

Préavis N° 16-2024 au Conseil communal

Sollicitant un crédit de CHF 190'000.- pour des études de planification de mobilité sur le territoire prilléran et répondant au postulat de Jean-Michel Piguet, Patrizia Clivaz Luchez et consorts « Pour une mobilité multimodale respectueuse de toutes et tous »

Date proposée pour la séance de Commission :

**22 octobre 2024 à 18h30
Castelmont, salle 1 & 2**

Déléguée de la Municipalité : Rebecca Joly

Prilly, le 7 octobre 2024

Madame la Présidente,
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

1. Objet du préavis

Dans un contexte d'augmentation de la population et des déplacements, la question de la gestion de la mobilité se pose avec d'autant plus d'acuité. Les infrastructures routières et les transports publics sont fortement mis sous pression, les piétons n'ont pas toujours des itinéraires sécurisés et confortables, idem pour les cyclistes. Dans un contexte de lutte contre le réchauffement climatique, il est pourtant central de favoriser ces modes de déplacement actifs et d'opérer un important transfert modal depuis les TIM vers les autres modes de transport.

Afin d'avoir une vision d'ensemble des besoins mais aussi des opportunités pour tous ces modes de transport, la Municipalité souhaite élaborer des études de planification de la mobilité pour les piétons, les cyclistes et les transports individuels motorisés (TIM) à l'échelle du territoire de la ville de Prilly. Ces planifications directrices doivent ensuite servir d'aide à la décision dans le cadre des projets concrets de réaménagement et guider l'action dans l'espace public, combinée avec les autres études directrices concernant la végétalisation qui devraient se réaliser également l'année prochaine. Les enjeux des trois études demandées par le présent préavis sont résumés ci-après.

La stratégie pour favoriser la marche doit se déployer dans tous les quartiers de la ville de Prilly. Elle permettra d'éliminer d'importantes coupures urbaines et de franchir aisément certains dénivelés topographiques qui caractérisent la ville de Prilly. Dans une deuxième étape, de nouvelles liaisons piétonnes seront créées par l'activation des liaisons sur le domaine privé en menant une politique proactive d'établissement de servitudes de passages. Enfin, comme pour le vélo, la stratégie intégrera une politique de promotion de la marche avec notamment le déploiement d'une signalétique accessible à destination des piétons pour baliser les cheminements fonctionnels, agréables et sûrs. Pour améliorer l'attractivité de la marche en ville et déployer une vision de la ville à quinze minutes et d'un réseau d'espaces publics de proximité à cinq minutes à pied de chaque Prilléran, ce préavis prévoit donc le financement des études nécessaires à la planification des infrastructures piétonnes et à la définition de la hiérarchie piétonne.

Pour atteindre les objectifs en mobilité active, il est également nécessaire de développer une stratégie cyclable. Celle-ci se décline avec les mesures infrastructurelles. Les itinéraires cyclables qui sont à développer en priorité vont être identifiés. Certains de ces itinéraires vont faire l'objet de mesures d'aménagement. Ainsi, la Municipalité souhaite poursuivre ces développements, en misant sur l'élimination des points noirs sécuritaires notamment sur les grands carrefours, en augmentant le confort de déplacement et en séparant les vélos des autres flux de circulation. Ce préavis permet notamment ainsi la planification d'aménagements cyclables et la mise en place de la hiérarchie cyclable.

La politique de mobilité durable concernant les TIM prévoit le traitement de deux enjeux : l'adaptation de la gestion des carrefours clés et une mise en conformité de la hiérarchie routière conformément au plan climat communal. En effet, il est nécessaire de réfléchir à un schéma de circulation qui permette de fluidifier la circulation des transports publics en améliorant leur vitesse commerciale et leur temps de parcours notamment sur l'axe nord-sud. Cette planification des TIM a pour objectif principal de développer un concept par poche de quartier et de déterminer les mesures qui permettraient de limiter le trafic de transit dans les quartiers. Elle consiste à favoriser la modération des vitesses du transport individuel motorisé en diminuant les nuisances engendrées par les TIM. Ce crédit permet donc de financer l'étude de la révision du schéma de circulation de la ville de Prilly avec le déploiement des adaptations notamment sous forme de modifications de signalisation et de marquage.

2. Contexte

Dans des sociétés globalisées, la mobilité augmente de façon importante et continue. Il s'agit de proposer un développement économique et démographique qui ne s'accompagne pas d'une explosion des gaz à effet de serre et de l'encombrement de l'espace public. Dans ce cadre, le renforcement de modes alternatifs (transports publics et modes doux) à la voiture est un élément prépondérant.

La ville de Prilly constitue un territoire relativement petit avec 2,2 km² et très dense avec près de 12'500 habitants actuellement et 16'000 habitants prévus d'ici 2030. Cette densification pourrait s'associer à diverses problématiques en termes de mobilité, notamment de hausse de pollution de l'air et du bruit. Face à ces développements, la ville de Prilly cherche à repenser la qualité de vie de l'intérieur des quartiers afin de s'assurer que la densification s'accompagne d'une meilleure qualité des espaces de vie. La mobilité est donc un thème intimement lié à ce développement et doit être orientée de façon à participer positivement à la qualité de vie des habitants. Elle doit notamment permettre de réduire au maximum les nuisances potentielles (sources de bruit, pollution, insécurité), favoriser un usage multimodal des routes et permettre une réappropriation de l'espace public par la population.

La situation de la ville de Prilly très proche de la gare de Prilly-Malley desservie par un excellent réseau de bus, qui est appelé encore à se développer, constituent des atouts favorables au développement des mobilités actives qu'il s'agit de valoriser et de renforcer.

2.1 Lignes directrices de la Municipalité

La Municipalité souhaite poursuivre ses efforts pour encourager la mobilité active dans les déplacements quotidiens sur des courts parcours, conformément à ses engagements dans le cadre du plan climat. La sécurisation des itinéraires vélos ainsi que l'augmentation de l'offre de solutions de stationnement vélo favorisent l'adoption de ce mode de transport.

L'augmentation de la part modale de la mobilité active est un point central pour atteindre les objectifs climatiques et apaiser la circulation en ville. Pour les déplacements sur des courts parcours, la Municipalité souhaite privilégier l'usage de la marche (jusqu'à 2 km) et du vélo (jusqu'à 5 km). Pour ce faire, il est nécessaire d'augmenter l'offre, la sécurité et le confort des déplacements en mobilité active.

2.2 Réponse au postulat « *pour une mobilité multimodale respectueuse de toutes et tous* »

Déposé par Jean-Michel Piguet, Patrizia Clivaz Luchez et consorts, le postulat demande à la Municipalité une présentation :

- de la planification des futures pistes cyclables prévues à Prilly
- de la planification d'autres modifications liées à la mobilité (autres que temporaires)
- des mesures compensatoires qu'elle entend proposer aux riverains lorsque de telles modifications sont envisagées :
- un protocole de démarche participative qui sera mis en œuvre à chaque fois qu'une décision de ce type impacte un quartier ou l'entier de la Ville de Prilly

La Municipalité de la ville de Prilly utilisera une partie du montant de ce préavis pour développer une planification cyclable qui propose notamment des futures pistes cyclables à l'échelle de la ville de Prilly. Elle souhaite également faire une planification d'autres modifications durables liées à la mobilité grâce à ce préavis. Ces études de planification de la mobilité comprendront des mesures compensatoires pour garantir notamment la qualité de vie des riverains.

En 2022, une assemblée représentative de la population a participé à la co-construction du plan climat communal. Elle a pu s'exprimer pour les mesures de mobilité qu'elle souhaite avoir sur le territoire de la ville de Prilly. Cette dernière prend en compte dans la mesure du possible les souhaits de la population pour la mise en œuvre de mesures de mobilité.

Les mesures prévues dans le présent préavis découlent directement des mesures demandées par cette assemblée citoyenne, notamment les mesures MOB1.1, MOB 1.3, MOB 1.4, MOB 3.1 et MOB 3.2 (pour le résultat de l'assemblée citoyenne pour le climat, voir ici : https://www.prilly.ch/fileadmin/documents/user_upload/15_ee_fichiers/Rapport_Assemblee_citoyenne_VersionDigitale.pdf).

Le but de ces planifications générales est d'avoir une vue d'ensemble des besoins et des espaces disponibles dans la Ville ainsi que d'une ligne directrice pour les réaménagements futurs. D'autres préavis seront nécessaires pour mettre en œuvre ces planifications qui répondent aux différents souhaits de la population émis dans le cadre des démarches participatives menées lors de la mise en place de plan de quartier ou lors de l'assemblée citoyenne pour le climat. Une communication proactive des mesures prévues est systématiquement prévue dans les projets actuellement, pour autant que le Conseil communal nous libère les moyens adéquats.

Lors de toutes les consultations de la population, le constat est le même : les habitants et habitantes souhaitent des itinéraires piétons et cyclables renforcés et sécurisés et souhaitent la diminution du trafic motorisé. Le réaménagement de l'espace public passe d'abord par une vue d'ensemble que permet les études demandées dans ce préavis.

La suite de ce préavis détaille l'intention de la Commune pour ces différentes études ainsi que le cadre général dans lequel elles s'inscrivent.

2.3 Historique

Cette planification communale des différentes mobilités vise également à se conformer aux planifications directrices supérieures (PALM, PDI-OL) et aux études intercommunales de mobilité comme le concept d'accessibilité multimodal de l'Ouest lausannois. Elle a pour objectifs de favoriser la multimodalité en milieu urbain, de renforcer la mobilité active (piétons et cycles), de limiter les nuisances (bruit, pollution), de renforcer la sécurité et d'améliorer la qualité de vie des habitants.

Concept de mobilité du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) :

Le concept de mobilité du projet d'agglomération Lausanne-Morges postule que le trafic de transit dans l'agglomération se concentre sur quelques axes et particulièrement sur l'autoroute. Cette planification vise à modérer l'intérieur des quartiers et à en décourager le transit afin d'améliorer la qualité de vie des habitants.

La ville de Prilly présente des importantes contraintes topographiques qui ont fortement influencé le développement de son réseau. En effet, elle possède un territoire communal qui est en pente et qui comprend trois paliers : route de Neuchâtel au nord, route de Cossonay au centre et route de Renens au sud.

Le territoire de la ville de Prilly est marqué par les axes routiers structurants nord-sud qui sont la route communale des Flumeaux et la route cantonale du Chasseur.

Concept de mobilité du plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDI-OL) :

Le plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois vise à développer une vision directrice à l'échelle du district de l'Ouest lausannois.

Le volet mobilité du PDI-OL est articulé autour de plusieurs orientations stratégiques complémentaires : piétons, vélos et transports individuels motorisés.

L'élaboration d'un plan du réseau piéton fin est mentionnée dans une fiche OS7 type 1 Reg du PDI-OL intitulée « *Mettre en œuvre le plan piéton communal* ». Le plan piétons communal complète la carte de l'orientation stratégique 7a (liaisons majeures, voies vertes, liaisons de loisirs) avec le réseau fin.

A l'échelle communale, la carte du réseau piétons précise également le tracé du réseau fin. Cette carte constitue le plan directeur piétons communal. La fiche du PDI-OL mentionne deux étapes de travail. La première étape comprend l'établissement du plan directeur piéton, la mise en cohérence du réseau fin et la validation du réseau piéton en tant que plan directeur communal.

La deuxième étape comprend la mise en œuvre du plan directeur piétons qui vise notamment à faire un diagnostic et un programme d'actions. Ce préavis répond donc à cette obligation du PDI-OL

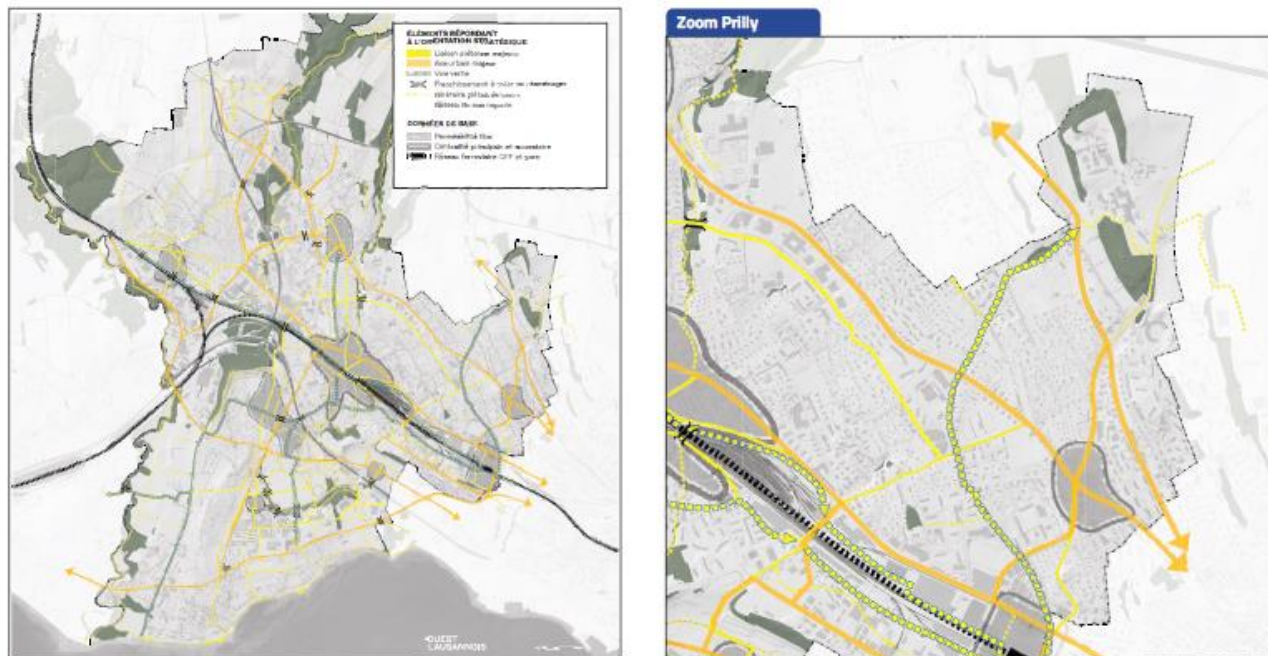


Figure 1 : volet piétons. Source : PDI-OL disponible sur le site suivant :

<https://ouest-lausannois.ch/strategie/pdi/>

Le réseau vélo de l'Ouest lausannois est défini par la carte OS7b. Ce réseau est constitué d'éléments structurants (liaisons d'agglomération et voies vertes) et de liaisons régionales/communales. Les liaisons structurantes font l'objet d'études ou de travaux dans le cadre de grands projets porteurs intégrant la mobilité douce (requalifications routières, axes forts de transports publics).

Comme enjeux, la mise en œuvre du réseau vélo régional/communal nécessite au préalable la réalisation d'un diagnostic de l'état actuel des liaisons régionales/communales définies selon la carte OS7b pour la vision 2040 et d'un programme d'action qui est fait par tronçon en priorisant les interventions selon l'urgence.

Le volet vélo du PDI-OL vise donc notamment à mettre en œuvre le réseau vélo régional (fiche OS7 Type 2 Reg), à compléter le stationnement vélo (fiche OS7 Type 3 Reg) et à mettre en œuvre le jalonnement vélo régional (fiche OS7 OL 1 Reg). Une étape de jalonnement doit être aussi réalisée à l'échelle locale afin d'indiquer les liaisons à plus petite échelle, faisant partie du réseau vélo régional.

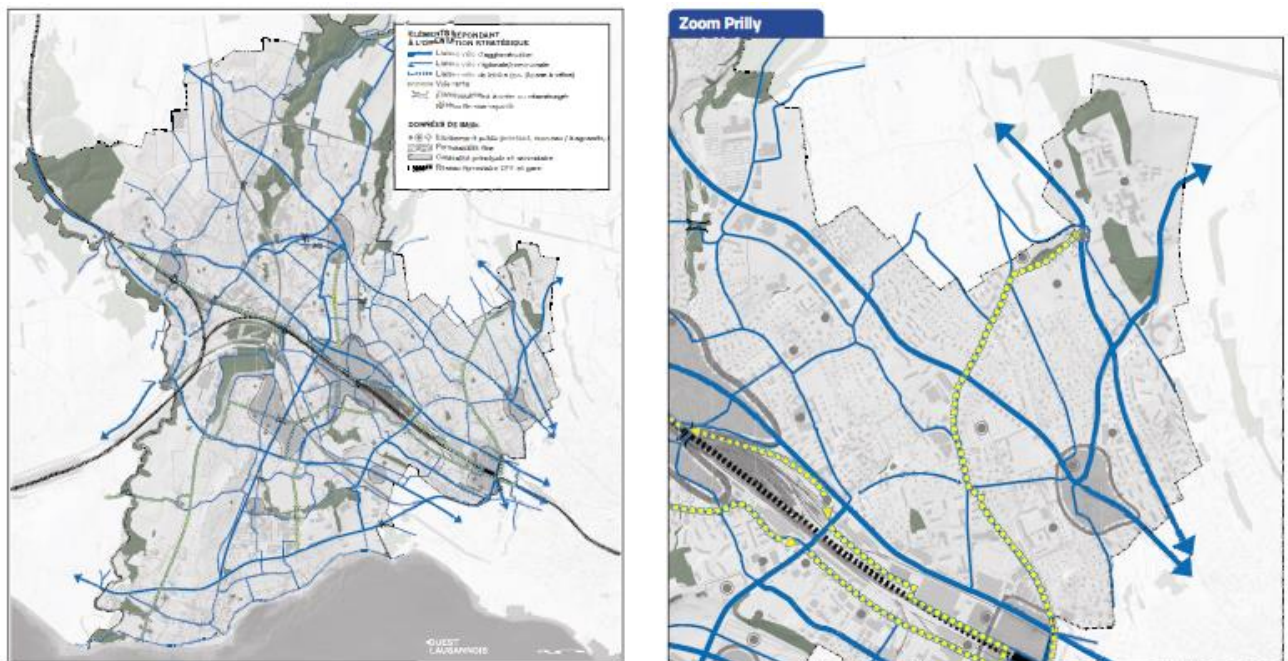


Figure 2 : volet vélos. Source : PDI-OL disponible sur le site suivant :

<https://ouest-lausannois.ch/strategie/pdi/>

La hiérarchie routière présentée dans le PDI-OL a été conçue antérieurement au plan climat communal. Cette hiérarchie est cohérente avec la vision du PALM 2025 notamment avec l'arrivée des axes forts de transport public, tram et BHNS. Cependant, cette hiérarchie nécessite d'être mise à jour au vu des objectifs du plan climat communal pour l'horizon 2030.

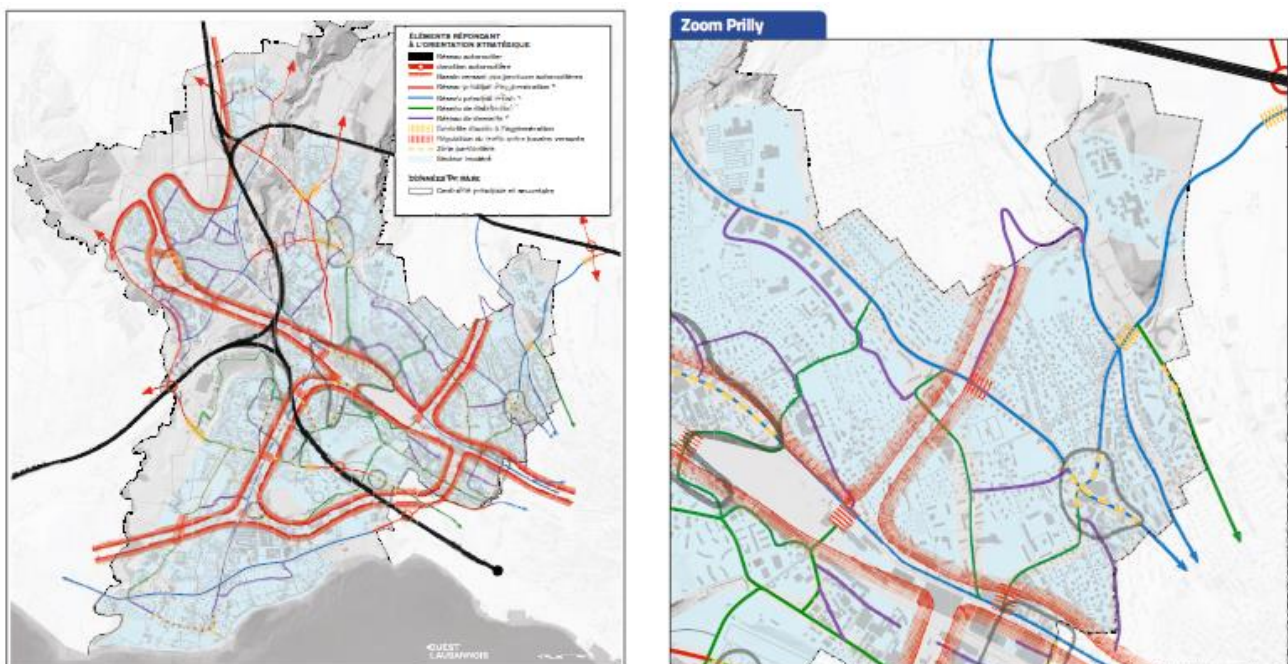


Figure 3 : volet TIM. Source : PDI-OL disponible sur le site suivant : <https://ouest-lausannois.ch/strategie/pdi/>

3. Descriptif du projet

Ce préavis sollicite l'octroi d'un crédit de CHF 190'000.- afin de financer les différents projets nécessaires pour atteindre les objectifs de mobilité de la Municipalité conformément au plan climat communal.

Il permet de financer notamment les études sur les potentialités de l'amélioration de la marchabilité piétonne et la planification des aménagements cyclables. Il est également nécessaire pour l'étude en vue de la révision de la hiérarchie routière dans le cadre du schéma de circulation communal.

Les mesures qui seront préconisées par les différentes études de mobilité forment un ensemble cohérent et imbriqué : l'application de l'une est nécessaire pour que les autres puissent produire leurs effets escomptés. Par exemple, certaines mesures pour le vélo consisteront à aménager les maillons manquants d'un réseau continu et à supprimer des points noirs sécuritaires afin de disposer d'une infrastructure attractive. Dans d'autres cas, un nouvel aménagement local permet de répondre à plusieurs problématiques (confort des déplacements à pied, sécurisation de la pratique du vélo).

Des études préalables sont en cours afin de définir et construire les nombreux volets de cette stratégie, par exemple une étude pour la définition de la hiérarchie du réseau piéton. Les études de planification cyclable et du schéma de circulation se baseront sur les comptages vélos et TIM effectués permettant d'identifier et de prioriser les points des réseaux de la mobilité prillérane nécessitant des interventions constructives.

3.1 Etude de planification piétonne

La planification piétonne prévue comprend deux étapes. Premièrement, il s'agira de faire un état des lieux des cheminements piétons existants et de déterminer comment les améliorer. Un inventaire des infrastructures piétonnes existantes au niveau notamment des trottoirs, des passages piétons et des cheminements de randonnées sera donc établi. Les discontinuités du réseau comme la perméabilité seront identifiées. Puis le développement du plan du réseau piéton avec une vision future sera élaboré. Une hiérarchie du réseau sera ensuite définie avec des itinéraires principaux, des itinéraires secondaires et des traversées comme des passages piétons. Un plan d'actions sera finalement fait pour combler les discontinuités du réseau.

Ce plan permettra de définir de la perméabilité piétonne dans différents quartiers, de répertorier les parcelles potentiellement privées et privées communales concernées pour améliorer cette perméabilité piétonne et d'indiquer des axes stratégiques pour définir la priorité des cheminements piétons.

Une carte illustrera les lignes directrices pour améliorer la mobilité piétonne sur le territoire de la ville de Prilly.

Dans une deuxième étape, un diagnostic de la marchabilité à l'échelle du territoire de la ville de Prilly sera réalisé pour étudier la qualité du réseau piéton faisant ressortir les points problématiques. Pour mesurer la qualité de la déambulation piétonne, il sera nécessaire de répertorier notamment les bancs, les types d'obstacles, les largeurs et les abaissements de trottoirs, les franchissements des routes ainsi que les revêtements. La commune priorisera ensuite ce qu'elle souhaitera mettre en œuvre ces prochaines années.

L'objectif est de rendre le réseau piéton sûr, connecté et attractif à pied.

3.2 Etude de planification cyclable

L'objectif majeur de ce volet est d'offrir une infrastructure cyclable de qualité, avec des itinéraires sûrs, continus, confortables et attractifs.

Le plan vélo comprend également comme objectifs d'identifier les points faibles et les points noirs cyclables, de renforcer les conditions de sécurité pour les cyclistes et d'améliorer l'offre en stationnement vélo. Il vise également à planifier le réseau cyclable de loisirs et quotidien à l'échelle communale, à optimiser et améliorer la lisibilité du réseau cyclable avec une signalisation verticale et horizontale adaptée et à recommander des mesures détaillées et cohérentes avec les planifications supérieures.

Pour développer la stratégie vélo, la future hiérarchie cyclable sera étudiée en misant notamment sur la réalisation d'axes vélos supplémentaires selon des standards de qualité élevés. Un diagnostic sera réalisé pour les aménagements cyclables existants et futurs comme par exemple pour le stationnement vélo et la signalétique cyclable. Puis un tableau chiffré de mesures infrastructurelles prioritaires et illustrées sous forme de croquis d'intention et de coupes-types seront établis pour se rendre compte des dimensions à privilégier pour les aménagements cyclables. Il s'agira enfin de mettre en place des fiches de mesures détaillées et des recommandations pour la mise en œuvre et le suivi en mettant l'accent sur la signalétique cyclable, la typologie d'infrastructures, les types de revêtement et d'entretien.

3.3 Etude de planification TIM

Le dernier volet des études demandées concerne les transports individuels motorisés (TIM). La volonté est de favoriser la modération des vitesses du transport individuel motorisé en diminuant les nuisances engendrées par les TIM, ainsi que d'agir contre le trafic de transit.

Dans le cadre de l'étude de faisabilité du schéma de circulation communal, il s'agit d'établir un diagnostic multimodal de la situation actuelle en termes de flux TIM sur les axes de la route du Chasseur et de la route des Flumeaux, notamment. Dès que les charges de trafic seront analysées sur l'ensemble des axes prillérans, il s'agira d'étudier les possibilités de limiter certains mouvements sur certains axes structurants ou dans les quartiers dans le cadre d'un avant-projet. Le but de la Ville est de pouvoir fluidifier le trafic nord-sud afin que la circulation des transports publics qui est amené à croître ces prochaines années soit moins perturbée et que le trafic de transit soit géré, notamment à l'intérieur des quartiers mais également sur les axes structurants.

4. Planning général

La ville de Prilly travaille avec des mandataires spécialisés dans le domaine de la mobilité et avec lesquels la Ville a déjà eu de bonnes expériences.

- Automne 2024 : la première étape du plan piéton sera finalisée. Elle permettra d'analyser le réseau existant, de dresser l'état des lieux, d'identifier les discontinuités du réseau (perméabilité) et de développer le plan du réseau piéton. L'étude exploratoire de la révision du schéma de circulation communal sera terminée.

- Hiver 2025 : l'étude de la planification cyclable démarrera dès que ce préavis aura été accepté par le Conseil communal. L'étude exploratoire de la révision du schéma de circulation communal sera approfondie dans le cadre d'un avant-projet qui commencera en 2025.

- Printemps 2025 : la deuxième étape liée à la marchabilité piétonne est prévue.

L'ensemble des études devraient pouvoir être livrées en 2025.

5. Aspects financiers

Le tableau ci-dessous résume la répartition du financement sollicité dans ce préavis pour les différentes typologies de projets de mobilité. Ce budget se base sur des offres de mandataires rentrées et prévoit un montant pour la coordination des études entre elles.

Etudes	Montants (CHF TTC)
Planification piétonne 1) Réseau piéton existant, discontinuités et plan du réseau piéton 2) Diagnostic marchabilité : points problématiques	40'000
Planification cyclable - Consolidation du plan du réseau cyclable communal et sa hiérarchisation - Diagnostic - Objectifs - Catalogue des mesures	60'000
Planification TIM 1) Etude de faisabilité : - Diagnostic succinct de la situation actuelle avec la hiérarchie du réseau routier et le réseau de bus - Analyse des gabarits actuels de chaussée - Analyse de variantes de schéma de circulation 2) Etude d'avant-projet : - Diagnostic et mise en évidence des contraintes et des enjeux - Analyse des scénarios - Approfondissement de la variante retenue	60'000
Coordinations entre les trois études de mobilité	13'000
Divers et imprévus (10%)	17'000
Total	190'000

5.1 Tableau financier

	Total	2024	2025	2026	2027	2028
Budget d'investissement						
<i>Montant en CHF arrondis</i>						
Dépenses	190 000		190 000			
Subventions (à titre indicatif)	0					
Participations ou autres	0					
Total investissements net	190 000		190 000			
<i>Paramètres de base</i>						
Durée d'amortissements	10					
Année début de l'amortissement	2026					
Année bouclage du préavis	2035					
Taux d'intérêts moyen	1.50%					
Budget de fonctionnement						
<i>Montant en CHF arrondis</i>						
Charge d'intérêts 3909.000-4300		0	0	2 900	2 600	2 300
Charge d'amortissements 3311.000-4300		0	0	19 000	19 000	19 000
Autres charges d'entretien						
Total charges fonctionnement		0	0	21 900	21 600	21 300
Total revenus fonctionnement						
Total charge de fonctionnement net		0	0	21 900	21 600	21 300

La charge d'amortissement est calculée selon le règlement sur la comptabilité des communes (RCCom) qui impose, dès le 1^{er} janvier 2024, des durées obligatoires.

6. Durabilité

Ce préavis qui vise la planification de la mobilité active et la révision du schéma de circulation communal s'inscrit parfaitement dans la continuité de la politique de développement durable défendue par la ville de Prilly.

En effet, le plan climat a doté la ville de Prilly d'objectifs en matière de mobilité : évolution des parts modales en faveur des modes plus respectueux de l'environnement (marche à pied, vélo), réduction du taux de motorisation des Prillérans ainsi que de la place dévolue aux transports individuels motorisés. La mobilité en ville doit s'orienter prioritairement vers la mobilité active. La transformation attendue de la ville dans le cadre du plan climat améliorera significativement la qualité de vie de l'ensemble de la population prillérane.

La réduction du nombre et des vitesses des véhicules motorisés privés permet de diminuer les nuisances sonores routières, améliorant la santé et la qualité de vie. La promotion de la mobilité active comporte également des bienfaits au niveau de la santé publique.

Il s'agit de rééquilibrer les modes de déplacement afin de privilégier la cohabitation de tous les usagers. Ce rééquilibrage doit se faire en faveur de la mobilité douce, ce qui contribuera à réduire l'impact des déplacements sur l'environnement et la santé et à garantir la sécurité des usagers. Surtout que cette mobilité douce a longtemps été le parent pauvre des politiques publiques. La mobilité est durable dès lors que ses effets négatifs sur l'environnement sont réduits et que des déplacements efficaces et accessibles à tous sont possibles.

Parmi les cibles principales du plan climat communal d'ici 2030, il existe l'augmentation à 15% de la part modale de la mobilité douce qui est lié au confort et à la qualité des aménagements et la réduction de vitesse de 80% des axes de transport.

Le présent préavis répond aux mesures MOB 1.4.1 du plan climat (réaliser des voies et des espaces piétons continus et de qualité en réalisant un diagnostic de la marchabilité à Prilly (identification des obstacles, entraves, assises, passage piétons)) et MOB 1.4.2 (développer des espaces piétons plus conséquents aux abords des axes de transport principaux avec ombrage, assises et végétation) pour ce qui est de la partie étude piétonne. Pour la planification cyclable, celle-ci répond aux mesures MOB 1.1.1 (créer un réseau cyclable continu et sécurisé en créant des pistes ou bandes cyclables sécurisées continues sur les axes nord-sud et est-ouest, notamment sur la route du Chasseur, sur une partie de la route des Flumeaux et sur la route de Neuchâtel) ainsi qu'à la mesure MOB 1.3.2 (mettre en place une signalétique vélo).

Pour la planification liée aux TIM, elle répond à la mesure MOB 3.2.1 (réviser le schéma de circulation du territoire).

Conclusions

Ce préavis permet de présenter une vision globale pour une mobilité durable sur le territoire prilléran. Il s'agit particulièrement de renforcer les modes doux notamment par le biais de mesures d'accompagnement efficaces et appropriées. Cette réflexion va dans le sens de nombreux postulats de mobilité. Le projet s'adresse ainsi à l'ensemble de la population prillérane afin d'améliorer la qualité de vie de ses habitants.

Le but final de ce projet est de permettre à la ville de Prilly d'avoir un plan général d'action et une vision globale de la mobilité qui corresponde à ses objectifs. Les types de mesures, le degré d'intervention selon les secteurs, ainsi que les jalons et étapes de mise en œuvre selon des visions à court, moyen et long terme pourront ainsi être précisés.

Enfin, ces études de mobilité permettront d'avoir une vision globale des aménagements possibles en vue des requalifications routières. Il est important de rappeler qu'une mobilité apaisée est visée dans l'ensemble des communes du district et qu'il s'agit, dès lors, bien d'une vision partagée du développement qui est attendue et coordonnée à l'échelle de l'Ouest lausannois dans une volonté de compatibilité avec les objectifs du plan climat prilléran.

Ainsi, l'ensemble du contenu proposé dans ce préavis contribue à répondre aux défis du plan climat communal et il permet la mise en œuvre de plusieurs mesures figurant dans le catalogue des axes d'action du plan climat prilléran.

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous demande, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Prilly

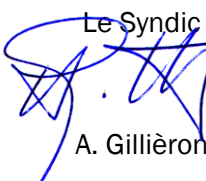
- vu le préavis municipal N° 16 -2024,
- ouï le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet,
- considérant que ledit objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide

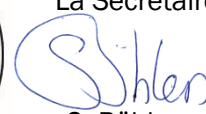
1. d'autoriser la Municipalité à prendre tous les engagements imposés par le projet du préavis, en vue de sa mise en œuvre ;
2. d'octroyer un crédit de CHF 190'000.- pour des aménagements piétons, cyclables et pour la révision du schéma de circulation communal;
3. d'approuver la réponse de la Municipalité au postulat « *pour une mobilité multimodale respectueuse de toutes et tous* » déposé par Jean-Michel Piguet, Patrizia Clivaz Luchez et consorts
4. de financer ces dépenses par la trésorerie courante et/ou l'emprunt ;
5. de prendre note que les charges d'amortissement et d'intérêts seront de l'ordre de CHF 21'900.— en 2026.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 7 octobre 2024 .

Au nom de la Municipalité

Le Syndic

A. Gillièron



La Secrétaire

S. Böhlen