

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

**à l'interpellation Michele Mossi et consorts au nom des députés représentant les groupes parlementaires au sein du groupe de concertation pour les axes forts de transport public urbain (AFTPU) du PALM demandant au Conseil d'Etat une confirmation de son engagement pour le prolongement vers l'Ouest de la nouvelle ligne de tram**

### ***Rappel de l'interpellation***

*Les premières voies des tramways lausannois furent posées en mars 1896 et la première ligne fut inaugurée le 29 août suivant. Dans les années 1930, le réseau comptait 66 km de lignes. Ces lignes furent remplacées l'une après l'autre par l'arrivée des autobus et trolleybus et l'exploitation du réseau de tramways lausannois cessa définitivement en 1964.*

*Cinquante ans après l'arrêt de l'exploitation de la dernière, une nouvelle ligne devrait finalement être inaugurée en 2017 entre la gare CFF de Renens et le Flon. Avec ses 4,7 km et ses 9 rames, il s'agira de la nouvelle ligne de tram la plus courte au monde. Elle sera équipée d'un dépôt et garage atelier, actuellement prévu sur le site urbain de Perrelet.*

*L'EMPD 141 prévoyait que cette première étape de développement du nouveau tramway lausannois (en priorité A de la Confédération) soit suivie d'une deuxième étape (en priorité B de la Confédération) caractérisée par un prolongement de la ligne à ses deux extrémités : du Flon vers le quartier de la Blécherette et de Renens en direction de Bussigny et Villars-Ste-Croix. Or, le premier prolongement rencontre des difficultés de choix de mode de transport et de tracé et le deuxième, déclassé en priorité C, risque d'être repoussé aux calendes grecques. Aucune solution ne semble donc se dessiner à court terme pour l'agglomération de l'Ouest lausannois, en plein développement démographique, industriel et commercial.*

*Nos ancêtres ont su mettre en exploitation 11 km de ligne en seulement 6 mois. Aujourd'hui nous devons faire preuve d'ambition et d'esprit visionnaire en intégrant, dans la première étape de développement déjà, le prolongement de la ligne de tram vers l'Ouest. Les avantages de ce prolongement immédiat sont multiples. Entre autres :*

- il permettra de faire face aux besoins de l'Ouest lausannois en reliant directement le centre-ville de Lausanne à la zone industrielle et commerciale très fréquentée de Crissier-Bussigny, où le développement du trafic motorisé individuel est anarchique et le besoin d'une véritable alternative en commun est réel, preuve en est le succès de la nouvelle ligne de bus no 17 ;*
- il permettra également de relier de façon efficace les nouveaux quartiers résidentiels de l'Ouest lausannois ;*
- il deviendra une véritable artère de développement de l'Ouest lausannois.*

*Il s'agit d'un acte politique fort de la part du canton, une démonstration tant à la population vaudoise qu'à la Berne fédérale que ce projet ne se limite pas à un projet de transport lausannois, mais est un projet pour l'agglomération.*

*Dans ce contexte, les signataires demandent au Conseil d'Etat :*

- de confirmer son engagement pour un prolongement à très court terme de la ligne de tram Flon-Renens vers l'Ouest lausannois, au-delà de la gare Renens ;*
- de confirmer si ce prolongement peut être réalisé immédiatement à la suite de l'inauguration du tronçon Flon-Renens, voire en parallèle ;*
- de présenter les démarches en cours et prévues pour que ce prolongement puisse être accepté par la Confédération parmi les projets en priorité B ;*
- de décrire les éventuelles possibilités de financement et/ou pré-financement de ce nouveau tronçon par le canton.*

*Souhaite développer.*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

### **Projets d'agglomération et financement fédéral par le fonds d'infrastructure.**

En octobre 2006, ont été adoptés la Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (LFIInfr RS 725.13) ainsi que l'arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure. Ce fonds, doté de 20,8 milliards de francs, comporte 6 milliards de francs pour l'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations (état des prix en 2005, compte non tenu du renchérissement ni de la TVA).

La LFIInfr chargeait le Conseil fédéral de soumettre à l'Assemblée fédérale dans un délai de deux ans un programme de financement des crédits destinés au trafic d'agglomération. La LFIInfr prévoit également que le Conseil fédéral rende compte tous les quatre ans de l'état de réalisation de ce programme et lui propose d'allouer les moyens nécessaires pour la période suivante (de 4 ans).

Le financement fédéral repose sur l'adoption de projets d'agglomération puis sur l'évaluation de leur rapport coût/efficacité par la Confédération. Ainsi, en décembre 2007, l'agglomération Lausanne Morges a déposé auprès de la Confédération son Projet d'Agglomération Lausanne Morges (PALM). L'une des mesures du PALM est une ligne de tramway dont les études d'opportunité et de faisabilité ont conclu à un phasage en deux étapes. Sa partie centrale, entre Renens et Lausanne (place de l'Europe) était candidate à la première tranche de financement fédéral (priorité A), alors que ses deux extrémités, en direction de l'Ouest et du Nord de l'agglomération, étaient annoncées candidates à la deuxième tranche de financement fédéral (priorité B).

La Confédération a évalué favorablement le PALM, dont les mesures admises dans la première tranche de cofinancement fédéral bénéficieront d'un taux de financement de 40%. S'agissant du prolongement du tramway dans l'Ouest lausannois souhaité par l'agglomération en priorité B, la Confédération a relevé dans son évaluation que cette extension était pertinente mais prématurée. Elle a donc jugé qu'elle devait être déclassée en priorité C.

La première tranche de financement fédéral pour le trafic d'agglomération a été libérée par arrêté fédéral le 21 septembre 2010 pour un montant total de 1,5 milliard de francs. Elle est destinée aux seules mesures pour lesquelles la Confédération a admis la priorité A. De ce 1,5 milliard, 165 millions de francs ont été attribués au PALM, dont 74 millions de francs à la première étape du tramway, entre Renens et Lausanne.

Selon les dispositions fédérales en vigueur, cette première tranche de financement est régie par un accord sur les prestations et des conventions de financement stipulant les engagements réciproques de

la Confédération et de l'agglomération. La convention de financement sera signée au moment où le permis de construire sera entré en force et que le financement local sera garanti. Elle contiendra le planning des versements du financement fédéral. Au cas d'un éventuel retard dans la libération des fonds fédéraux pour cause de manque de liquidités du fonds d'infrastructures, les collectivités publiques engagées dans les projets d'agglomération (canton, communes) ont la possibilité légale de procéder à des financements préalables sans intérêts permettant de maintenir le calendrier de réalisation prévu.

Cette possibilité de préfinancement est cependant strictement limitée aux objets au bénéfice d'un financement fédéral déjà confirmé par l'arrêté fédéral du 21 septembre 2010. Elle ne concerne donc pas les deux extensions de la ligne de tramway, colloquées à ce jour par la Confédération en priorité B et C, qui n'ont donc pour le moment pas de financement fédéral octroyé par les Chambres fédérales.

La prochaine tranche de financement fédéral sera libérée en 2014, pour des objets dont le début des travaux débutera au plus tôt en 2015. Cette deuxième tranche de crédit sera votée après que les agglomérations auront déposé une actualisation de leurs projets (dits projets d'agglomération de deuxième génération) à fin juin 2012 et que la Confédération aura à nouveau procédé à leur évaluation coût/efficacité.

Le PALM de deuxième génération est donc actuellement en cours d'élaboration. Au terme de cette révision, l'agglomération Lausanne Morges déposera un programme de mise en œuvre actualisé. La Confédération jugera ce programme, fixera un taux de subventionnement et sélectionnera les mesures qu'elle entend cofinancer, dans la mesure où leur rapport coût/efficacité et leur calendrier de réalisation correspondants seront jugés pertinents.

## **Réponse aux demandes**

### ***Les signataires demandent au Conseil d'Etat de confirmer son engagement à très court terme de la ligne de tram Flon-Renens vers l'Ouest lausannois, au-delà de la gare de Renens***

Le Conseil d'Etat confirme son intention de réaliser le prolongement de la ligne de tramway Flon-Renens vers l'Ouest lausannois, au-delà de la gare de Renens. Il ne peut cependant souscrire à la proposition de le faire à très court terme ou, comme mentionné dans l'interpellation, de l'intégrer à la première étape de développement. Le Conseil d'Etat n'entend en effet pas renoncer purement et simplement à un éventuel financement fédéral à venir, pour le seul motif d'avoir anticipé la réalisation de cette infrastructure par rapport à ce qui est planifié à ce jour et annoncé à la Confédération.

### ***Les signataires demandent au Conseil d'Etat de confirmer si ce prolongement peut être réalisé immédiatement à la suite de l'inauguration du tronçon Flon-Renens, voire en parallèle***

Les travaux en cours de révision du PALM doivent permettre l'actualisation de son programme de mise en œuvre. L'échéance de réalisation du prolongement du tramway doit être confirmée dans ce cadre, selon les principes présidant à l'élaboration des projets d'agglomération, à savoir une bonne coordination entre le développement territorial et les infrastructures de transport, mais également en considérant les impacts financiers qu'une telle réalisation impliquerait par rapport à sa fréquentation escomptée.

Dans l'hypothèse où le PALM confirmait que cette infrastructure est candidate à la prochaine tranche de financement fédéral (début des travaux dans la période 2015 – 2018) et que la Confédération retienne ce choix, un début des travaux réalisé à la suite de l'inauguration du tronçon Flon-Renens et une mise en service à l'horizon 2020 seraient possibles.

***Les signataires demandent au Conseil d'Etat de présenter les démarches en cours et prévues pour que ce prolongement puisse être accepté par la Confédération parmi les projets en priorité B***

Lors de son évaluation du PALM de 2007, la Confédération a jugé que l'extension du tramway à l'Ouest de Renens était opportune. En revanche, elle a considéré que l'échéance de réalisation était trop proche, doutant de la dynamique d'évolution des secteurs desservis. Elle considérait également que la fréquentation des transports publics qui desservait alors ce secteur était manifestement insuffisante pour justifier à moyen terme la création d'un tramway. Elle constatait que l'offre en transports publics était très faible (ligne tl 35, à une cadence variant entre 20 et 30 minutes, non desservie en soirée et le dimanche) et que des niveaux d'offre plus élevés, par des lignes de bus, pouvaient être mis en service dans l'intervalle pour accompagner l'accroissement de demande consécutif au report modal et à la densification prévue de ces quartiers.

Ce message a été entendu. Depuis lors, une ligne du trafic urbain à fréquences plus élevées (15' en pointe, 20' en heure creuse 30' en soirée et dimanche) a été mise en service, sur le tracé de la future ligne de tramway. Cette nouvelle ligne tl 17 relie donc Villars-Ste-Croix, Crissier et Bussigny à la gare de Renens ainsi qu'au centre de Lausanne sans transbordement.

Bien qu'une importante augmentation de fréquentation a pu être constatée par rapport à la situation précédente, la desserte par bus de ce secteur présente une réserve de capacité importante. Le cas échéant, une augmentation des fréquences peut permettre de faire face à court terme à la croissance attendue de la clientèle.

Dans le cadre de la révision du PALM, il importe donc aujourd'hui de documenter avec le plus grand soin quelle a été l'évolution de ces quartiers depuis 2007 et surtout quelle sera leur évolution d'ici 2020. Ces données sont nécessaires pour convaincre la Confédération, mais également et surtout pour conforter le choix de priorités que doit faire au préalable l'agglomération.

***Les signataires demandent au Conseil d'Etat de décrire les éventuelles possibilités de financement et/ou de pré-financement de ce nouveau tronçon par le Canton***

Tout comme la première étape de la ligne de tramway, son prolongement vers l'ouest impliquerait un financement cantonal prépondérant, en application de la Loi sur les Transports Publics du 11 décembre 1990.

Cette ligne serait en effet une ligne du trafic urbain en site propre, reconnue d'intérêt régional et à ce titre assimilée aux lignes du trafic régional. En conséquence, sous déduction d'un éventuel financement fédéral, le Canton prendrait en charge l'intégralité des investissements. Le Canton assumerait finalement le 70 % des contributions financières d'exploitation, le 30% restant étant à charge des communes de la région de transport Lausanne – Echallens – Oron.

Comme mentionné ci-dessus, il ne peut y avoir de pré-financement cantonal pour la part fédérale que dans la mesure où la dite part fédérale a préalablement été décidée par arrêté fédéral. Dans la mesure où il n'y a, à ce jour, pas de décision relative à un financement fédéral de ce prolongement, sa réalisation anticipée impliquerait un financement cantonal intégral.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 23 novembre 2011.

Le président :

*P. Broulis*

Le chancelier :

*V. Grandjean*