pour les TL : 17.OL.01.04 – Ligne 33 – Saint-Sulpice – Aménagements routiers pour les TL. Il est coordonné à l'échelle intercommunale de l'ouest lausannois par les communes desservies par la ligne 33, soit Prilly, Renens, Ecublens et Saint-Sulpice. Un premier chiffrage effectué par le bureau SDOL, Stratégie et développement de l'Ouest lausannois, a servi à la définition d'une clé de répartition à parts égales entre les communes pour la subvention fédérale inscrite au PALM 2016 (voir chapitre 5).

2. CONTEXTE

La ligne de bus n° 33 relie l'arrêt Mont-Goulin à Prilly à l'arrêt Venoge-Nord à Saint-Sulpice, en passant par les territoires de Renens et d'Ecublens. Avec plus de 11 kilomètres, elle est la plus longue des lignes urbaines de l'agglomération. Une longueur qui fait son attractivité en desservant de nombreux pôles, mais également sa faiblesse, avec une accumulation fréquente de retards. Cette ligne est surchargée et, sur certaines courses, le nombre de passagers est supérieur à la capacité des véhicules. Depuis son introduction sur le réseau TL en 2011, sa fréquentation a doublé avec une augmentation de la fréquentation annuelle très élevée de l'ordre de 5 %. Entre 2019 et 2021, en raison des mesures de restriction durant la pandémie, cette ligne a subi une baisse de fréquentation du même ordre que l'ensemble du réseau de transports publics en Suisse. Depuis 2022, la fréquentation de la ligne a pleinement repris et les véhicules sont surchargés durant les heures de pointe, entre 7h00 et 8h30, ainsi qu'entre 15h30 et 17h30. A cette augmentation régulière des passagers s'ajouteront les déplacements supplémentaires liés aux futurs développements. Afin que ceux-ci puissent bénéficier d'une offre en transport public suffisante, et pour répondre aux défis climatiques liés à la mobilité, cette transition est nécessaire.

Étant donné la hausse de fréquentation régulière de cette ligne, le besoin d'augmenter sa capacité avait déjà été acté dans le PALM déposé à la Confédération en 2016 sous la forme d'une mesure infrastructurelle visant des aménagements routiers en faveur des transports publics (voir chapitre 5). En 2017, les TL ont lancé des études pour établir un diagnostic de cette ligne afin de définir les conditions d'évolution de l'offre. Ces études ont confirmé qu'une augmentation de la capacité serait nécessaire par le biais de deux mesures : l'augmentation des cadences et la mise en service de véhicules articulés pouvant transporter plus de passagers. Les bus actuels peuvent transporter 70 personnes dont environ 30 places assises ; les bus articulés de nouvelle génération (e-bus) offrent

110 places dont environ 40 assises. Une augmentation de la fréquence des bus a déjà été introduite au printemps 2021 avec une cadence à 15 minutes en continu de 5h30 à minuit. Le passage en bus articulés (e-bus) est souhaité pour décembre 2025. Au regard de sa fréquentation, les TL estiment qu'à l'horizon 2026-2028, il sera nécessaire de passer à une cadence à 10 minutes avec des bus articulés.



Afin de pouvoir assurer le passage de ces bus articulés (e-bus) qui mesurent environ 18 mètres, soit 6 mètres de plus que les bus qui circulent actuellement sur la ligne, des aménagements routiers sont indispensables. La réalisation de ces aménagements permettrait de profiter de l'opportunité de rendre les quais conformes à la LHand, qui exige une mise en conformité de tous les arrêts de transports publics d'ici à fin 2023 (voir chapitre 3).

Une étude d'avant-projet pilotée par le bureau SDOL a permis de préciser les aménagements nécessaires et de chiffrer leur réalisation (voir chapitre 4).

Concernant la commune de Saint-Sulpice, l'évaluation de l'offre impose le recours au réaménagement du terminus des TL et de la route de Vallaire (emprises, éclairage public, etc.) dans le but d'accueillir de nouveaux bus articulés et d'optimiser leur fréquence. Ces dépenses sont à la charge des communes territoriales qui bénéficieront d'une subvention de l'Office fédéral des routes (OFROU) ainsi que de la Direction générale des routes (DGMR) conformément à la Loi sur les routes (LRou).

3. LOI SUR L'ÉGALITÉ POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES (LHAND)

Dans le but de garantir l'accessibilité des transports publics pour les personnes à mobilité réduite, la LHand exige une mise en conformité des arrêts de bus d'ici à fin 2023. Entrée en vigueur en 2004 avec un objectif de mise en conformité des arrêts dans les 20 ans, la mise en œuvre de cette loi a été retardée sur l'ensemble de la Suisse en raison des investissements conséquents que les travaux représentent. Une priorisation aux arrêts ferroviaires ayant été fixée, il est prévu que les arrêts de bus soient réaménagés au gré des opportunités dans les meilleurs délais possibles. L'ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand) édicte les dispositions sur les exigences techniques imposées pour les aménagements tels que la hauteur et la largeur des quais ainsi que l'implantation des abribus et équipements. Les aménagements faisant l'objet du présent préavis permettraient de saisir l'opportunité d'une mise en conformité des arrêts à la LHand, en prévoyant notamment un rehaussement des quais, qui permettra un accès à niveau entre le quai et le bus.

4. AMÉNAGEMENTS PRÉVUS

4.1 Concept général

Le projet s'inscrit dans le contexte d'une augmentation souhaitée de la cadence et de la stabilité horaire de la ligne, et d'un diagnostic préalable de l'aménagement existant effectué par les TL concluant d'une part à un très mauvais alignement de la remorque des bus par rapport au quai existant de l'arrêt ouest, et d'autre part à un déficit de sécurité pour les piétons s'engageant sur la traversée piétonne existante en cas de bus arrêté.

Le projet de transformation est développé dans le but d'atteindre les objectifs fonctionnels suivants :

- Mise en conformité des arrêts ouest et est dans le respect des standards OTHand (accessibilité) et TL pour des bus de type articulé ;
- Arrêt ouest[1] avec fonction de dépose des voyageurs, sans infrastructure d'accueil (ni abri, ni DATT - Distributeur automatique de titres de transport), et fonction de battement pour un deuxième bus éventuel en cas d'occupation de l'arrêt est ;
- Arrêt est[2] avec fonction de prise en charge des voyageurs et fonction de battement (emplacement principal), et maintien du mobilier de quai (abri, DATT) existant ;
- Optimisation des aménagements pour la traversée des piétons, incluant l'extension de la réflexion jusqu'à la limite communale d'Ecublens, et tenant compte du trottoir récemment réalisé au sud de la route de Vallaire le long du bien-fonds n° 164 dans le cadre de la densification urbaine opérée via le PPA « Jardins de la Venoge ».

Le projet présenté dans le cadre du présent dossier résulte d'une analyse préalable de variantes issues des réflexions préliminaires menées conjointement entre la commune, le bureau sd ingénierie lausanne sa, les TL et le bureau SDOL.

---

[1] Arrêt ouest désigné dans la suite du rapport comme « arrêt de dépose »
[2] Arrêt est désigné ci-après comme « arrêt de montée »

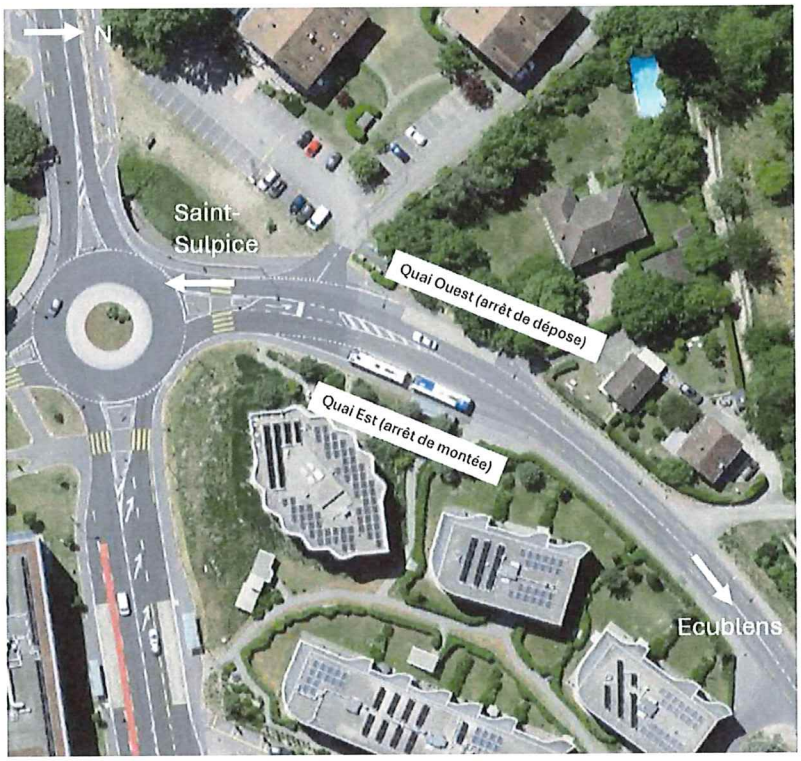


Figure 1 : vue d'ensemble de l'état existant

Le concept d'aménagement intègre également une optimisation des points de traversée pour piétons sur la route de Vallaire, visant à améliorer la sécurité routière et favoriser la mobilité.

Une aide à la traversée est prévue environ 50 m en amont des arrêts de bus (en direction de la limite communale entre Saint-Sulpice et Ecublens). L'intérêt de cette aide à la traversée est double :

- Elle permet d'assurer la continuité du cheminement piétonnier entre la fin du trottoir sud longeant la route de Vallaire, récemment réalisé le long de la parcelle n° 164 dans le cadre d'un important programme immobilier, et le trottoir nord ;
- Elle permet une liaison optimale du nouveau quartier Vallaire-Venoge avec l'itinéraire pédestre régional existant (notamment accès vers le nord aux rives de la Venoge).

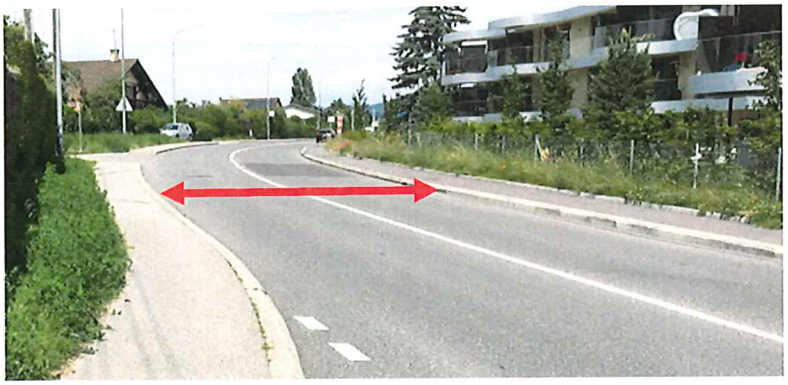


Figure 2 : localisation de la future aide à la traversée

L'aménagement prévu permet ainsi une traversée des piétons de manière non prioritaire (absence de marquage au sol) vérifiant tous les critères de sécurité requis par l'installation d'îlots de guidage du trafic munis de deux bornes abeille, de sorte que si la fréquentation du passage le justifie, l'aménagement pourrait être très facilement converti en passage prioritaire pour piétons ultérieurement.

4.2 Travaux routiers

Les travaux routiers sont prévus comme suit :

- Correction de la géométrie du bord de chaussée nord, avec ripage du trottoir adjacent en conséquence. Cette correction vise à permettre une approche améliorée par le bus au niveau du quai de dépose, qui est par ailleurs décalé de 6 m en direction du carrefour de Vallaire. Les bordures prévues sont de type État de Vaud (+15 cm) ;
- Reprise partielle de la superstructure routière, avec comme principe directeur la mise en œuvre des couches d'enrobé bitumineux sur une largeur d'au moins 1.20 m le long de la nouvelle bordure, la reprise des couches intermédiaires en « escalier », et la reprise de la couche de roulement étendue sur la surface circulée par les bus approchant l'arrêt de dépose ;
- Mise en œuvre de bordures spéciales pour constitution de quais bus conformes LHand, avec :
  - Rehaussement partiel à 22 cm sur les 10 premiers mètres pour l'arrêt de montée (direction Ecublens) permettant en particulier un accès par la porte médiane au même niveau (sans la rampe du véhicule), 16 cm sinon. La largeur du quai est inchangée ;
  - Rehaussement à 16 cm sur l'arrêt de dépose en raison des courbes de balayage des bus et des contraintes liées à l'aménagement d'un arrêt permettant au bus de stationner de manière prolongée sans bloquer le trafic ni occasionner des problèmes de sécurité. Ce rehaussement réduit s'accompagne de la création d'une surlargeur de trottoir au niveau du quai de dépose (2 m, respectivement 2.9 m selon la norme VSS 40075 dans la zone de la porte médiane du bus), de manière à permettre un accès adapté aux fauteuils roulants par rampe ;
- Reconstruction complète de la dalle en béton de l'arrêt de dépose incluant son déplacement longitudinal de 6 m en direction du carrefour de Vallaire et son ajustement par rapport à la nouvelle bordure. Le mode de construction prévu pour cette dalle est similaire aux arrêts sur la RC1.

4.3 Aménagements paysagers

La modification du bord de chaussée au nord pour l'approche du quai nord et pour l'implantation de l'aide à la traversée nécessite par ailleurs de reculer d'environ 1 m la haie en bordure sud des bien-fonds n° 159 et 160.

Il est prévu :

- La mise en place d'une clôture treillis mailles 5x5 cm, d'une hauteur de 1.70 m, avec socles ponctuels et bordurettes ciment, avec un passage pour la petite faune de 10 cm entre le bas de la clôture et le haut de la bordurette ;
- La végétalisation d'essences indigènes le long de la clôture ;
- Le rétablissement du portail d'accès piéton.

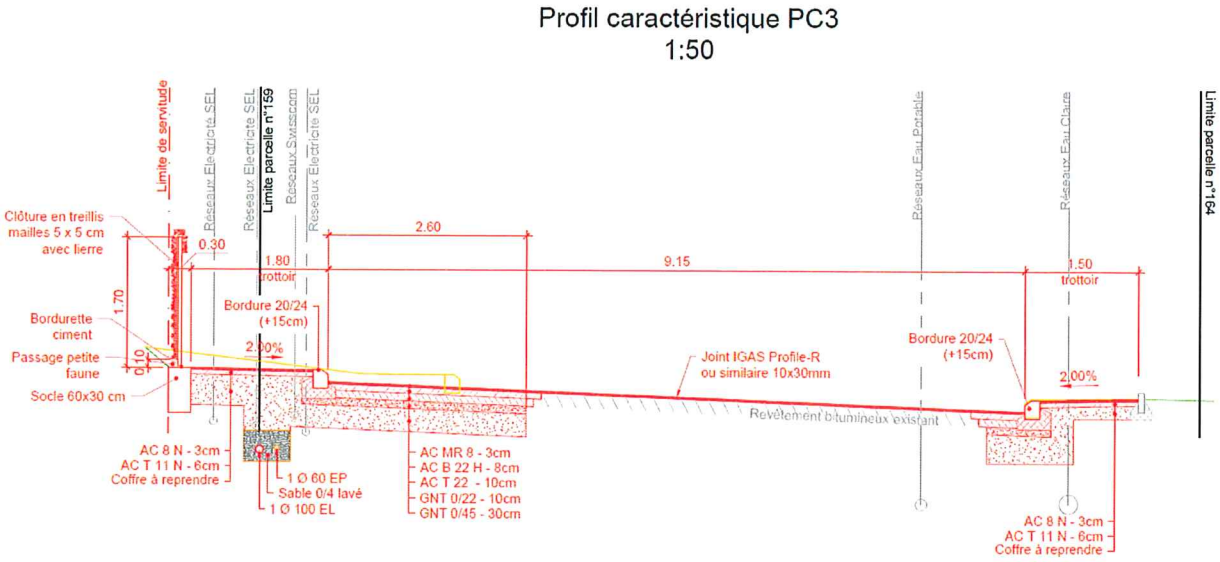


Figure 3 – Profil en travers au droit du bien-fonds n° 159

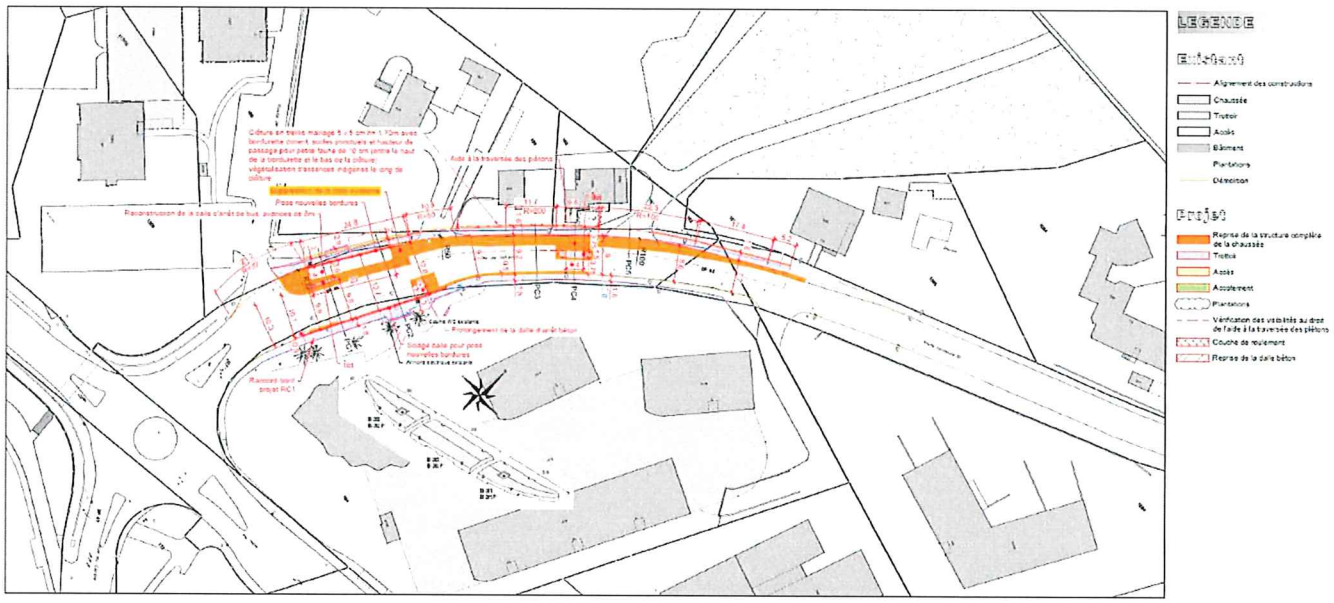


Figure 4 – Extrait du plan de situation avec figuration du projet de rétablissement de la clôture

4.4 Eclairage public

Le tronçon de route est actuellement éclairé par des candélabres situés en arrière du trottoir nord existant. L'éclairage doit toutefois être adapté en conséquence des modifications de tracé et des aménagements prévus pour la mobilité douce (suppression d'un passage pour piéton + aménagement d'une nouvelle aide à la traversée).

Les Services industriels de Lausanne (SiL) ont été mandatés par la Commune de Saint-Sulpice pour établir le projet d'adaptation de l'éclairage public incluant la détermination des besoins en infrastructures pour l'alimentation électrique.

Les besoins des Transports publics lausannois ont été pris en compte, notamment concernant l'éclairage d'abri. En l'occurrence, il n'y a pas de nécessité de nouveaux chemins de câbles, puisqu'il y a statu quo aussi bien sur le niveau d'équipement existant au niveau de l'arrêt de prise en charge (DATT + abri éclairé + WC conducteurs), que sur l'absence d'équipement au niveau de l'arrêt de dépose qui n'aura pas vocation à accueillir de voyageurs montants. La mise en place ultérieure éventuelle d'une borne d'information voyageurs au niveau de l'arrêt de prise en charge pourra directement être gérée depuis l'armoire TL existante.

En résumé, les interventions pour l'éclairage public consistent en :

- la suppression de 3 points lumineux existants côté nord et 1 point lumineux côté sud, incluant la suppression des chemins de câbles correspondants qui ne pourront a priori pas être conservés vu leurs caractéristiques ;
- la création de 4 points lumineux côté nord et 1 point lumineux côté sud ;
- l'aménagement d'une batterie de 1 à 2 tubes de protection à câbles, diamètre intérieur 60 mm, pour l'alimentation des nouveaux candélabres.

Remarque : sous le trottoir nord, un tube de protection à câbles diamètre intérieur 100 mm est prévu en parallèle de l'éclairage public pour permettre ultérieurement la reprise d'une alimentation aérienne à basse tension qui passe actuellement au-dessus de biens-fonds privés adjacents.

A noter qu'un dossier d'étude lumino-technique relatif à l'aide à la traversée et aux trottoirs continus sera établi à l'intention de la DGMR avant la réalisation des travaux.

4.5 Alimentation électrique

La correction du bord de chaussée côté nord de la route cantonale implique la nécessité de déplacer un mât de support en bois du réseau électrique aérien des SiL, qui alimente actuellement le bâtiment sis au n° 9 de la route de Vallaire.

A noter également qu'un poteau en bois se trouvant sur le bien-fonds du n° 5 de la route de Vallaire, qui alimentait anciennement par voie aérienne les bâtiments n° 5 et 7, sera enlevé à l'occasion du chantier, dans la mesure où lesdits bâtiments sont d'ores et déjà alimentés par voie souterraine à ce jour.

4.6 Protection contre le bruit

Le projet ne prévoit pas de mesures de protection spécifique contre le bruit.

La couche de roulement prévue sur la demi-chaussée direction Saint-Sulpice est de type macro-rugueux, AC MR 8 VD PmB 45/80-65 (CH-E), en cohérence avec les sollicitations accrues dans la zone d'approche de l'arrêt de bus de dépose « Venoge, nord » et en continuité avec le revêtement posé à l'approche du giratoire de Vallaire, de sorte que la performance acoustique ne sera pas dépréciée sur le moyen terme par rapport au revêtement actuellement en place.

Au niveau des arrêts de bus, les dalles béton existantes seront soit maintenues, soit reconstruites à proximité immédiate de l'emplacement actuel.

4.7 Signalisation

Le régime de vitesse actuellement signalé sera conservé (60 km/h sur la route de Vallaire).

L'emplacement des signaux sera localement adapté selon les nécessités pour tenir compte des nouveaux aménagements réalisés.

Les principales modifications amenées par le projet concernent la création d'îlots :

- îlot directionnel permettant de guider le trafic et d'assurer ainsi une bonne visibilité pour le trafic de desserte débouchant des biens-fonds n° 155 et 1309 au droit de l'arrêt de bus de dépose ;
- îlots délimitant le refuge prévu au niveau de la nouvelle aide à la traversée à hauteur du bien-fonds n° 160.

4.8 Accès privés

Les accès privés seront maintenus et raccordés dans le cadre des aménagements prévus.

En phase de réalisation, des mesures seront prises afin de limiter les nuisances aux riverains, minimiser les perturbations aux usagers et garantir en tout temps l'accessibilité aux propriétés foncières.

4.9 Acquisition de terrains – aspects fonciers

Tous les aspects fonciers concernent le cadastre de la commune de Saint-Sulpice.

Les propriétaires concernés ont été rencontrés. Des conventions ont été établies avec ces derniers, afin de régler l'usage du trottoir et des aménagements à usage public, situés sur leur bien-fonds. Sur la base de ces conventions, des servitudes de passage à pied et toutes canalisations seront établies à la fin des travaux.

Bien-fonds N°	Emprises provisoires pour la réalisation des travaux (m^2)	Emprises définitives faisant l'objet de conventions (m^2)
155	74.80	46.50
158	74.50	3.20
159	34.70	23.00
160	12.80	7.50
161	21.80	3.00

5. MESURE 17.OL.01 PLAN D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES 2016

Cette mesure a été déposée dans le cadre du PALM 2016. Elle comprend toute une série d'aménagements routiers pour l'évolution de différentes lignes de transports publics (31, 32, 33, 38, 91-56) et avait été estimée à CHF 2'900'000.-, dont environ CHF 1'000'000.- de subventions fédérales représentant 35 %. L'estimation actuelle des coûts totaux liés à la réalisation de cette mesure a plus que doublé, atteignant CHF 6'436'000.-, alors que l'enveloppe de subvention octroyée en 2016 reste fixe. Pour la Commune de Saint-Sulpice, une subvention fédérale de l'ordre de CHF 71'950.- HT devrait être accordée pour autant que les travaux débutent avant fin 2025. Cette condition temporelle présuppose que l'ensemble des communes liées à cette mesure PALM 2016 dispose des crédits de réalisation afin de pouvoir solliciter une convention de financement auprès de la Confédération et démarrer les travaux dans les temps impartis.

Le montant définitif de cette subvention n'est pas arrêté à ce jour et n'est dès lors pas reporté dans le tableau financier du chapitre 8. La subvention sera calculée selon une clé de répartition entre les communes participantes au projet, sur la base des montants dépensés effectivement.

6. MISE À L'ENQUÊTE, DOSSIER D'APPEL D'OFFRES ET PROCÉDURE D'AUTORISATION

Ce projet a fait l'objet d'une mise à l'enquête publique du 7 février 2025 au 9 mars 2025, conformément à la Loi sur les routes. Elle a suscité une opposition et deux observations.

Conformément à l'art. 40 LATC, l'opposant a été entendu lors de la séance de conciliation qui s'est tenue le 20 mars 2025 à la Maison de Commune. Les objections soulevées par l'opposant ont été levées lors de cette réunion. Celui-ci nous a ensuite renvoyé le compte rendu établi lors de cette rencontre répondant à ses demandes, confirmant son accord au retrait de son opposition du 6 mars dernier.

En parallèle de la mise à l'enquête, le dossier d'appel d'offres pour les travaux de génie civil a été lancé. Conformément aux marchés publics et à la procédure gré à gré comparatif, quatre entreprises ont été mises en concours. La première à l'ouverture, l'entreprise Camandona, nous propose une offre forfaitaire, hors régie, pour un montant de CHF 273'910.35 HT, offre retenue sous réserve d'approbation.

Une fois définitivement adopté par le Conseil, la Municipalité adressera le projet routier à la DGMR en vue de son approbation par le DCIRH - Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (art. 43 al. 1 LATC) avec toutes les pièces utiles, notamment le préavis municipal, l'extrait du procès-verbal de la séance du Conseil comportant les décisions prises.

Préalablement au démarrage de travaux, la subvention PALM devra être sollicitée par l'intermédiaire du bureau SDOL qui devra remettre le dossier au plus tard à fin juin 2025 au Canton, pour un démarrage de travaux avant la fin de l'année.

Sous réserve de l'approbation définitive par l'État, les travaux devraient débuter en septembre 2025, pour une durée d'environ 4 mois.

7. DURABILITÉ

Ce projet vise l'amélioration de l'offre en transports publics, l'une des mesures clés pour réduire les déplacements en transports individuels, responsables d'une part importante des émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité. Ce passage en bus articulés (e-bus) nécessite un investissement financier conséquent en termes d'infrastructures mais il permettrait de maîtriser les coûts d'exploitation, par le biais d'une rationalisation du nombre de véhicules. Il aurait également l'avantage de transporter

davantage de passagers sans pour autant augmenter le nombre de véhicules en circulation, optimisant ainsi le réseau de transports publics. D'un point de vue énergétique, les TL ambitionnent de remplacer progressivement leur flotte par des véhicules électriques. L'horizon temporel du remplacement des bus circulant sur la ligne n° 33 n'est pas connu à ce jour. Ce projet est le résultat d'une pesée d'intérêts complexes tenant compte des aspects économiques, environnementaux et sociaux dont voici un bref descriptif.

7.1 Dimension économique

Comme évoqué dans le Plan directeur cantonal (PDCn), la mobilité est « une condition au développement économique [...] ». Le renforcement des transports publics participe à ce développement en améliorant l'accessibilité à certains sites. Ces améliorations sont bénéfiques du point de vue de la consommation, mais également en termes d'emploi. En effet, améliorer la desserte et la fréquence des transports en commun permet de connecter des secteurs mal desservis à des centralités. Ce type d'actions a des impacts positifs sur l'activité économique.

7.2 Dimension environnementale

Les transports publics sont une alternative durable à l'automobile, notamment dans le but de répondre aux enjeux environnementaux et climatiques actuels. Il est important de créer les conditions qui permettent de réduire l'utilisation des transports individuels motorisés au bénéfice des transports en commun et de la mobilité douce. Le développement du réseau de transports publics est l'un des leviers majeurs pour diminuer efficacement notre impact sur l'environnement et pour réduire les émissions de CO2 liées aux déplacements.

7.3 Dimension sociale

La dimension sociale est prise en compte par la mise à disposition d'un service de transports publics performants et accessibles à quiconque. L'accès à la mobilité, y compris pour les personnes à mobilité réduite, doit permettre à tout le monde de se déplacer, sans discrimination.

8. CRÉDIT D'INVESTISSEMENT

Ce crédit d'investissement doit servir à répondre au besoin de renforcer la capacité de la ligne n° 33, à la mise en conformité des arrêts à la LHand ainsi qu'à l'amélioration de la sécurité pour les piétons traversant la route de Vallaire.

Honoraires géomètre	CHF	5'000.00
Honoraires ingénieur civil phases 51 à 53 réalisation	CHF	40'000.00
Travaux de génie civil - réfection routière	CHF	260'000.00
Travaux de génie civil - éclairage public	CHF	15'000.00
Fourniture et pose éclairage public, y compris procédure d'approbation	CHF	47'590.00
Divers et imprévus 10 %	CHF	36'759.00
Sous-total HT	CHF	404'349.00
TVA 8.1 %	CHF	32'752.25
Total TTC	CHF	437'101.25

TOTAL GÉNÉRAL TTC ARRONDI À :	**CHF**	**440'000.00**

L'investissement de CHF 370'000.- TTC (arrondi) sera amorti sur une durée de 40 ans, à raison d'environ CHF 9'250.- TTC par année, la première fois dès l'année qui suit le début d'utilisation, à savoir sur l'exercice suivant l'achèvement des travaux par le débit du centre de coût 61500 « Routes Communales ».

L'investissement de CHF 70'000.- TTC (arrondi) sera amorti sur une durée de 30 ans, à raison d'environ CHF 2'335.- TTC par année, la première fois dès l'année qui suit le début d'utilisation, à savoir sur l'exercice suivant l'achèvement des travaux par le débit du centre de coût 61506 « Eclairage public » qui est alimenté par l'émolument pour l'usage du sol.

9. CONCLUSIONS

En conclusion de ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre la décision suivante :

LE CONSEIL COMMUNAL DE ST-SULPICE

- vu le préavis municipal n° 04/2025,
- vu le rapport de la commission chargée de son étude,
- considérant que cet objet a été porté régulièrement à l'ordre du jour,

DÉCIDE

- d'autoriser la Municipalité à entreprendre les travaux de réaménagement du terminus « Venoge – Nord » de la ligne TL 33 ;
- d'accorder un crédit de CHF 440'000.- TTC (quatre cent quarante mille francs) pour réaliser les travaux d'aménagement de la chaussée et de l'éclairage public ;
- de financer ce montant par la trésorerie courante ou par l'emprunt.

Adopté par la Municipalité en séance du 24 mars 2025.

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

Le Syndic : La Secrétaire :

E. Dubuis S. Decré

MUNICIPALITÉ DE ST-SULPICE * CANTON DE VAUD * LIBERTÉ ET PATRIE

Déléguée municipale : Corinne Willi

Annexes : - Plan de situation
- Procès-verbal de la séance de conciliation et déterminations de l'opposant (retrait)
- Dossier de plans transmis par courriel et consultable à la demande.