



Rapport de la Municipalité au Conseil communal
N° 30/2021-2026

Réponse au postulat du RESOC

**« Pour une meilleure desserte des quartiers de
Crissier par les transports publics »**

Date retenue pour la séance de commission d'étude :

24 novembre 2022 19h30

Bâtiment administratif, Salle Sorge



Au Conseil communal de Crissier

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

I. Objet

Le présent préavis propose une réponse au postulat « Pour une meilleure desserte des quartiers de Crissier par les transports publics », déposé en séance du 10 décembre 2021 du Conseil.

Le postulat demande de donner suite à l'étude du bureau Christe & Gygax Ingénieurs Conseils SA de janvier 2020, portant sur les enjeux actuels et futurs de transports publics (TP) à Crissier. Le rapport a été présenté une première fois le 18 novembre 2019 à une réunion de trois commissions communales permanentes (finances, gestion, urbanisme).

Cette étude propose en première partie un diagnostic fourni de l'offre en transports publics à Crissier et fait ressortir les carences suivantes :

- + absence de desserte du nord de Crissier ;
- + faiblesse dans la desserte d'une partie de la zone industrielle de Crissier ;
- + manque d'une liaison nord-sud, utilisable en particulier par les enfants pour aller à l'école.

L'étude propose et analyse comparativement 12 variantes de prolongation ou de création de lignes de bus, ainsi qu'une variante de bus à la demande (Flexibus ou Taxibus), pour remédier à ces lacunes. Une variante prolongeant la ligne 36 avec une grande boucle desservant les quartiers nord, et redescendant vers le quartier de Pré-Fontaine puis la gare de Renens, avait été favorisée par les trois commissions communales consultées lors de la restitution de l'étude.

Invoquant les carences identifiées ainsi que les enjeux de complémentarité entre le futur BHNS et le réseau TP secondaire, de desserte de la zone de loisirs de la Ruayre en voie de développement et de connectivité avec la gare Renens, le postulat émet les requêtes suivantes :

- effectuer une mise à jour de l'étude afin de tenir compte des développements récents (ouverture d'OASSIS, de Smarthill et développement prévu du centre sportif de la Ruayre) ;
- évaluer avec les TL la faisabilité et le coût des principales variantes proposées par l'étude ;
- déposer devant le Conseil communal, après consultation des commissions permanentes, une proposition pour une amélioration de la desserte en transports publics de Crissier, assurant en particulier une bonne couverture des zones résidentielles au nord de Crissier, d'OASSIS et du centre sportif de la Ruayre.

2. Démarches effectuées

Pour donner suite au postulat, en début d'année 2022, la Municipalité et le service de l'urbanisme ont demandé aux TL d'étudier la faisabilité technique et financière des variantes d'amélioration de l'infrastructure de transports publics répondant aux lacunes constatées dans l'étude de 2020.

Le bureau Christe & Gygax Ingénieurs Conseils SA n'a pas été consulté pour des raisons financières et parce que la prestation d'étude est offerte par les TL dans le cadre du développement de l'offre.

Le 3 mai 2022, les TL ont présenté au service de l'urbanisme et à son municipal, leurs premiers résultats portant sur l'analyse d'une sélection de 6 variantes de l'étude de 2020 sous les angles suivants :

- points forts et points faibles en termes notamment de connectivité du réseau, d'adéquation de l'offre à la demande actuelle et future y c. besoins spécifiques (p. ex. écoles et centres commerciaux), de



complémentarité avec l'infrastructure actuelle, de contraintes d'exploitation, d'insertion dans le trafic et d'aménagements routiers à réaliser ;

- premiers chiffrages : kilomètres annuels supplémentaires, heures de conduite annuelles supplémentaires, nombre de bus, coûts d'exploitation supplémentaires et cadence de desserte.

Suite à cette séance, la Commune a fourni aux TL des renseignements complémentaires et des données techniques, afin, notamment, de mettre à jour les données d'évolution de la population en fonction des développements urbains récents et prochains.

Le 26 septembre 2022, les TL ont présenté au service de l'urbanisme et à son municipal leurs analyses détaillées portant sur les variantes déjà étudiées et intégrant de plus une nouvelle variante développée par leurs soins. Les informations produites concernent les aspects suivants : nombre de quais, nombre de voyageurs attendus, coût d'exploitation annuel, taux de couverture, répartition des indemnités supplémentaires, entre les communes.

Suite à cette séance, à la demande de Crissier, le service du développement de l'offre des TL a produit des données complémentaires, qu'il a ajouté à sa présentation de restitution. Le document complété, reçu le 7 octobre 2022 et fourni en annexe du présent rapport, constitue le produit de la démarche. Ses conclusions sont synthétisées ci-après.

3. Synthèse des analyses de variantes

L'analyse des TL a sélectionné 4 variantes de l'étude Christe & Gygax Ingénieurs Conseils SA, ainsi qu'une nouvelle variante développée par leurs soins. La sélection de variantes s'est effectuée sur la base des conclusions de l'étude de 2020, de la proposition favorisée par les commissions communales de l'époque, puis des analyses successives des TL.

Les résultats détaillés des analyses des TL sont donnés dans le document annexé. Les conclusions sont résumées ci-après.



Variante C3d	Variante C1c "gde boucle"	Nouvelle variante TL	Variante A4b	Variante A5a
Nouvelle ligne Crissier-nord – Bré – gare de Renens	Ligne 36 prolongée vers Crissier-nord puis jusqu'à la gare de Renens	Ligne 36 prolongée vers Crissier-nord puis jusqu'à Bré	Ligne 36 prolongée vers Crissier Nord	Ligne 36 prolongée vers Crissier-nord
Légende : bande bleue = ligne 36 existante (y.c. ou non adaptation tracé Lentillières) bande rouge = nouveau tronçon (prolongement ligne 36 ou nouvelle ligne)				
> Ne répond pas au besoin d'une liaison TP entre Crissier Ouest et Nord et représente un coût d'exploitation trop important vu le taux de couverture ¹ très faible (4%).	= préférence commissions communales 2019 > Une exploitation difficile en l'état avec des coûts d'exploitation quasi triplés et un taux de couverture ¹ de 10% considéré comme acceptable.	> Cette extension répond à la demande de liaison TP entre les secteurs Est et Nord et permet également de desservir le centre de la Commune. > Son taux de couverture ¹ (10%) reste acceptable.	> Cette extension répond à la demande de liaison TP entre les secteurs Est et Nord de la ville avec un meilleur taux de couverture ¹ (11%) que les variantes 1c, 3d et 5a	> Cette desserte répond en partie au besoin d'une liaison TP entre Crissier Ouest et Nord mais son niveau de faisabilité est à étudier et son coût d'exploitation est important. Taux de couverture : 10%.
Taux de couverture ¹ (ligne 36 actuelle : 16 %)				
4 %	10 %	10 %	11 %	10 %
Fréquentation annuelle (ligne 36 actuelle : 442'000 voy./an)				
155'000 voy./an	599'000 voy./an	570'000 voy./an	565'000 voy./an	565'000 voy./an
Indemnité <u>supplémentaire</u> à la charge de Crissier ² (ligne 36 actuelle : 81'000 CHF)				
137'000 CHF	135'000 CHF	98'000 CHF	71'000 CHF	78'000 CHF
Ordre de grandeur coûts infrastructurels ³				
1'900'000 CHF	1'600'000 CHF	2'000'000 CHF	700'000 CHF	1'000'000 CHF
X	X	✓	✓	✓
> variantes non recommandées par les TL		> variantes recommandées par les TL		

¹ Taux de couverture = part des coûts des transports publics couverte par les recettes provenant de la vente de billets et abonnements. Par exemple, un taux de couverture de 10% indique que 10% des frais sont couverts par la vente des billets et 90% par la collectivité publique.

² L'indemnité communale de Crissier est calculée sur la base d'une péréquation tenant compte de la part du tracé situé sur le territoire de la commune et de la part de la taille démographique de la commune. Pour les variantes étudiées, le taux imputé à la commune de Crissier correspond à 4% à 5% des indemnités communales. Les indemnités communales globales correspondent au coût d'exploitation total moins les entrées en billets et abonnements et moins les indemnités cantonales.

³ Ordre de grandeur coûts infrastructurels : calculé sur la base du nombre de nouveaux arrêts à construire, multipliés par un coût unitaire grossier de 100'000 CHF. Aménagements routiers divers et opérations foncières non pris en compte.



L'analyse des TL identifie trois variantes préférentielles au regard des objectifs de desserte et de liaison TP, des contraintes d'aménagements et des coûts d'exploitation et du taux de couverture.

Les variantes privilégiées sont celles qui prolongent la ligne 36 en direction du nord. Il n'est pas jugé pertinent de poursuivre ce prolongement jusqu'à la gare de Renens (variantes C3d et C1c), cela faisant doublon avec la ligne 32 existante, ligne qui devrait par ailleurs voir sa cadence augmenter.

Des difficultés techniques sont rencontrées en traversée ou en insertion de route cantonale, en giration au centre de Crissier et pour créer des terminus à Renens ou au chemin de la Voyère ou de la Déserte. En cas d'intérêt confirmé pour la variante concernée, ces éléments nécessiteraient des approfondissements.

Les aménagements détaillés de génie civil nécessaires à la réalisation des variantes n'ont pas été chiffrés précisément. Le nombre d'arrêt est toutefois indiqué, ce qui permet une première estimation des coûts par objet. Ces aspects seront à affiner.

L'adéquation d'un nouveau tracé de ligne de bus avec les besoins spécifiques de la desserte scolaire reste à confirmer par la Direction des écoles tenant compte des contraintes diverses liées aux transports des élèves.

4. Perspectives de développement

Les éléments exposés ci-dessus permettent à la Municipalité de conclure que l'amélioration de la desserte présente une faisabilité technique relativement bonne, et une faisabilité économique raisonnable. Les variantes proposées ne permettent pas une desserte exhaustive des quartiers, mais une amélioration considérable.

Selon la Municipalité et le service de l'urbanisme, l'analyse détaillée permet de sélectionner trois variantes préférentielles, mais pas encore de statuer sur une variante. Une étape supplémentaire d'analyse et de réflexion, avec consultation de la/des commission/s concernée/s, est jugée nécessaire.

En plus des aspects déjà abordés, il s'agira de tenir compte des éléments suivants :

- potentiel de réduction des besoins en bus scolaires, à charge de la Commune
- possibilités de cofinancement de la partie infrastructurelle du projet par la Confédération dans le cadre de la politique des agglomérations, coordination avec le projet de projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) version 2025.

Une fois une variante finale choisie, la démarche proposée pour mettre en œuvre l'amélioration demandée est la suivante :

Phases

1. Validation de la variante finale par le Conseil d'administration des TL
2. Développement de la variante retenue : phases SIA 31, 32, 33 (procédure LRou) et 41, par ouverture d'un compte d'attente
3. Demande de crédit d'ouvrage, y c. montant engagé par le compte d'attente à la phase 2
4. Exécution

5. Bilan sur les requêtes du postulat

Au vu des éléments exposés ci-dessus, le bilan suivant peut être dressé au sujet des requêtes du postulat :

- "effectuer une mise à jour de l'étude afin de tenir compte des développements récents (ouverture d'OASSIS, de Smarthill et développement prévu du centre sportif de la Ruayre)"

- ⇒ Comme indiqué au chapitre 2, une mise à jour de l'étude Christe & Gyga Ingénieurs Conseils SA n'a pas été mandatée, la prise en compte des développements récents ayant pu se faire directement par les TL, sans frais pour la Commune. L'objectif de fond est donc considéré comme atteint.
- "évaluer avec les TL la faisabilité et le coût des principales variantes proposées par l'étude"
 - ⇒ Les chapitres précédents et la présentation annexée fournissent une évaluation de la faisabilité et des coûts tel que demandé. Cette requête est considérée comme traitée.
- "déposer devant le Conseil, après consultation des commissions permanentes, une proposition pour une amélioration de la desserte en transports publics de Crissier, assurant en particulier une bonne couverture des zones résidentielles au nord de Crissier, d'OASSIS et du centre sportif de la Ruayre."
 - ⇒ La démarche proposée plus haut permet d'atteindre les objectifs visés par cette requête.

6. Conclusions

Au vu des éléments invoqués dans le présent rapport, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

Le Conseil communal de Crissier

- Vu le rapport de la Municipalité relatif au postulat « Pour une meilleure desserte des quartiers de Crissier par les transports publics » du RESOC
- Considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour

décide

1. De prendre acte du rapport concernant le postulat et de le classer.
2. De charger la Municipalité de poursuivre le processus conformément à la démarche proposée au chapitre 4 ci-avant.

Adopté par la Municipalité en séance du 31 octobre 2022

AU NOM DE LA MUNICIPALITE
 Le Syndic / La Secrétaire

Laurent Bovay

Marie-Christine Berlie

Annexe :

- TL, septembre 2022. *Prolongement de la ligne 36 – Crissier Nord*. Version complétée reçue le 07.10.2022 des TL.

Prolongement de la ligne 36 – Crissier Nord

tl/Hinda Ben Ameer
sept 2022

Note du service de l'urbanisme de Crissier :
Version reçue le **07.10.2022** des TL





Rappel du contexte

La commune va faire l'objet d'**importants développements urbains** durant les prochaines années.

Cela va entraîner une **densification de la commune avec l'arrivée de plusieurs milliers d'habitants et la création de quelques milliers d'emplois**.

Une mesure phare de mobilité inscrite au PALM (axes forts) viendra accompagner ces changements par le renforcements de la desserte en TP avec notamment:

- le BHNS (bus à haut niveau de service) t2 entre Bussigny gare et Lutry-Corniche, qui desservira le centre de Crissier toutes les 7,5 minutes à échéance 2026,
- le tram t1 entre Croix Péage et Lausanne-Flon, qui desservira le Sud de Crissier toutes les 6 minutes, planifié à horizon 2024 entre Renens et Croix Péage et à horizon 2026 entre Lausanne-Flon et Renens,
- Par ailleurs, un renforcement de l'offre de la ligne 32 est également envisagée à moyen terme (2027). Actuellement, cette ligne a une fréquence de 12 minutes le matin de 6h à 8h et 15 minutes toute la journée. Vu l'augmentation de la fréquentation et les potentiels de rabattement sur la ligne, la fréquence pourra passer à 10 minutes toute la journée.

Objectif du projet

Avec ces futures renforcements d'offre, certains quartiers de la commune resteront tout de même excentrés de ces nouvelles dessertes. Aussi la commune de Crissier a mandaté le Bureau d'études C&G Ingénierie SA pour proposer des scénarii de desserte avec les objectifs suivants:

- d'une part améliorer la desserte en TP des quartiers Nord et Est de la commune qui vont également faire l'objet de développements urbains
- Et d'autre part créer une liaison en TP entre le secteur Ouest de Crissier, polarité commerciale importante de la commune, entre autre.

La présente étude reprend les propositions d'extension de la ligne 36 formulées en 2020 par le bureau d'études et les propositions formulées par les services des tl.

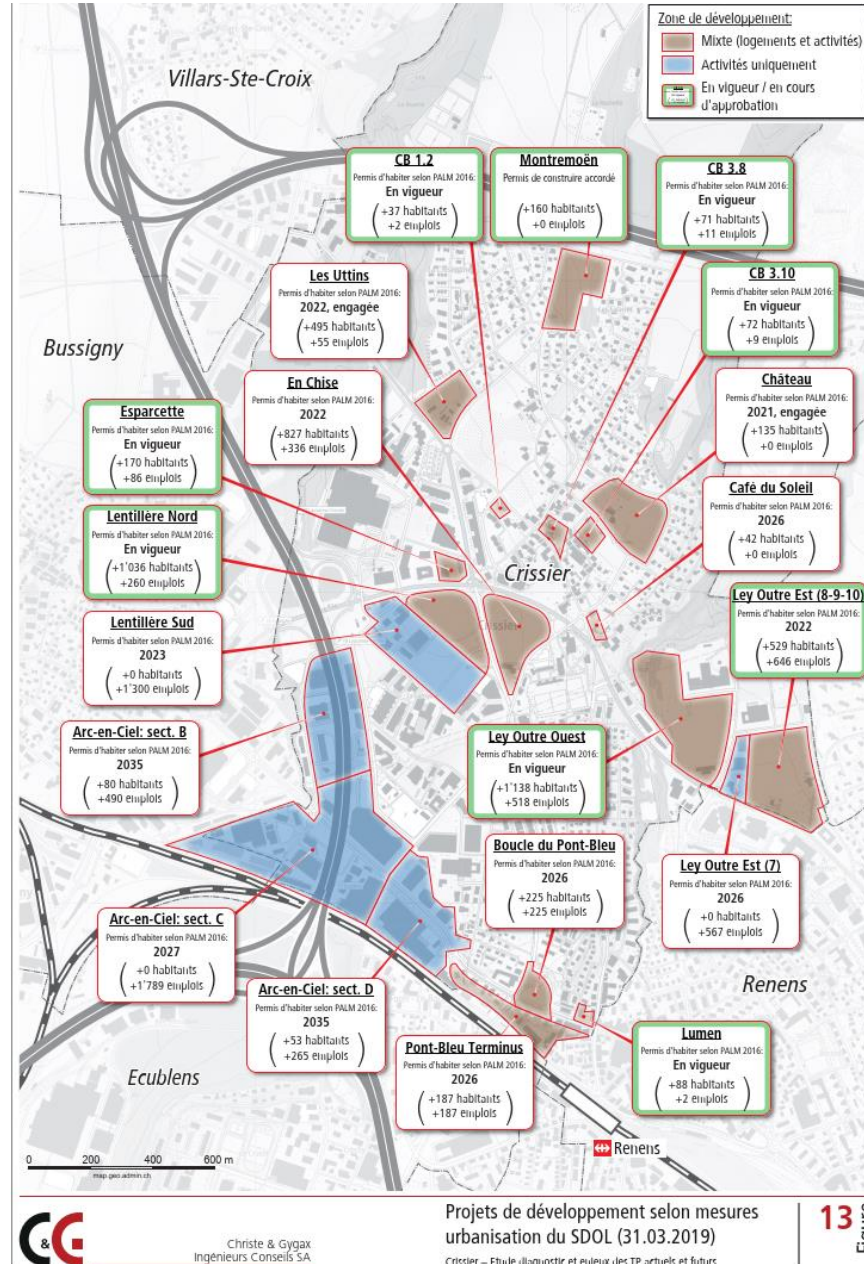
L'objectif est de mener une analyse comparative des scénarii de prolongement de la ligne 36 pour permettre à la commune d'identifier le scénario préférentiel qui sera approfondi par la suite.

tl Développements urbains – extraits étude C&G Ingénierie SA

Extrait étude C&G janvier 2020

La Commune de Crissier compte actuellement environ 8'200 habitants pour 9'000 emplois. Les projets de développement et leur potentiel d'accueil en habitants et emplois sont inscrits dans le Projet d'Agglomération Lausanne Morges (PALM). Dans le PALM 2016, le potentiel de développement à pleine densification à horizon 2035 a été calculé à environ:

- + 5'000 habitants
- + 6'900 emplois



13
Figure

ANALYSE DES VARIANTES

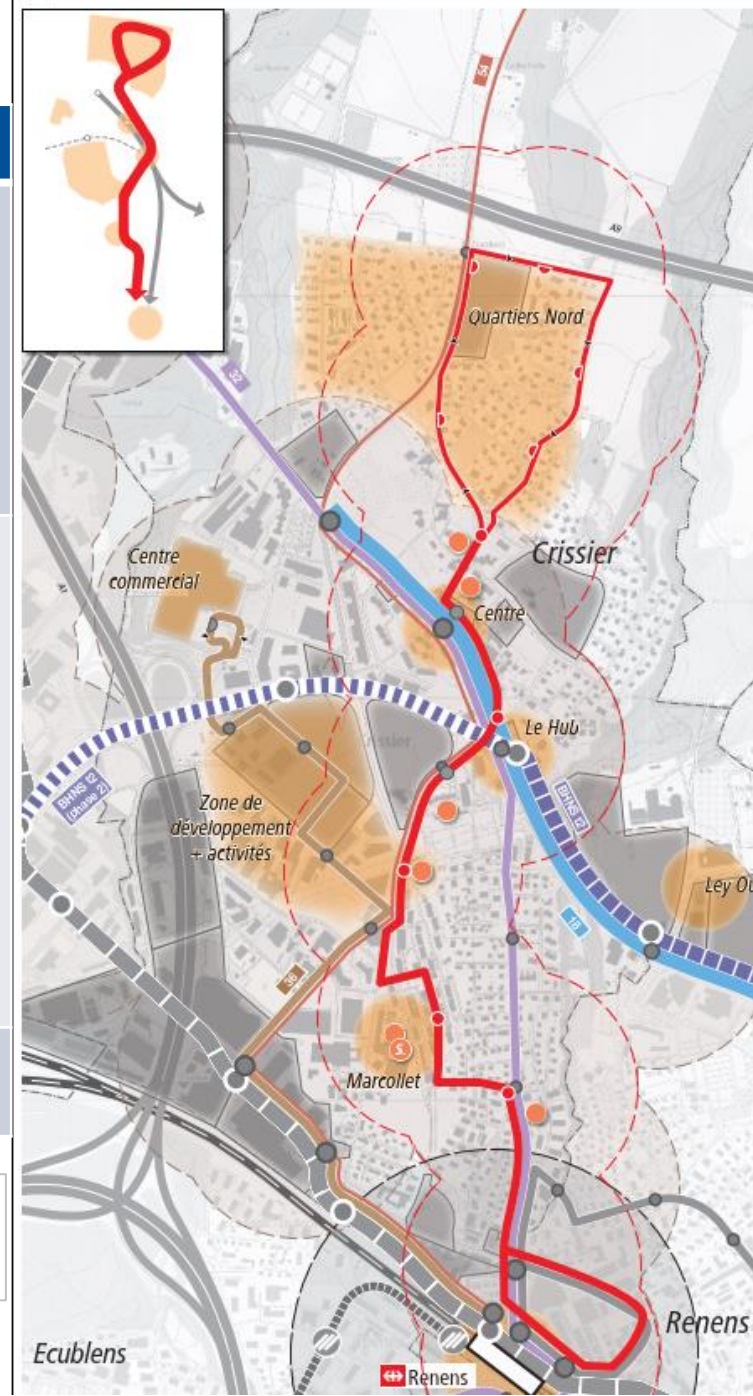
Offre de la ligne 36 actuelle:

- Lundi-dimanche
- Amplitude: 5h-00h toute la semaine
- Fréquence: 15min
- Nombre de véhicules: 2
- 5,74km
- Temps de parcours de la ligne: 8min

→ Les calculs des coûts d'exploitation et indemnités pour les variantes d'extension de la ligne 36 et de la nouvelle ligne (variante C3d) ont été fait sur la base de l'offre actuelle afin d'avoir des éléments comparables,
→ une marge de manœuvre est donc possible sur les coûts d'exploitation qui sont présentés dans la suite de l'analyse

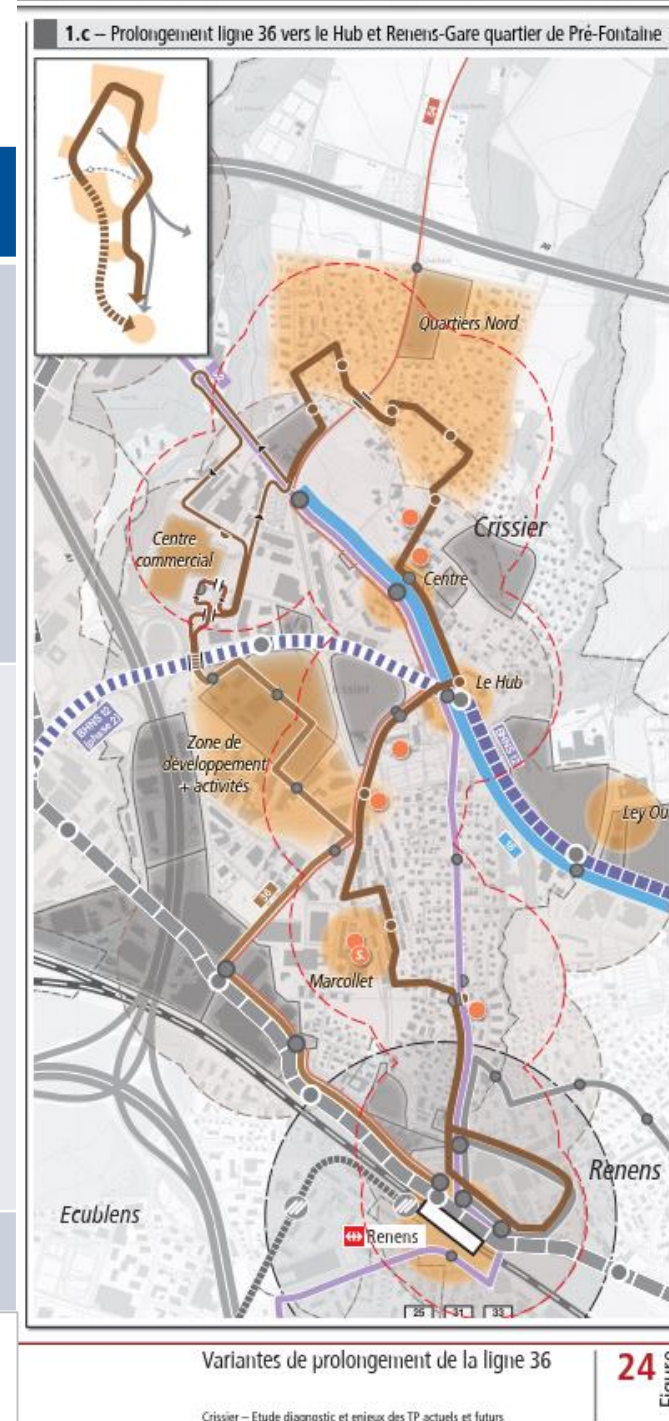
	Points forts	Points faibles
Desserte	- Desserte des quartiers Pré-Fontaine et futur programme immobilier Lumen - Desserte des 5 écoles de Crissier dont 4 à proximité d'une ligne de TP	- Risque de concurrence avec les lignes 32 et 36 - Les reports entre les lignes sont difficilement mesurables - Pas de liaison TP Nord-Ouest
Aménagements de voirie		- aménagement d'un terminus dans les quartiers Nord et à Renens Gare - passage par un tronçon actuellement fermé à la circulation motorisée dans le quartier Pré-fontaine et croisements des bus et girations compliqués dans ce quartier, peu de foncier disponible pour l'aménagement des arrêts
Coûts d'exploitation annuel – nouvelle ligne		3,4MCHF en plus de la L36 existante

→ Cette desserte ne répond pas au besoin d'une liaison TP entre Crissier Ouest et Nord et représente un coût d'exploitation trop important vu le taux de couverture très faible 3,88%



	Points forts	Points faibles
Desserte	- Liaison TP Est – Nord – Ouest - desserte du quartier Pré-Fontaine - Desserte des groupes scolaires de Crissier	- Les périodes d'exploitation ne sont peut-être pas compatibles avec celle de la ligne 36
Aménagements de voirie		- création d'un terminus à Renens Gare très difficile aucun battement n'est possible en l'état aux deux terminus, - traversée du quartier Pré-Fontaine: passage par un tronçon actuellement fermé à la circulation motorisée - (quartier Pré-Fontaine, faisabilité à tester). - réaménagement du carrefour Timonet - Crésentine
Coûts d'exploitation annuel		5,1MCHF

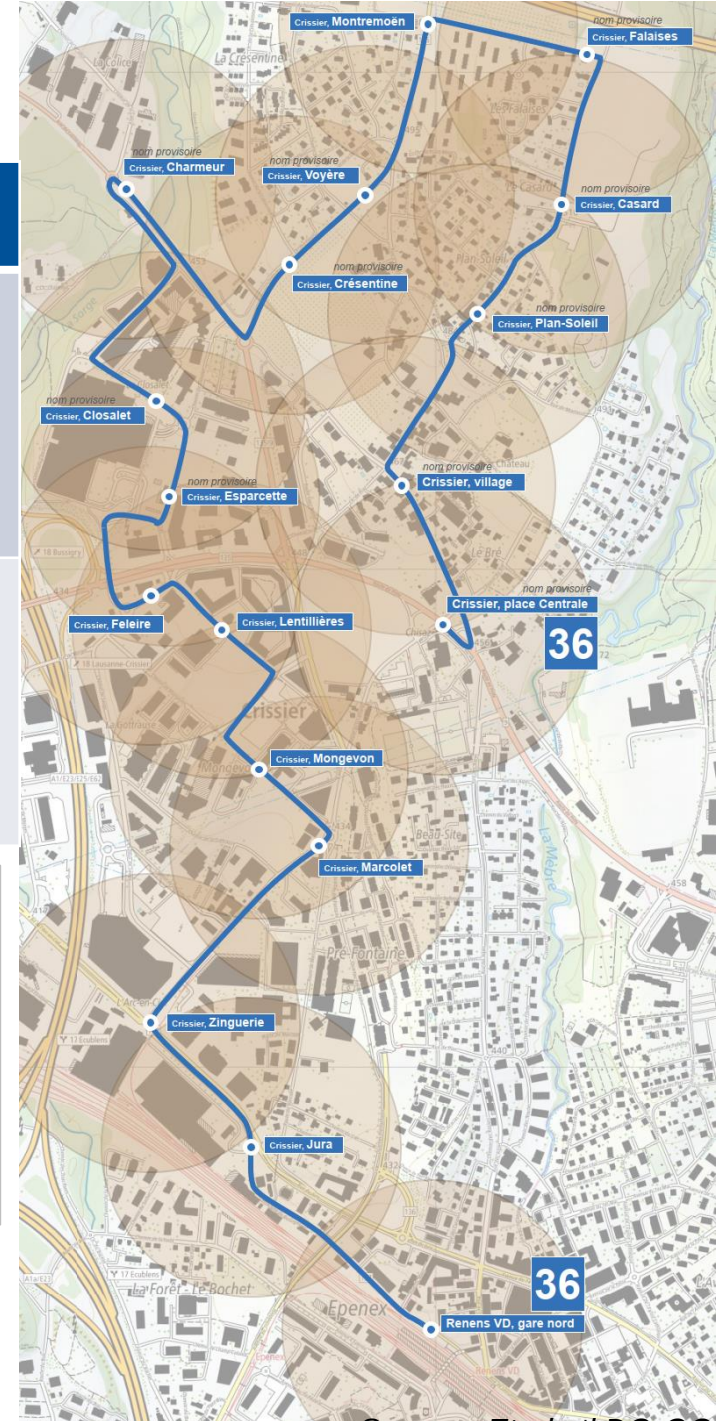
→ une exploitation difficile en l'état avec des coûts d'exploitation quasi-triplés et un taux de couverture de 9,99%



	Points forts	Points faibles
Desserte	- Connexion entre Crissier nord, Crissier Est et le centre-ville - Arrêts en double sens: participe à une meilleure lisibilité des arrêts pour les usagers - Desserte du GS La Romanellaz - Raccordement possible au BHNS	
Aménagements de voirie	- Pas d'aménagement de carrefours à réaliser	- Difficulté de croisement des bus dans le centre de Crissier - Terminus Crissier/interface BHNS - Aménagements des arrêts et des traversées piétonnes sur les routes cantonales

Nombre de quais	- 10 nouveaux arrêts en double sens - 20 nouveaux quais
Nombre de voyageurs	570K
Cout d'exploitation annuel	4,7MCHF
Indemnité totale ligne	4,2MCHF
Taux de couverture	10,25%

- Cette extension répond à la demande de liaison TP entre les secteurs Est et Nord et permet également de desservir le centre de la commune
- Son taux de couverture reste acceptable



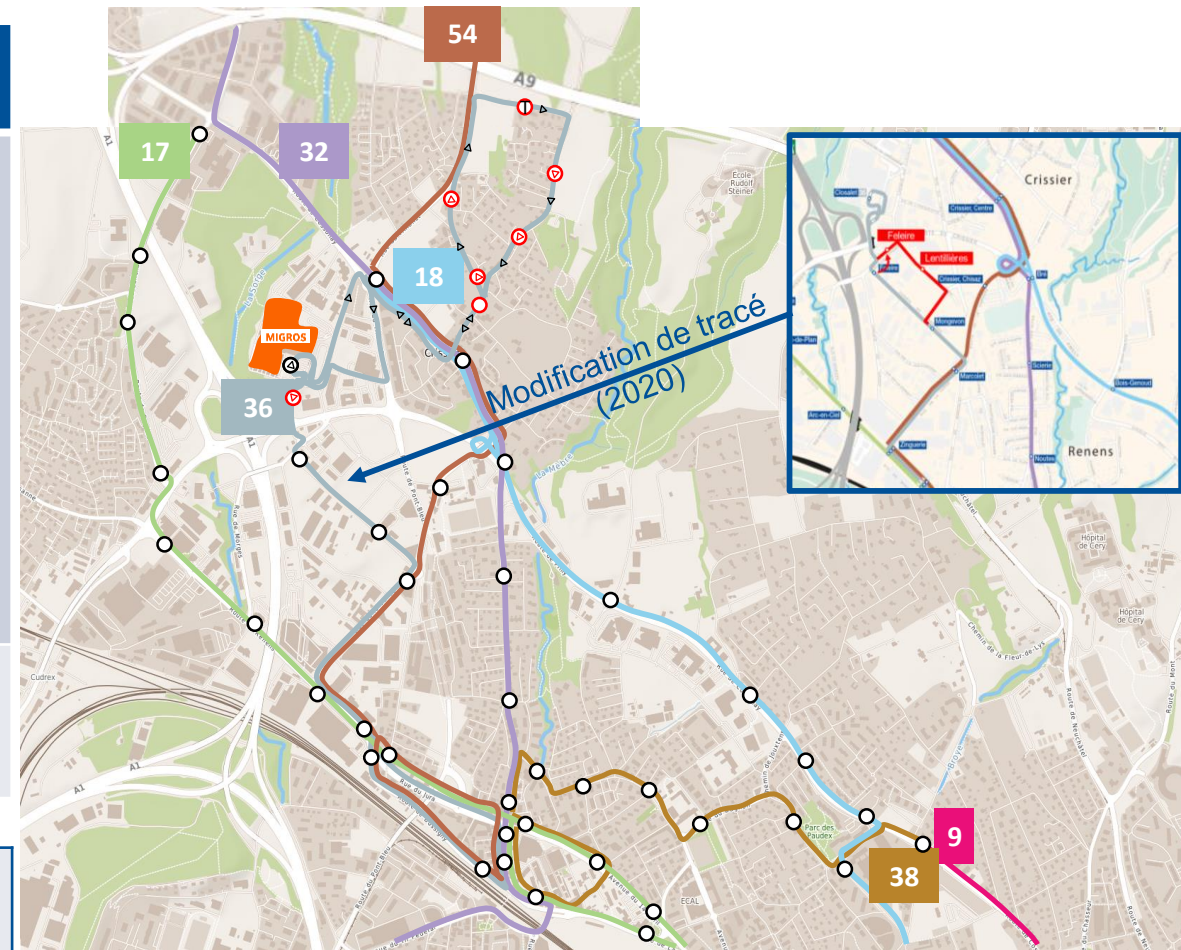
Communes	Répartition de la part supplémentaire liée à la variante	
Belmont	23000	1%
Bussigny	42 000	2%
Chavannes	45 500	2%
Crissier	98 000	5%
Ecublens	65 000	4%
Epalinges	64 000	3%
Lausanne	979 000	54%
Le Mont	46 000	3%
Lutry	66 000	4%
Paudex	8 800	0,5%
Prilly	63 000	3%
Pully	154 000	8%
Renens	139 000	8%
St-Sulpice	26 000	1%
Villars ste-croix	9 600	1%

	Extension Crissier Nord et centre
Total Indemnités communales CHF	1 829 000
Indemnités cantonales CHF	500 000

	LI 36 base	LI 36 prolongée
Indemnité totale CHF	1 926 000	4 255 000

	Points forts	Points faibles
Desserte	- Connexion entre le centre-ville de Crissier et l'entrée avant de la Migros - Desserte des quartiers nord de Crissier, dont le nouveau projet en construction - Desserte à proximité de l'école la Romanellaz (aucune desserte TP actuellement)	- Boucle avec des arrêts desservis uniquement dans un sens
Aménagements de voirie	Pas d'aménagement de carrefours à réaliser, uniquement les arrêts	Difficulté de croisement des bus dans le centre de Crissier

Nombre de quais	- 1 nouvel arrêt double sens et 5 nouveaux arrêts en sens unique - 7 nouveaux quais
Nombre de voyageurs/an attendus	565K
Coût d'exploitation annuel	4,3MCHF
Indemnité totale ligne	3,8MCHF
Taux de couverture	11,25%



→ Cette extension répond à la demande de liaison TP entre les secteurs Est et Nord de la ville avec un meilleur taux de couverture que les variantes 1c, 3d et 5a

tl Variante tl A4.b «grande boucle» : ligne 36 prolongée vers Crisser-nord - détail des Indemnités

Communes	Répartition de la part supplémentaire liée à la variante	
Belmont	18 600	1%
Bussigny	33 800	2%
Chavannes	36 800	3%
Crissier	71 200	5%
Ecublens	52 300	4%
Epalinges	51 800	4%
Lausanne	792 000	54%
Le Mont	37 300	3%
Lutry	53 400	4%
Paudex	7 100	0%
Prilly	51 000	3%
Pully	125 000	8%
Renens	112 700	8%
St-Sulpice	21 000	1%
Villars ste-croix	7 800	1%

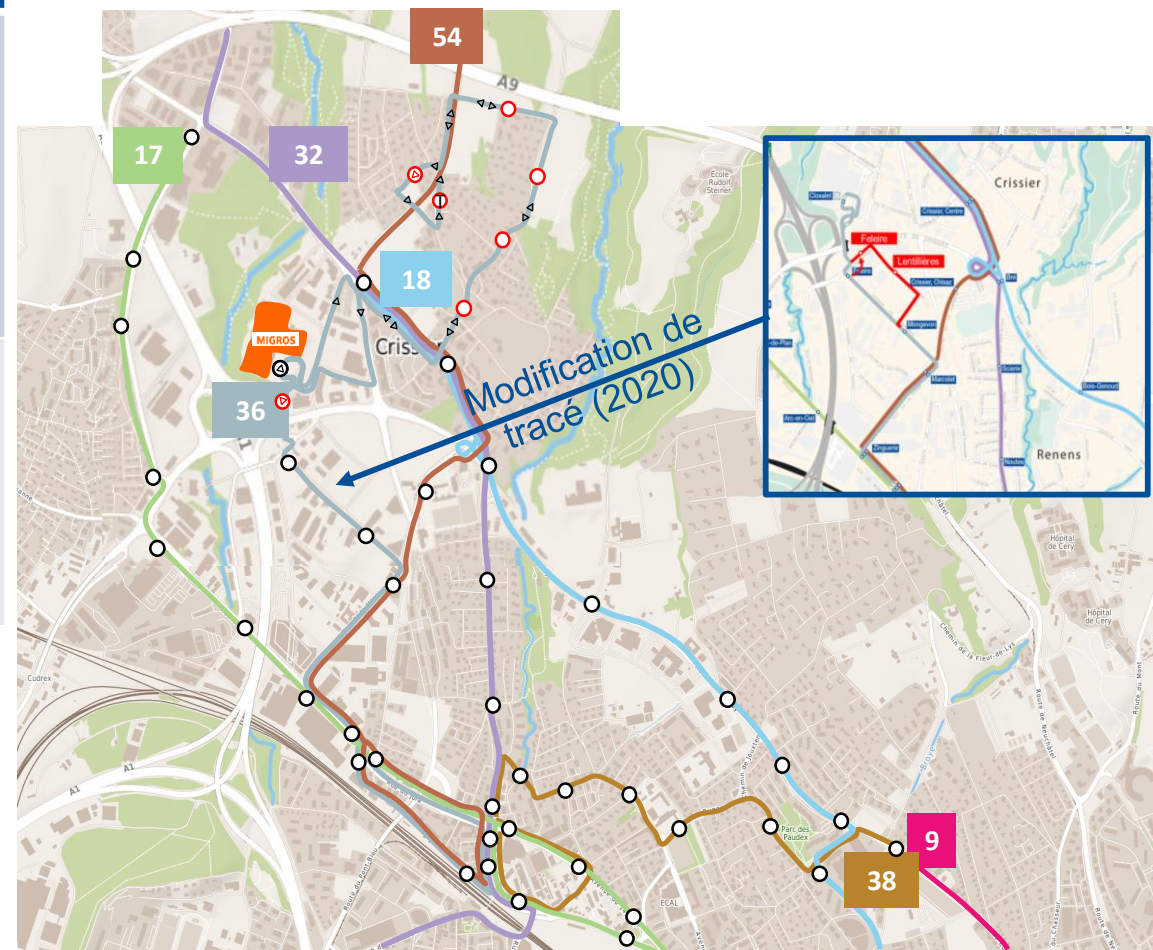
	Extension A4.b
Total Indemnités communales CHF	1 472 000
Indemnité cantonale CHF	400 000

	LI 36 base	LI 36 prolongée
Indemnité totale CHF	1 926 000	3 800 000

Variante tl A5.a : ligne 36 prolongée vers Crissier-nord

	Points forts	Points faibles
Desserte	- Connexion entre le centre-ville de Crissier et l'entrée avant de la Migros - Arrêts dans les deux sens - Desserte à proximité de l'école La Romanellaz (aucune desserte TP actuellement)	- desserte partielle de Crissier Est
Aménagements de voirie		- Difficulté de croisement des bus dans le centre de Crissier - aménagement à la sortie de la route du Timonet - Aménagement du terminus

Nombre de quais	- 5 nouveaux arrêts en double sens - 11 quais
Nombre de voyageurs/an attendus	565K
Coût d'exploitation annuel	4,6MCHF
Indemnité totale ligne	4,16MCHF
Taux de couverture	10,37%

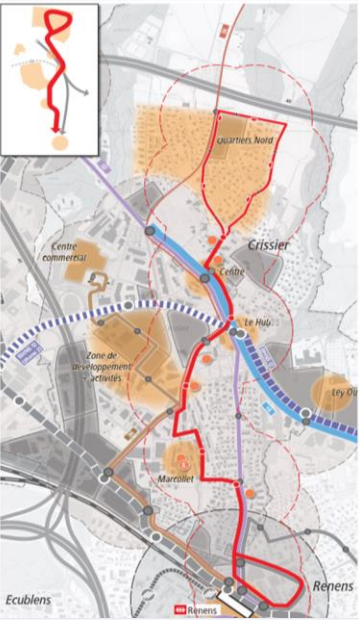
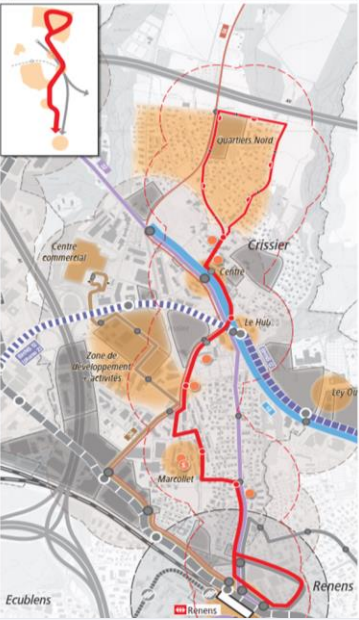
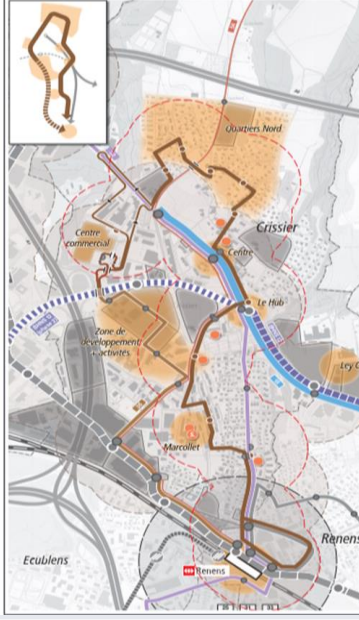


→ Cette desserte répond en partie au besoin d'une liaison TP entre Crissier Ouest et Nord mais son niveau de faisabilité est à étudier et son cout d'exploitation est important

Communes	Répartition de la part supplémentaire liée à la variante	
Belmont	22 200	1%
Bussigny	40 500	2%
Chavannes	44 150	3%
Crissier	78 000	4%
Ecublens	62 800	4%
Epalinges	62 100	4%
Lausanne	950 000	54%
Le Mont	44 700	3%
Lutry	64 100	4%
Paudex	8 500	0%
Prilly	61 200	3%
Pully	150 000	9%
Renens	135 200	8%
St-Sulpice	25 230	1%
Villars ste-croix	9 350	1%

	Extension A5a
Total Indemnités communales CHF	1 758 000
Indemnité cantonale CHF	480 000

	LI 36 base	LI 36 prolongée
Indemnité totale CHF	1 926 000	4 163 000

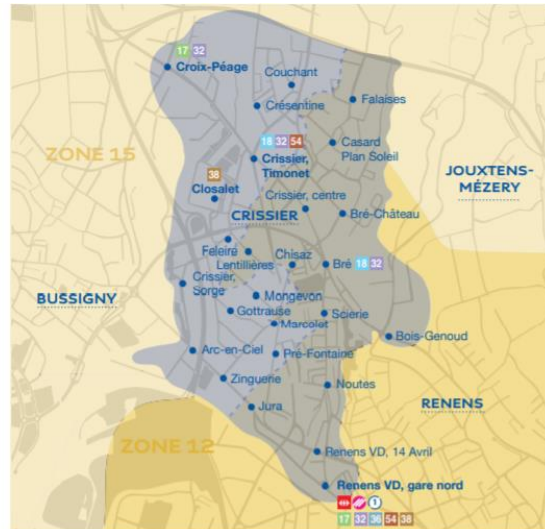
Ligne 36 actuelle		Synthèse des variantes			
Renens VD, Gare Nord – Crissier, Cloalet	Variante C3d: Nouvelle ligne	Variante C1c: Prolongement Crissier Nord centre et gare	Variante extension Crissier Nord – centre-ville	Variante A4b «grande boucle»: Prolongement vers Crissier Nord	Variante A5a: Prolongement vers Crissier-nord
					
	Potentiellement 11 nouveaux arrêts dont: 1 terminus Renens gare - 7 arrêts en double sens - 5 arrêts en sens unique, - 20 nouveaux quais au total - Double avec les lignes 32 et 36: phénomène de cannibalisme entre les lignes - Pas de liaison entre le quartier Ouest et le quartier Nord de Crissier	- 8 nouveaux arrêts double sens - 16 quais - création d'une zone de battement terminus Renens → pas compatible avec les travaux du Tram - le passage dans le quartier piéton de Pré-Fontaine - réaménagements de carrefour	- 10 nouveaux arrêts en double sens - 20 nouveaux quais - Insertion sur la route du Timonet/giration - Giration en centre de Crissier à vérifier	- 1 nouvel arrêt double sens et 5 nouveaux arrêts en sens unique - 7 nouveaux quais - Pas d'aménagements à réaliser - Gestion du terminus compliquée - Niveau de faisabilité favorable	- 5 nouveaux arrêts en double sens et un terminus - 11 quais - Croisements difficiles - aménagement à réaliser à la sortie de la route du Timonet - Aménagement du terminus (impact sur la parcelle communale 1249?)
14 000 h/an 163 000Km/an 2 Vhc	21 535 h/an 235 644 Km/an 3 Vhc	30 442 h/an 452 404 Km/an 5 Vhc	28 713 h/an 402 960Km/an 4Vhc	26 336 h/an 295 561 Km/an 4 Vhc	28 713 h/an 343 319 Km/an 4Vhc
442 000 voy/an	155Kvoy/an	599Kvoy/an	570Kvoy/an	565K voy/an	565K voy/an

tl

Synthèse: Coûts d'exploitation et indemnité Crissier sur la base du budget et du réseau 2023

	Etat de référence – L36 actuelle 2022	Variante C3d – nouvelle ligne	Variante C1c – prolongement nord-sud	Variante extension nord-centre	Variante A4b – grande boucle prolongement vers Crisser-nord	Variante A5a – prolongement vers Crisser-nord
Nombre de voyageurs/an	442K	155k	599K	570K	565K	565k
Indemnités supplémentaire Crissier		137 000	135 000	98 000	71 200	78 000
Taux de couverture	16,4%	3,9%	9,9%	10,3%	11,3%	10,4%

tl TaxiBus et variante TADD



Taxibus : Tableau synthèse fréquentation 2019	958 Crissier
Nbr arrêts	26
Courses annuelles	623
Passagers annuels	629
Km annuels	1'143
Coût annuel	13'000

Ces dernières années, l'offre régulière tl s'est fortement développée : de nouvelles lignes ont été créées, les cadences ont été renforcées ainsi que l'amplitude des heures de dessertes. Cette évolution du réseau nominal a progressivement rendu moins nécessaire le maintien de l'offre TaxiBus et a conduit à la suppression de certaines zones.

Dans le cadre du nouvel appel d'offres, il a été proposé de poursuivre l'optimisation de la desserte en lien avec l'évolution du réseau de base.

Ainsi, Au regard de l'évolution de l'offre et du rapport coût/fréquentation, le Conseil d'Administration, a validé la suppression de la zone taxibus de Crissier, effective au changement d'horaire de décembre 2022.

Par ailleurs, concernant le TADD, dans le cas présent, cette offre ne répond pas précisément au besoin de renforcement de la desserte de Crissier Nord et ne permettra pas le rabattement de la part modale du TIM vers les TP. Il semble donc plus adapté de privilégier une ligne fixe.

Au regard:

- des objectifs de desserte et de liaison TP,
- des contraintes d'aménagements,
- des coûts d'exploitation et du taux de couverture,

Les variantes préférentielles sont:

- ✓ Variante A4b – grande boucle prolongement vers Crisser-nord
- ✓ Variante A5a – prolongement vers Crisser-nord
- ✓ variante extension Crissier nord-centre-ville

Prochaines étapes:

- Choix communal sur le projet d'extension de la ligne 36
- Construction de l'image directrice 2040 du SDOL en 2023 dans laquelle devra s'inscrire l'extension de la ligne 36
- Intégration du projet d'extension de la ligne 36 dans le PALM 2025 → Mesure de cofinancement
- Mise en service de la ligne dès 2028