

**RAPPORT DE LA COMMISSION THÉMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIÉES
AUX TRANSPORTS ET À LA MOBILITÉ**
chargée d'examiner l'objet suivant :

Exposé des motifs et projet de décret accordant aux transports publics de la région lausannoise SA (tl) un prêt conditionnellement remboursable de CHF 147'798'000, un prêt sans intérêts de CHF 14'753'000 et une garantie d'emprunt de CHF 35'185'000 pour le financement de la participation de l'État ainsi que le préfinancement partiel de la part fédérale de la réalisation de la deuxième étape du tramway t1 entre Renens (Gare) et Villars-Sainte-Croix (Croix-du-Péage).

1. PREAMBULE

La Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) s'est réunie le jeudi 5 décembre 2024, Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Sous la présidence de Monsieur le Député Pierre-Alain Favrod, elle était composée de Mesdames les Députées Cendrine Cachemaille (remplaçant Aude Billard), Nathalie Vez, Orianne Sarrasin (remplaçant Romain Pilloud). ; ainsi que Messieurs les Députés Jean-François Cachin, Jérôme De Benedictis, Xavier de Haller, Oleg Gafner, Philippe Germain, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Bernard Nicod, David Raedler et Fabrice Tanner. Madame la Député Aude Billard ainsi que Monsieur le Député Romain Pilloud étaient excusés.

Ont également participé à cette séance Madame la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite, Cheffe du Département de la culture, des infrastructures, et des ressources humaines (DCIRH) ; Monsieur Federico Molina, Chef de la Division Planification à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) ; Monsieur Lionel Fer, Répondant projets axes forts TP et Missions spécifiques à la DGMR.

Monsieur Florian Ducommun-dit-Boudry, Secrétaire suppléant de la Commission, a rédigé les notes de séance et en est vivement remercié.

2. VISITE DE LA COMMISSION SUR LE TERRAIN

La Commission était invitée à effectuer une visite du premier et second tracé du tramway. Dans un bus spécialement affrété, la délégation a pris la direction de Renens-Gare puis de Villars-Sainte-Croix.

Le parcours a été ponctué des explications de la Conseillère d'Etat et des services étatiques, des syndicats et municipaux des communes concernées, ainsi que de représentants de l'entreprise des transports lausannois (tl).

A l'issue de ce trajet qui s'est finalement terminé à Bussigny, les membres de la Commission remercient la Conseillère d'Etat et ses services pour l'organisation de cette visite.

3. PRESENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La Cheffe du DCIRH observe à titre liminaire que les syndicats et municipaux venus présenter ce projet lors de la visite de la Commission ont mis en avant leur grande attente envers ce tramway. En effet, l'agglomération Lausanne-Morges compte près de 40% de la population cantonale et 50% des emplois dans son périmètre.

Avec les densifications prévues, il y a à terme une pression sur le territoire qui est assez forte et qui n'est absorbable qu'avec une intensification, un accompagnement et une organisation des modes de transports ainsi qu'un développement des infrastructures utiles.

L'idée consiste dès lors à ne pas postuler sur un seul mode de transport mais d'offrir des alternatives aux personnes en fonction de leur lieu de résidence et de leur destination. L'intérêt du tram est de desservir les quartiers et d'avoir une desserte plus fine du territoire, et ce en complément des arrêts aux gares principales. La mise en exploitation de celui-ci est prévue en 2026, alors que sa conception a débuté en 2005. En effet, beaucoup de patience est nécessaire en matière d'infrastructure. Pour ce qui est de la seconde étape, elle se déroule plus rapidement étant donné que les acteurs sont organisés et mobilisés en direction du tramway.

Grâce aux expériences acquises pendant les travaux de développement de la première étape, plusieurs enseignements ont pu être tirés, notamment en anticipant une rencontre avec les différents opposants, ce qui a aussi permis de mener un dialogue puis de proposer une qualité de projet qui a pu désamorcer un certain nombre de problématiques. Celles rencontrées avec la rampe routière Vigie-Gonin, située à Lausanne, ont occasionné plusieurs procédures et passablement retardé le projet afférent à la première étape du tramway, ce qui ne sera heureusement pas le cas ici.

Seules trois oppositions subsistent, et il y a de fortes chances que les procédures aillent jusqu'au Tribunal fédéral (TF). Elles s'articulent autour de deux problématiques, soit la hauteur de l'indemnisation financière et, pour l'une d'entre elles (une clinique dentaire), des questions d'accessibilité à la parcelle. Grâce à des financements aussi importants, les communes sont très motivées à développer les infrastructures le long de la ligne du tramway, principalement Bussigny et Villars-Sainte-Croix. A cet égard, il est précisé que le Canton de Vaud était d'accord de financer cette extension avec un terminus à Villars-Sainte-Croix à la condition que les communes s'engagent de leur côté à réaliser les densifications le long de la ligne pour amener des clients jusqu'au terminal du tronçon.

En termes de fréquentations, 13 millions de voyageurs/voyageuses sont attendus sur les deux étapes dès la première année d'exploitation. Il aurait dès lors été impossible de répondre à une telle demande en utilisant uniquement des bus car le nombre requis aurait été disproportionné. Le Conseil d'Etat est convaincu que cette infrastructure est la bonne pour le développement de ce tramway qui est composé de deux typologies très différentes :

- une lausanno-renanaise très urbaine et orientée « trafic voyageur » au sens classique (*1^{ère} étape*) ;
- une davantage orientée économie avec des centres commerciaux, des bureaux et des infrastructures scolaires tout le long de la ligne, depuis Lausanne jusqu'au gymnase de Bussigny (*2^{ème} étape*).

Outre des utilisations à toute heure de la journée, la consommation de la ligne se déploiera également le week-end étant donné que la zone comporte plusieurs magasins qui sont très fréquentés en fin de semaine.

En conclusion, la Conseillère d'Etat espère que cette visite a intéressé les commissaires et que ceux-ci ont bien compris que cette intervention d'infrastructures sur le territoire est technologiquement et techniquement complexe, car elle nécessite beaucoup de compétences.

4. DISCUSSION GENERALE

Un Député se demande si le matériel roulant pourrait rencontrer d'éventuels problèmes avec la montée sur Villars-Sainte-Croix.

Le Chef de la Division Planification indique qu'il n'y a pas de particularité en lien avec cette pente (qui est au maximum de 3%), la puissance ou les limites d'adhérence. Il s'agit de normes ferroviaires tout à fait classiques en Suisse.

Un Député s'interroge sur les avantages pour ce tramway de se trouver sur un écartement à voie normale, et si d'éventuelles synergies ont été envisagées.

Le Chef de la Division Planification note que les principaux avantages résident dans le fait que les gabarits des véhicules sont plus larges et donc davantage capacitaires. Toutefois, il s'agit d'une exception en Suisse puisque la plupart des tramways sont à voie métrique en Suisse ; les réseaux de tramways helvétiques conservent l'infrastructure existante et les complètent généralement avec des nouveaux trams. A la genèse du projet, un autre avantage envisagé consistait à imaginer que ces véhicules – comme avec le M1 – puissent utiliser

l'infrastructure ferroviaire. Cette mixité d'exploitation a longtemps été examinée mais écartée pour des questions de sécurité mais surtout de fréquentation du réseau CFF, ce dernier étant déjà hautement sollicité.

Rappelant le fait que l'entreprise *Stadler Bussnang* a remporté l'appel d'offres pour produire les véhicules, la Conseillère d'Etat observe que la livraison des premières rames sera retardée à cause des tragiques inondations qui ont dévasté en octobre 2024 la région de Valence. Bien que l'usine de *Stadler* n'ait pas été fortement touchée, les sites de production de nombreux fournisseurs ont connu d'importants dégâts. Par conséquent, la Conseillère d'Etat est en constant dialogue avec la direction de l'entreprise pour tenter de limiter les retards de livraison puisque ces rames doivent être testées à blanc en 2025 en vue d'obtenir l'homologation de l'Office fédéral des transports (OFT), la mise en exploitation étant par ailleurs prévue en 2026.

Une Députée souhaite savoir si les tl ont déjà débuté une phase d'engagement ainsi que de formation de collaborateurs et des collaboratrices et s'interroge sur les différences, en termes de conduite, entre un bus et un tramway.

Soulignant en effet que des collaboratrices et collaborateurs seront, principalement, nécessaires en vue de la conduite et de l'entretien des rames, le Chef de la Division Planification indique que, à capacité égale, l'exploitation d'une rame de tramway nécessite moins de conducteurs et de conductrices qu'une ligne de bus. De surcroît, un tramway se déplace plus rapidement et est davantage capacitaire qu'une ligne de bus. En outre, un plan d'engagement a été planifié en fonction de l'arrivée des véhicules et de leur mise en exploitation. Aussi, de nombreux collaborateurs tl ont déjà été engagés pour la première étape du tramway et sont en formation au Transports publics genevois (tpg). Ceux-ci formeront ensuite les futures personnes engagées au sein des tl.

5. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSE DES MOTIFS

(Seuls les points ayant fait l'objet d'une discussion sont ci-après reportés)

2. PRESENTATION GENERALE DU PROJET

2.1 Les bénéfices du projet

2.1.1 Des performances qui répondent aux objectifs du PALM

Le Chef de la Division Planification précise que le tramway circulera aux environs de 5 heures du matin jusqu'à minuit, avec de possibles extensions de service le week-end.

Un Député se demande dès lors s'il serait possible d'envisager la mise en place de « tramways-pyjamas » – à l'instar de ce qui s'est fait avec les bus et les trains. Les zones desservies étant très denses et fréquentées, un service de ce type pourrait répondre à de réels besoins.

Constatant que le tramway traversera des lieux de la vie nocturne très fréquentés, notamment par les jeunes, la Conseillère d'Etat estime que les tl vont très certainement examiner la faisabilité de telles prestations.

Le Chef de la Division Planification ajoute que ce genre d'évolution tend à se généraliser, il y a désormais le réseau nocturne, soit des courses additionnelles sur la ligne.

2.6 La participation de l'État à la réalisation du projet d'extension du tramway lausannois

2.6.1 Financement de travaux

Une Députée souhaite savoir à quelles conditions le remboursement de ce prêt est soumis.

Le Chef de la Division Planification indique en préambule qu'un prêt conditionnellement remboursable (PCR) est un mécanisme qui permet, du point de vue de celui qui finance l'infrastructure, de ne pas être soumis à la TVA. Ce financement peut être proposé à une entreprise qui, normalement, n'est pas tenue de le rembourser, ce qui constitue alors la différence par rapport à un prêt classique. En outre, l'Office fédéral des transports (OFT) est compétent pour l'attribution des concessions pour le transport de voyageurs.

A titre d'exemple, si l'OFT décidait qu'une autre entreprise devrait exploiter une quelconque ligne pour une raison motivée, l'entreprise concessionnaire bénéficiaire du prêt aurait l'obligation de transférer ses actifs à la nouvelle société exploitante qui reprendrait le prêt. C'est dans ce genre de circonstances excessivement rares, mais potentiellement imaginables, qu'un prêt pourrait être remboursé. Tel que décrit dans le chapitre relatif aux conséquences financières de l'EMPD, le PCR figurera à l'actif du bilan de l'Etat et la charge nette

théorique d'intérêts, qui se monte à 4%, « *interviendra durant la période de constitution du correctif d'actif du prêt conditionnellement remboursable, soit pendant 40 ans.* » (cf. pages 31-32).

A la Conseillère d'Etat de compléter que la charge nette théorique d'intérêts grève tous les investissements de l'Etat.

Un Député s'étonne alors qu'il n'y ait pas davantage de renseignements à l'égard de ce PCR dans l'EMPD car il s'attendrait à ce que les conditions auxquelles ce prêt pourrait être remboursé soient listées, ou à tout le moins énumérées. Il serait par conséquent opportun que les membres de futures commissions concernées par cette problématique sachent exactement ce sur quoi ils se déterminent.

Le Chef de la Division Planification indique que le Canton possède à son actif une dette des tl en lien avec le prêt qui leur est accordé. Comme l'Etat suppose que les tl ne le rembourseront pas, l'Etat impute chaque année dans ses comptes un correctif d'actifs – soit une sorte d'amortissement. L'avoir du Canton vis-à-vis des tl diminue ainsi d'année en année étant donné qu'il décide lui-même de corriger ledit avoir. Le correctif d'actifs entre dans le calcul des indemnités des transports publics : l'Etat en supporte le 70%, alors que le 30% restant grève les communes qui participent au financement.

2.6.2 Hypothèses et références générales prises en compte

Un Député souhaite savoir s'il existe un risque de dépassement des indexations des prix.

Le Chef de la Division Planification répond que, cas échéant, le renchérissement serait régularisé à la fin de l'exercice. Cependant, il existe une garantie d'emprunt pour le matériel roulant ; l'administration a escompté un renchérissement théorique qui pourrait intervenir durant la période d'acquisition. Sont donc considérés pour la garantie d'emprunt des intérêts intercalaires de 2% et un renchérissement potentiel théorique de 8,32%.

Un Député se demande comment l'analyse préliminaire des risques en est arrivé à évaluer un impact financier potentiel d'environ CHF 16,7 millions et si d'autres risques seraient apparus entre-temps.

Indiquant tout d'abord qu'il n'y a pas eu nouvelle estimation des risques entre la date à laquelle l'EMPD a été rédigé et la présente séance de commission, le Chef de la Division Planification mentionne que les risques sont estimés par nature et avec un montant potentiel.

Le Répondant projets axes forts TP et Missions spécifiques ajoute que plusieurs familles de risques composent cette analyse :

- Aspects fonciers (CHF 5,7 millions), notamment liés aux oppositions – indemnités d'achats s'agissant de cessions d'actuelles parcelles privées, compensations d'éléments constructifs, etc. La somme de ces risques a été calculé en prenant en compte la valeur moyenne jugée raisonnable par l'administration et le maximum prétendu par les opposants.
- Procédure (CHF 1,6 million) – des charges techniques parfois imposées par l'OFT engendrent des coûts additionnels qui ne sont pas forcément prévus.
- Marchés et contrats (CHF 2,1 millions) – en cas de défaillance, de surcharge, d'indisponibilité ou encore de faillite d'un mandataire.
- Environnement (CHF 2 millions) – par exemple dans le cadre de nettoyage de sites pollués.
- Techniques et travaux (CHF 1,5 million) – problèmes dans la gouvernance et la gestion des travaux, phasages mal maîtrisés, dimensionnements réduits des zones d'installation de chantier, évolutions normatives, etc.
- Accidents et événements majeurs (CHF 1,4 million) – par exemple lors d'intempéries.
- Partie prenante externe (CHF 1,2 million) – décalage de planning de chantier de tiers (même si synergies recherchées, nuisances gérées par d'autres chantiers voisins qui impacteraient le chantier du tram).
- Maîtrise d'ouvrage (CHF 1,2 million) – défaillance, surcharge, indisponibilité de ressources internes qui ne peuvent pas être imaginées aujourd'hui, etc.

A titre de comparaison, le ratio des risques actuels avec le budget global s'élève à environ 6 %, soit à peu près le même que celui de la première étape du tramway.

Le Chef de la Division Planification complète que ces familles de risques constituent des potentiels risques supplémentaires **alors que les divers et imprévus comprennent une marge qui est d'ores et déjà incluse dans le budget**. Les divers sont, en général, des éléments dont on sait qu'ils peuvent grever le budget mais pour lesquels il n'est pas possible de donner une valeur précise puisqu'il n'y a pas encore, au stade du projet, le détail d'exécution. Quant aux risques, ce sont des éléments dont l'administration n'a aujourd'hui pas connaissance mais qui pourraient affecter le projet, autrement dit la survenance de causes exogènes.

Le Chef de la Division Planification indique que les tl amortiront l'infrastructure qu'ils vont construire ainsi que les véhicules achetés. Ces amortissements grèveront leur compte d'exploitation et auront une incidence sur les indemnités que les collectivités publiques paieront.

2.7 Calendrier prévisionnel

Le Chef de la Division Planification confirme que la mise en service complète du tram est prévue en 2030. Il est en outre précisé que la délivrance d'approbation des plans par l'OFT sera annoncée dans le courant du 1^{er} semestre 2025, c'est pourquoi il y a déjà à l'heure actuelle un léger décalage temporel en termes de planning.

2.10 Communication

Un Député observe qu'il est nécessaire que la communication et la prise en compte de la mobilité active – notamment cyclable – soit améliorée afin d'éviter des accidents concrets (par exemple avec des itinéraires alternatifs), ce à quoi la Conseillère d'Etat indique que cette problématique fera l'objet d'une attention particulière de la part des services étatiques.

Le Chef de la Division Planification ajoute qu'un-e répondant-e en matière de surveillance des chantiers doit justement réagir face à ce genre de situation en facilitant les échanges avec le maître d'ouvrage, les utilisateurs et utilisatrices ainsi que les entreprises.

4. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

4.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Le Chef de la Division Planification confirme que les impacts sur le budget de fonctionnement – avec la charge d'intérêt – se montent aux environ de CHF 10 millions dans les premières années d'exploitation.

6. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

Aucune prise de parole s'agissant du projet de décret n'a été sollicitée.

Article 1

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

<i>La Commission accepte l'article 1 à l'unanimité des membres présent-e-s.</i>

Article 2

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

<i>La Commission accepte l'article 2 à l'unanimité des membres présent-e-s.</i>

Article 3

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

<i>La Commission accepte l'article 3 à l'unanimité des membres présent-e-s.</i>

Article 4

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

<i>La Commission accepte l'article 4 à l'unanimité des membres présent-e-s.</i>

Article 5

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

La Commission accepte l'article 5 à l'unanimité des membres présent-e-s.

Article 6

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

La Commission accepte l'article 6 à l'unanimité des membres présent-e-s.

7. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

La Commission recommande au Grand Conseil d'accepter le présent projet de décret à l'unanimité des membres présent-e-s.

8. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La Commission recommande au Grand Conseil d'entrer en matière sur le présent projet de décret à l'unanimité des membres présent-e-s.

Noville, le 31 mars 2025.

*Le rapporteur :
(Signé) Pierre-Alain Favrod*

Annexe :

- Document de présentation de la seconde étape du tramway

EMPD tramway lausannois 2^{ème} étape - Visite de la CTITM sur site le 23 janvier 2025



Station
Renens-Gare



Station Vernie



Station
Arc-en-Ciel



Station
Buyère



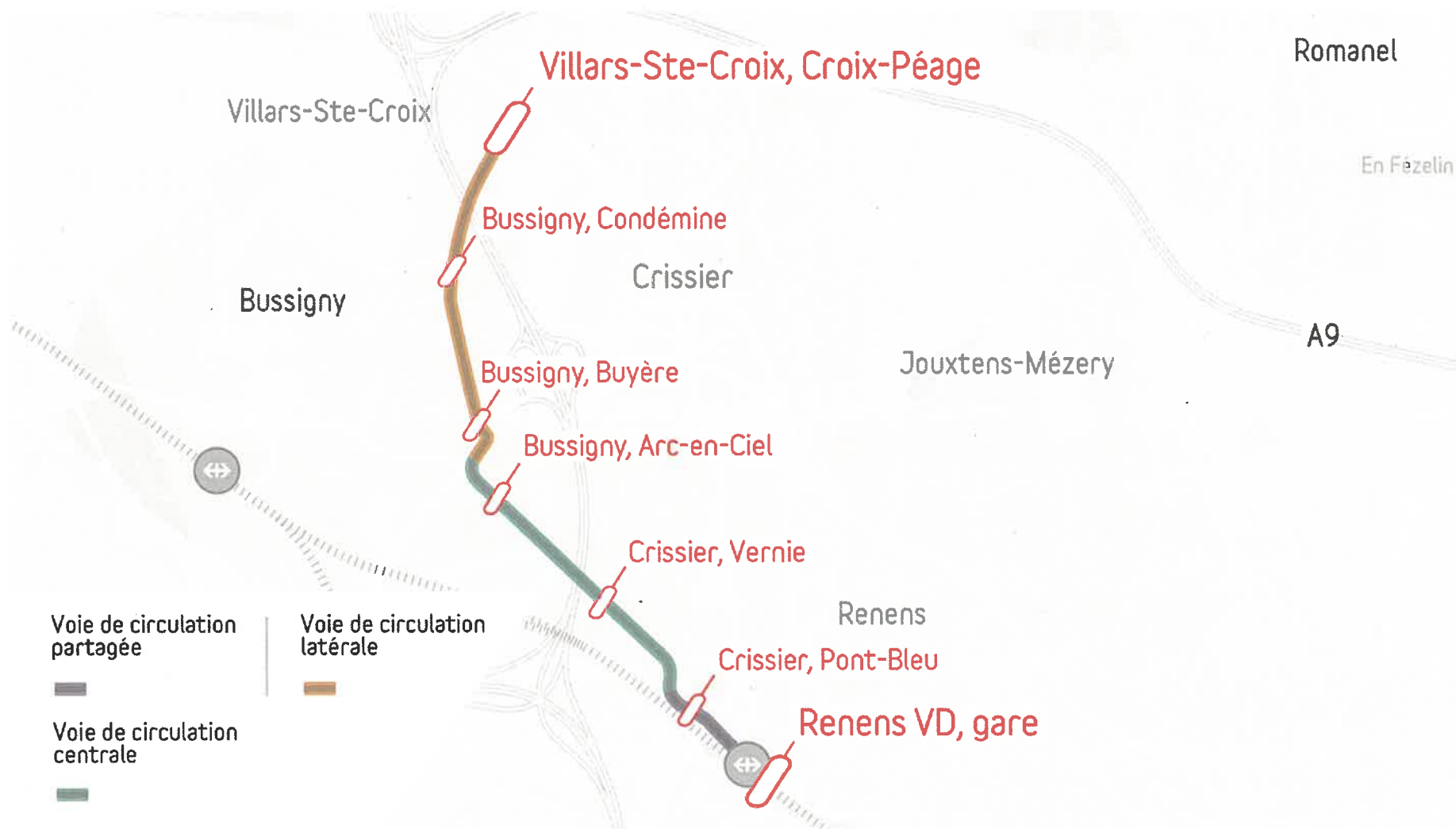
ti Station
Croix-Péage

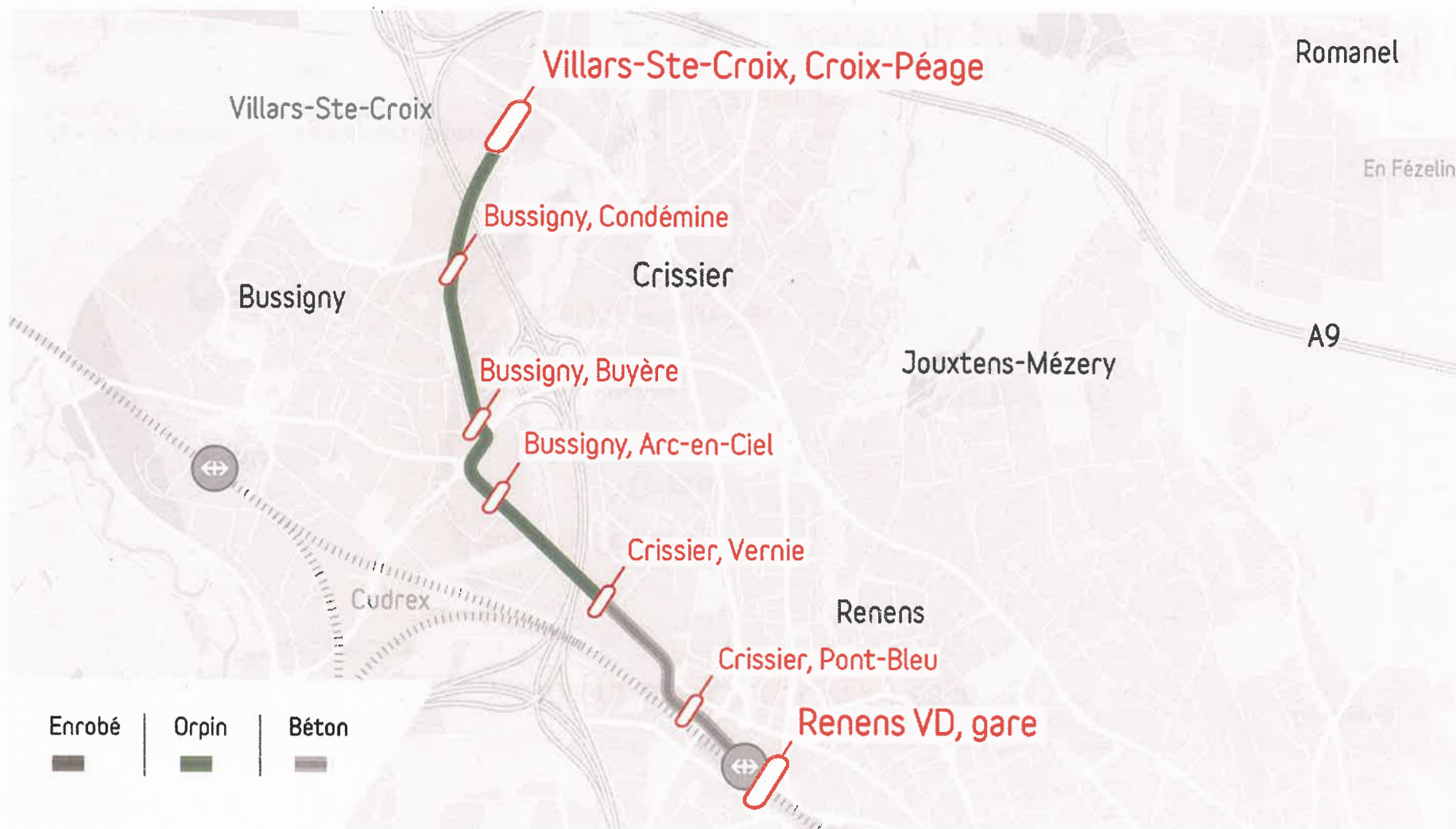


Jeu - Qu'est-ce qui se
« tram » sur ma ligne ?



La série LE TRAMWAY
(vidéos)





Fonctionnement du système lors du passage d'un tramway

