

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant aux Transports publics de la région lausannoise (TL) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 97'758'000.- pour le financement de l'agrandissement d'un dépôt, à Perrelet, pour la flotte de bus du trafic urbain

TABLE DES MATIERES

1. Présentation du projet extension du Dépôt de Perrelet	3
1.1 Motif de l'investissement	3
1.1.1 Développement de l'offre à l'horizon 2035-2040	3
1.1.2 Limite de capacité du site actuel et identification des besoins futurs	5
1.1.3 Evolution technologique du système de propulsion	6
1.1.4 Choix du site	6
1.2 Acquisition projetée et profil d'exigence	7
1.2.1 Localisation du projet et situation foncière	7
1.2.2 Objectifs et Descriptif du projet	7
1.2.3 Architecture	9
1.2.4 Périmètre du projet	11
1.3 Données financières	11
1.3.1 Estimation des coûts d'investissement	11
1.3.2 Désinvestissements et économies liées au projet	13
1.3.3 Répartition du financement	13
1.4 Garanties d'emprunt	14
1.4.1 Nécessité d'une garantie d'emprunt	14
1.4.2 Montant à financer sous garantie d'emprunt	14
1.4.3 Durée d'amortissement du bien immobilier et remboursements	15
1.4.4 Garantie d'emprunt de l'Etat	15
2. Mode de conduite du projet	17
2.1 Approbation des investissements	17
2.2 Suivi de la garantie	17
2.3 Appel d'offres	17
3. Conséquences du projet de décret	18
3.1 Conséquences sur le budget d'investissement	18
3.2 Amortissement annuel	18
3.3 Charges d'intérêt	18
3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel	18
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement	18
3.6 Conséquence sur les communes	19
3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie	20
3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)	20
3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA	20
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD	20
3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)	21
3.12 Incidences informatiques	21
3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)	21
3.14 Simplifications administratives	21
3.15 Protection des données	21
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement	21
4. Conclusion	23
PROJET DE DECRET	Erreur ! Signet non défini.
Annexe 1 : contexte géographique du site de Perrelet des tl	24
Annexe 2 : couts subséquents de 2027 (mise en exploitation) jusqu'en 2031	25

1. PRESENTATION DU PROJET EXTENSION DU DEPOT DE PERRELET

Les Transports publics de la région lausannoise SA, ci-après «tl», desservent 39 communes avec 40 lignes d'autobus et de trolleybus qui parcourent l'agglomération, tandis que 4 lignes sont considérées comme régionales, et 6 lignes Pyjama assurent un service de nuit les week-ends. Les tl assurent quotidiennement la mobilité de plus de 326'000 voyageurs grâce à un réseau multimodal rail-route de plus de 260 km, parcourant environ 17 millions de kilomètres par année.

Les tl réalisent actuellement la maintenance et le parcage de la flotte de bus et de trolleybus dans deux dépôts sur les sites de Perrelet et de La Borde. Le site de Perrelet héberge également les activités administratives principales.

Pour répondre au développement de l'offre en transports publics, la flotte route des tl a évolué en continu depuis la mise en service du bâtiment en 1995, jusqu'à atteindre la limite de capacité du dépôt. La flotte route actuelle des tl est de 273 véhicules, équivalent à 4'840 mètres de parcage, avec un taux de croissance moyen annuel de 3.8 véhicules par an les 10 dernières années. Quant à la capacité de parcage totale des dépôts actuels de Perrelet et La Borde, en termes de mètres linéaires de véhicules, elle est de 4'100 mètres.

Le plan d'entreprise «Vision 2030 » des tl prévoit l'extension de plusieurs lignes de bus et trolleybus ainsi que des augmentations de cadences.

La croissance prévisible de la flotte route nécessaire pour répondre au développement de l'offre tl se heurte aux limites de capacité de stockage des dépôts existants. Les dépôts de Perrelet et de La Borde sont saturés et la création de nouvelles surfaces de stockage est nécessaire.

Dans ce contexte, les tl ont lancé différentes études dès 2018 afin d'identifier la solution optimale dont la conclusion est d'agrandir le dépôt de bus du site de Perrelet.

1.1 Motif de l'investissement

1.1.1 Développement de l'offre à l'horizon 2035-2040

Pour répondre à la demande croissante et faire face aux enjeux climatiques, des réflexions ont été menées avec le Canton de Vaud et les Communes de l'agglomération Lausanne-Morges pour repenser le réseau de transport public de demain. De ces réflexions ont émergé notamment les « axes forts » du réseau de transports publics pour la région lausannoise¹.

Les projets clés suivants apparaissent dans le développement du réseau de transport de la région lausannoise pour les années à venir :

- Lignes BHNS (Bus à Haut Niveau de Service)
- Tramway t1 (1^{ère} étape en 2026 et 2^{ème} étape à suivre)
- Projet des métros m2 et m3
- Métro m1 (renouvellement et augmentation de capacité)
- Décarbonation de la flotte bus (au fil des remplacements de matériel roulant et d'infrastructures)

Afin d'accompagner le développement de ces axes structurants ainsi que les plans climats du Canton et des Communes qui visent notamment un report modal important sur les TP, le réseau urbain de bus de la région lausannoise va évoluer de manière significative et croissante ces prochaines années. Dans ce sens et afin que le développement se fasse de manière cohérente et coordonnée, les tl ont mené des études de planification d'ensemble de leur réseau.

Les intentions de développement du réseau urbain de bus des 15 prochaines années peuvent se résumer de la manière suivante (principales intentions d'évolution) :

- Adaptation des lignes urbaines principales et secondaires en fonction du développement du réseau des axes forts, ainsi que des évolutions d'aménagement des espaces publics importants de l'agglomération :

¹ <https://www.axes-forts.ch/actualites>

- Ligne 4 et 12 - Coudraie – Faverges: Fusion de la branche Ouest de la ligne 4 avec la ligne 12 (suppression du terminus Montbenon).
- Ligne 18 et 22 – Crissier, Timonet – Clochatte: Fusion des lignes 18 et 22 et modification de tracé de la ligne 18 (passage par l'avenue de Morges) (suppression du terminus du Flon).
- Ligne 17 – Croix-péage – Flon (puis Renens, Gare) : modification de tracé pour préparer l'arrivée du tram t1 (passage par la rue de Genève), puis suppression de la ligne au droit de la première étape du tramway, puis suppression de la ligne une fois la deuxième étape du t1 achevée.
- Ligne 8 – Grand-Mont – Pully, Gare : Fusion de la branche Nord de la ligne 8 avec la branche Est de la ligne 4, puis modification de tracé à la mise en service du m3 (passage par le quartier de la Pontaise).
- Prolongement de lignes vers des secteurs en fort développement :
 - Ligne 21 – Blécherette (puis Grand-Mont) – Pully, Verrière : Prolongement de la ligne 21 (reprise de la branche sud est de la ligne 8).
 - Ligne 7 : modification du tracé de la ligne et prolongement vers Prilly, Galicien (et passage sur des véhicules de plan grande capacité) avant la mise en service de la t3 (BHNS).
 - Ligne 1 – Blécherette – EPFL : prolongement de la ligne dans le secteur des hautes écoles, puis modification de tracé à l'arrivée du m3 (passage par l'avenue de La Borde, Bellevaux, Maillefer), puis évolution vers des véhicules de forte capacité (trolleybus double articulé).
 - Ligne 3 – Lausanne, Gare – Maillefer : prolongement de la ligne vers le quartier de Maillefer, puis reprise du tracé par le m3 et la ligne 1 à la mise en service du m3.
 - Ligne 13 – CIO – Verdeil: prolongement de la ligne vers le siège du CIO via Montelly.
 - Ligne 9 – Crissier, Bré – Lutry, Corniche : prolongement de la ligne vers Crissier, Bré avant la mise en service de la la ligne t3 (BHNS).
 - Ligne 18 – Crissier, Timonet – Scierie : prolongement de la ligne au Mont-sur-Lausanne, Scierie.
 - Ligne 6 – Ecublens – Praz-Séchaud : prolongement de la ligne à l'ouest de Maladière en direction d'Ecublens.
 - Ligne 16 – Prilly, Galicien – Grand Vennes : prolongement de la ligne à l'ouest vers Prilly, Galicien.
 - Ligne 24 – Bourdonnette – Pully, Gare : prolongement de la ligne à l'Est, vers Pully, Gare.
 - Ligne 42 – Sallaz – Croisettes : prolongement de la ligne au Nord vers le terminus des Croisettes.
- Maillage du réseau avec la création de nouvelles lignes :
 - Ligne 44 – Croisettes – Ballègue: dans le secteur du Polny, à Epalinges.
 - Ligne 53 – Blécherette – Lausanne, Vernand: création d'une ligne connectant le secteur de la Blécherette à Romanel et Lausanne, Vernand.
- Ligne 30: Prilly, Galicien – Croisettes: création d'une ligne tangentielle permettant de connecter les terminus des axes forts
- Augmentation de l'offre (meilleure cadence et matériel roulant plus capacitaire)
 - Lignes 2, 3, 4, 6, 8 : passage à la cadence 7,5 min.
 - Ligne 21 – Grand-Mont – Pully, Gare : passage à la cadence 7,5 min.
 - Ligne 25 : passage à 7,5 min. puis évolution vers des véhicules de forte capacité (trolley bus double articulé)

- Ligne 20 – Lausanne, Gare – Blécherette : passage à la cadence 10 min. puis suppression à la mise en service du m3
- Lignes 16, 35, 42, 45, 46, 47, 49 : passage à la cadence 10 min.
- Lignes 31, 32, 33 : passage à la cadence 10 min., puis à la cadence 7,5 min.

Le développement du réseau urbain de bus va être encore consolidé dans le cadre d'études ultérieures (développement du m1 à long terme ; élaboration de l'image directrice de développement des transports publics dans l'Ouest Lausannois).

Les modifications présentées ci-dessus concernent le réseau urbain, car les lignes du trafic régional voyageurs (TRV) sont principalement stables à l'horizon 2030-2040.

Les adaptations de lignes, les prolongements, les modifications du maillage du réseau et les augmentations de cadences des lignes conduisent à un besoin de véhicules supplémentaires et de capacité de stockage et d'entretien du matériel roulant.

1.1.2 Limite de capacité du site actuel et identification des besoins futurs

Actuellement, le dépôt de Perrelet accueille les véhicules pour les trafics urbains et régionaux, il a une capacité maximale de stockage de 2800 mètres linéaires. Le dépôt de La Borde a lui une capacité de 1300 mètres linéaires, ce sont principalement les bus du trafic urbain qui y sont entreposés, ainsi que 6 bus du trafic régional voyageurs. La capacité totale initiale des 2 sites est donc de 4100 mètres linéaires.

Les développements de prestations vont engendrer l'acquisition de bus et trolleybus supplémentaires jusqu'en 2040 sur les lignes du trafic urbain, il n'y a pas d'évolution prévue sur les lignes du trafic régional voyageurs comme mentionné au chapitre 1.1.1. L'agrandissement du dépôt aura donc comme utilité première le stockage des bus et trolleybus supplémentaires du trafic urbain.

Les tl ont établi deux scénarios pour la flotte bus à l'horizon 2040, une variante haute et une variante basse (cf. tableau ci-dessous) ; les deux variantes se distinguent l'une de l'autre à partir de 2030. Dans cette planification, pour chaque type de véhicules, une réserve a été considérée pour prendre en compte la maintenance et les réparations. L'évolution de la flotte de matériel roulant routier est en lien avec les développements du réseaux envisagés tels que décrits au chiffre 1.1.1.

Type de Véhicules	2020		2025		2030		2040	
	Variante basse	Variante haute	Variante basse	Variante haute	Variante basse	Variante haute	Variante basse	Variante haute
Minibus	16	16	13	13	19	19	20	20
Autobus moyen	14	14	18	18	29	29	34	34
Autobus standard	28	28	32	32	36	34	43	48
Autobus articulé	75	75	70	70	71	86	90	106
Autobus double étage	13	13	13	13	0	0	0	0
Trolleybus articulé	62	62	110	110	114	122	106	106
Trolleybus double articulé	18	18	26	26	26	26	47	47
Total	226	226	282	282	295	316	340	361

Tableau 1 : Evolution du nombre de véhicules selon variante basse et variante haute

En termes de mètres linéaires, ces projections font état des besoins suivants :

	Besoins en mètres linéaires	
	Variante basse	Variante haute
2020	4000	4000
2025	5052	5052
2030	5278	5568
2040	5976	6360

Tableau 2 : Evolution de mètres linéaires selon variante haute et basse

Comme mentionné en préambule, les deux dépôts des tl, à savoir Perrelet et La Borde, ont une capacité maximale de 4100 mètres linéaires pour le stockage des véhicules. La capacité maximale d'entreposage de véhicules a été atteinte en 2022 déjà. Pour faire face à cette situation, les tl ont réalisé une place de stockage extérieure temporaire sur le site de Perrelet qui ajoute une capacité de parcage de 600 mètres. La capacité totale actuelle s'élève donc à 4700 mètres. Cette nouvelle capacité maximale est déjà atteinte, les bus doivent être parqués en entrée d'atelier sur des places qui ne sont pas dédiées au parcage.

	Limites de capacité (m. linéaires)	Date atteinte limite capacité
Perrelet + La Borde	4100	2022
Perrelet (yc extérieur)+ La Borde	4700	2024

Tableau 3 : Limites de capacité

En regard des limites des capacité déjà atteintes et des projections, il s'avère donc nécessaire de trouver une solution pour garantir un entreposage des véhicules dans de bonnes conditions, soit à l'intérieur d'un dépôt.

1.1.3 Evolution technologique du système de propulsion

La stratégie tl « Vision 2030 » vise 0% d'émissions locales et directes de CO₂ pour ses véhicules routiers à cet horizon. Les tl planifient donc de progressivement faire évoluer leur flotte de véhicules à cet horizon. Ainsi, seuls des véhicules sans émissions locales de CO₂ intégreront la flotte de bus tl. La stratégie d'implémentation retenue consiste à renforcer la flotte de trolleybus à batterie, et acquérir des bus électriques avec système de recharge aux dépôts et sur le réseau. Cette vision prévoit, dès l'ouverture du nouveau site, l'exploitation de plus de 50 bus à batterie nécessitant des infrastructures de recharge.

L'acquisition des bus à batterie, la réalisation de l'infrastructure et des équipements d'exploitation nécessaires au fonctionnement de ce nouveau mode de propulsion ne sont pas compris dans le présent projet. Néanmoins, le futur dépôt est compatible avec cette évolution du mode de propulsion des bus.

Les contraintes liées aux rechargements des bus à batterie impliquent un nombre de véhicules plus important en raison de l'autonomie plus faible de ces véhicules. La décarbonation de la flotte induit un besoin complémentaire de bus. En revanche, le nombre de bus électriques supplémentaires n'est pas l'élément déclencheur du redimensionnement du dépôt (cf. chapitre 1.1.2).

1.1.4 Choix du site

Dans une première phase d'analyses, la construction d'un nouveau dépôt (« 3ème dépôt ») sur un nouveau site a été comparée avec l'agrandissement du dépôt existant de Perrelet. Dans cette optique, une recherche d'un terrain a été effectuée et 27 sites ont été répertoriés et comparés dans l'Ouest lausannois. Parmi ces terrains, un site composé de trois parcelles contigües remplissait partiellement les critères en termes de situation géographique, de surface et d'affectation de la zone. Cette solution a cependant été écartée en faveur de l'agrandissement du dépôt existant. En effet, les coûts d'acquisition des terrains se sont révélés trop importants (environ CHF 17,5 mios) et l'agrandissement du dépôt actuel comprend des avantages stratégiques, autorisant des économies de moyens et d'échelles, dont les principaux sont les suivants : situation géographique centrée par rapport au réseau ; densification qui permet une mutualisation des outils de travail (stations de lavage des bus ; infrastructures de recharge et ravitaillement ; atelier de réparation). Aussi, compte tenu de la vétusté du dépôt actuel, le projet d'agrandissement est l'occasion de rénover certaines parties du bâtiment, d'améliorer et mettre aux normes les installations existantes.

1.2 Acquisition projetée et profil d'exigence

1.2.1 Localisation du projet et situation foncière

Inauguré en 1995, le bâtiment des tl de Perrelet (PeB) permet à la fois le déroulement des activités administratives, des activités de maintenance (Niveau 2 du bâtiment), la gestion opérationnelle de l'offre et le dépôt pour l'abri des bus et trolleybus (Niveau 4 du bâtiment). Le dépôt actuel se situe sur la commune de Renens au chemin de Closel n°15 entre la voie ferroviaire de Sébeillon et la ligne ferroviaire CFF entre Renens et Prilly-Malley (voir annexe 1 pour plan de situation).

L'extension du dépôt de Perrelet empiètera sur plusieurs parcelles qui sont propriétés des CFF. Les tl sont superficiaires de plusieurs DDP (droits distincts et permanents) sur lesquels se fera l'extension du dépôt. Seul le périmètre du DDP 1041 devra être étendu de 2130 m² pour permettre la réalisation de l'extension. Cet accroissement du périmètre augmentera la rente annuelle payée par les tl aux CFF de CHF 47'000.-.

1.2.2 Objectifs et Descriptif du projet

L'objectif principal du projet est d'augmenter la capacité de parcage de bus à l'horizon 2035-2040. Cette extension a une conséquence sur le bâtiment existant et implique la réorganisation fonctionnelle du dépôt dans son ensemble (existant + extension) ainsi que sa mise en conformité au niveau sécurité incendie, énergétique et normative.

Les autres principaux objectifs sont :

- L'évolution technologique des systèmes de propulsion des bus ;
- La compatibilité de l'extension du dépôt de bus avec le projet en cours de construction du garage atelier (GAT) du tramway t1 ;
- Le nouveau programme des locaux permettant de relocaliser les équipes en charge de la "Gestion du parc", du "Magasin", de la "Ligne Aérienne" et les conducteurs ;
- La minimisation des manœuvres des véhicules entrant et sortant ;
- La limitation des coûts du projet et la rentabilité de l'investissement.

Pour répondre aux objectifs susmentionnés, le projet consiste à prévoir les réalisations suivantes :

- Agrandissement du dépôt : extension des dalles des niveaux 2 et 4 du côté ouest (Renens) pour augmenter la capacité de parcage de bus et améliorer la gestion du parc, y compris l'extension de la ligne aérienne de contact (LAC) pour les trolleybus ;
- Renforcement du processus d'entrée des bus : création d'une piste d'entrée supplémentaire permettant d'accéder aux niveaux 2 et 4 et d'assurer un flux de véhicules sécuritaire. Cette piste sera équipée d'un «pit-stop» de lavage et ravitaillement des bus comme les 3 pistes existantes ;
- Fonctionnalités du dépôt : réorganisation fonctionnelle du dépôt dans son entier avec la relocalisation de divers locaux, création d'une nouvelle déchetterie optimisée et performante, et agrandissement des espaces fonctionnels des conducteurs ;
- Façades : dans la nouvelle partie, mise en place de façades qui favorisent l'éclairage naturel du dépôt et des locaux. Dans la partie existante qui est objet de transformation, remplacement des façades avec amélioration de l'isolation thermique et acoustique ainsi que le maintien de la cohérence architecturale. De plus, les nouvelles façades seront de type photovoltaïque tout comme la toiture ;
- Prise en compte de l'évolution des technologies : des espaces pour les chargeurs électriques et le passage des câbles ont été prévus, de même que le dimensionnement des structures porteuses de l'extension pour soutenir le poids des bus électriques et des chargeurs ;
- Prise en compte de l'évolution du tram t1 : le bâtiment du garage atelier du tramway t1 et ses alentours permettra de stocker 15 rames du tram côté ouest (Renens) en lien avec l'extension du tram de Renens à Villars-St-Croix. En cas d'augmentation de cadence rendue nécessaire pour répondre à la demande, des rames supplémentaires devraient être acquises et entreposées. Pour permettre ces éventuels développements, le projet de dépôt ne prévoit pas d'occupation à long terme de certains espaces à l'étage 0 (voir figure 2 ci-dessous) ;

- D'autres améliorations seront également introduites dans une optique d'optimisation afin de répondre aux objectifs: la relocalisation du magasin ; la relocalisation des locaux de ligne aérienne ; la création de nouveaux locaux de repos et de prise de service pour les chauffeurs ; la mise à jour du concept de sécurité incendie ainsi que des aspects énergétiques du bâtiment transformé.

Un élément constructif majeur est la rampe d'accès couverte qui permettra de revoir et améliorer le concept de circulation de manière majeure (cf. figure 1 ci-dessous et ch. 1.2.4).

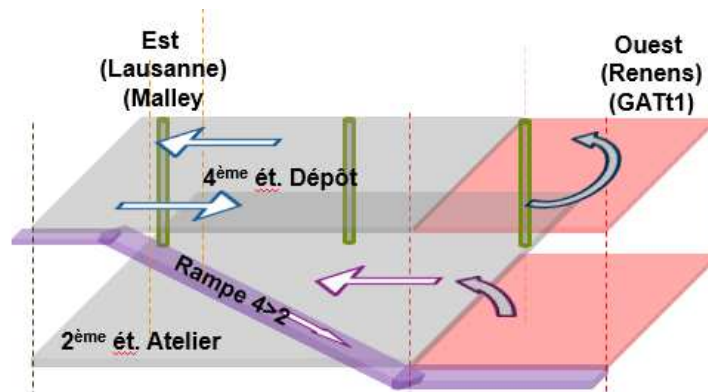


Figure 1 : Concept de circulation, entrée et sortie des bus dans le dépôt agrandi

La figure ci-dessous montre schématiquement les affectations principales des nouveaux locaux des étages 0, 2 et 4.

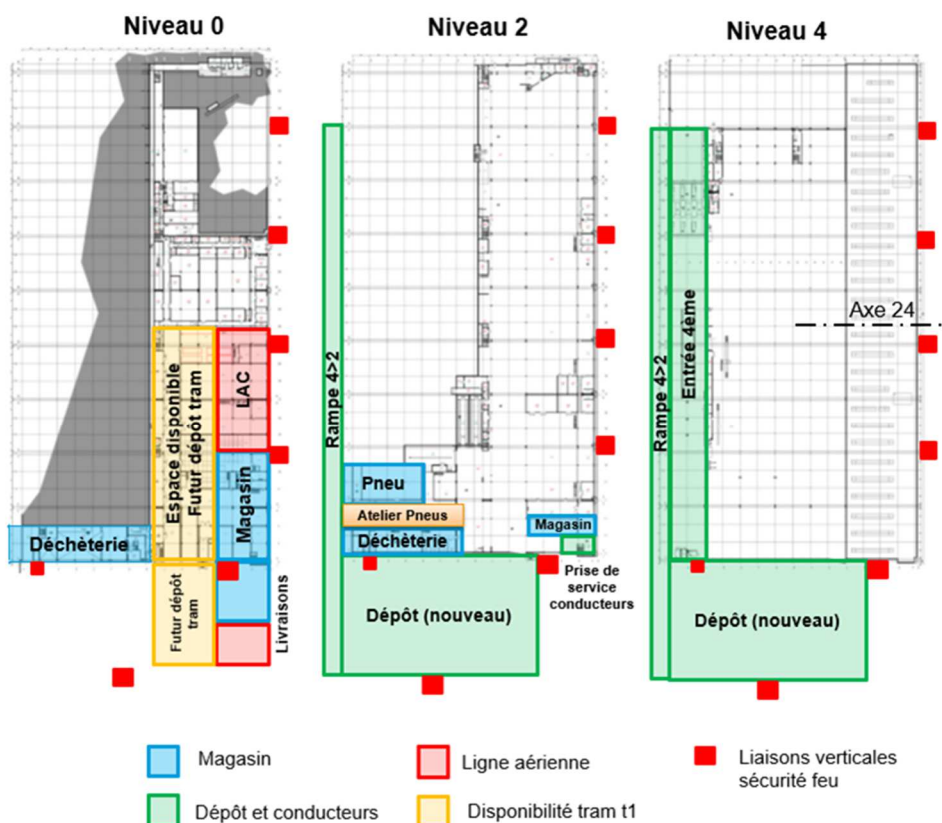


Figure 2 : Affectation principales des nouveaux locaux des étages 0, 2 et 4

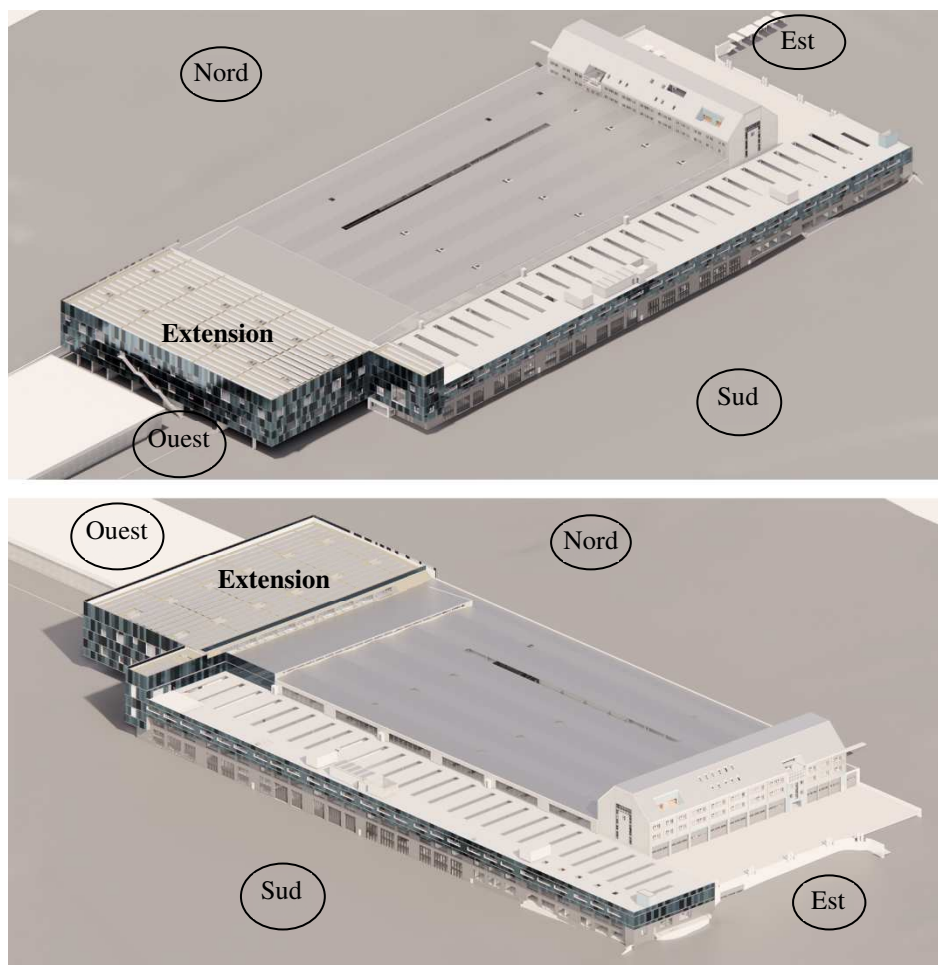


Figure 3 : Vue d'ensemble du nouveau dépôt

1.2.3 Architecture

Extensions du dépôt de bus sur deux niveaux avec rampe d'accès

Les nouveaux modèles de bus de tailles et dimensions différentes qui seront mis en circulation demandent une nouvelle réflexion au niveau de l'aménagement des surfaces et de l'organisation spatiale des différentes zones de travail et de circulation.

La nouvelle extension à l'ouest du dépôt existant augmentera les surfaces de garage de 54% par rapport aux places intérieures de Perrelet réparties sur les niveaux 2 et 4, soit 1500 mètres linéaires additionnels. L'extension aura des dimensions suivantes : 54 mètres de large x 95 mètres de long et 23 mètres de haut. L'accès à ces deux zones d'extension s'effectuera toujours par les portes existantes qui se trouvent à l'est du dépôt au niveau 4. Afin de relier directement le niveau 2 depuis le niveau 4 (ce qui n'est actuellement pas possible), une rampe d'accès, protégée des intempéries, est prévue sur la façade nord coté «voie CFF» du dépôt existant. Cette rampe va permettre une circulation plus fluide des bus vers une nouvelle zone de parcage au niveau 2 et les ateliers d'entretien. La sortie Est depuis le niveau 2 sera maintenue.

Le projet d'extension du dépôt nécessite une adaptation des flux des personnes en sus de celle des bus. Un accès supplémentaire pour les conducteurs se fera par une nouvelle entrée à l'ouest du bâtiment existant, ce nouvel accès va desservir les locaux sociaux pour les conducteurs situés sur plusieurs niveaux.

Le projet vise aussi l'amélioration de l'aménagement des locaux dans le dépôt existant, ceci va générer une réorganisation de certaines activités par la démolition de certaines parties de l'ouvrage existant et

la reconfiguration des locaux pour la mise aux normes des voies de secours et compartimentation feu des surfaces.

Façades et panneaux photovoltaïques

Le développement de la façade intègre les multiples enjeux inhérents à l'envergure de ce type de projet, à savoir : la lumière naturelle ; la pollution lumineuse nocturne ; le confort et la surchauffe estivale ; la performance thermique ; l'absorption acoustique ; la facilité d'entretien ; la durabilité ; l'économie ; la production photovoltaïque.

Les façades sud, ouest et est seront entièrement revêtues de panneaux photovoltaïques, au même titre qu'une large partie de la toiture. La façade nord (rampe) sera revêtue en tôle métallique perforée pour atténuer la réverbération acoustique. Un calepinage des panneaux permet de limiter le nombre de panneaux et ainsi le nombre de raccords électriques à prévoir.

Les chemins de câbles électriques seront intégrés dans la sous-construction et les onduleurs seront disposés en toiture évitant ainsi des introductions dans le bâtiment.

Développement durable

Les principes du développement durable sont inhérents au présent projet d'extension. Les choix constructifs et des matériaux à utiliser seront soumis à une stricte analyse selon les principes du développement durable et ceci afin d'être cohérent avec les exigences environnementales actuelles, entre autres un bilan CO2 plus favorable.

Les principes de construction et des matériaux s'approchent des labélisations Sméo et Minergie-P Eco, toutefois ces labels ne peuvent être décernés en raison de l'affectation industrielle du bâtiment et qu'il est impossible d'octroyer une labélisation uniquement sur une partie du bâtiment, soit l'extension du dépôt.

Intégration urbanistique

Une convention entre la ville de Renens, les tl et les CFF (propriétaire des terrains) régit le développement du site de Perrelet. La convention a pour but d'engager la commune et les propriétaires de droits réels ou de superficie sur la définition des conditions-cadres ayant trait à l'agrandissement du dépôt de bus. Il a été tenu compte des éléments à respecter par le projet à soumettre dans le cadre de la procédure d'approbation des plans (hauteur, gabarits, toitures végétalisées), mais aussi au dimensionnement du stationnement et au plan de mobilité d'entreprise des tl au sein du périmètre de la convention. L'aménagement des espaces extérieurs, l'accessibilité multimodale du site sont autant d'éléments dont il a été tenu compte.

Il a été porté une grande attention aux qualités architecturales ainsi qu'à l'intégration des bâtiments dans le quartier. Des hauteurs maximales du bâtiment ont été respectées sans dérogation, les tl se sont engagés à intégrer une végétalisation des toitures avec des espèces indigènes et diversifiées, favorable à la faune urbaine et à une gestion des eaux pluviales limitant les débits d'évacuation des eaux.

Chiffres-clé du projet

Nouvelle extension (halles bus niveau 2 et 4 et nouveau espaces conducteurs) :

- Emprise au sol (y compris couvert tram) : 5'351 m2 ;
- Surface totale plancher : 11'533 m2 ;
- Volume bâti : 88'885 m3.

Rampe de liaison entre niveau 4 et Niveau 2 :

- Emprise au sol : 1'129 m2 ;
- Surface totale : 1'129 m2 ;
- Volume bâti : 7'395 m3.

Façades :

- Extension : 4'505 m2 ;
- Rampe : 1'918 m2 ;
- Transformation existante : 4'436 m2 ;

- Surface totale : 10'859 m².

Photovoltaïque :

- Surface : 3'625 m²
- Production photovoltaïque : 673'000 kWh/an

1.2.4 Périmètre du projet

La zone du garage atelier du tramway t1 (GAT) est prise en charge par le projet du GAT t1 qui prévoit la mise en place des voies et de l'infrastructure ferroviaire (projet connexe mais distinct). Ce projet est en cours de réalisation.

Le projet d'extension du dépôt de bus viendra se superposer au faisceau de voies du GAT. La coordination est assurée et il y a une claire répartition des financements.

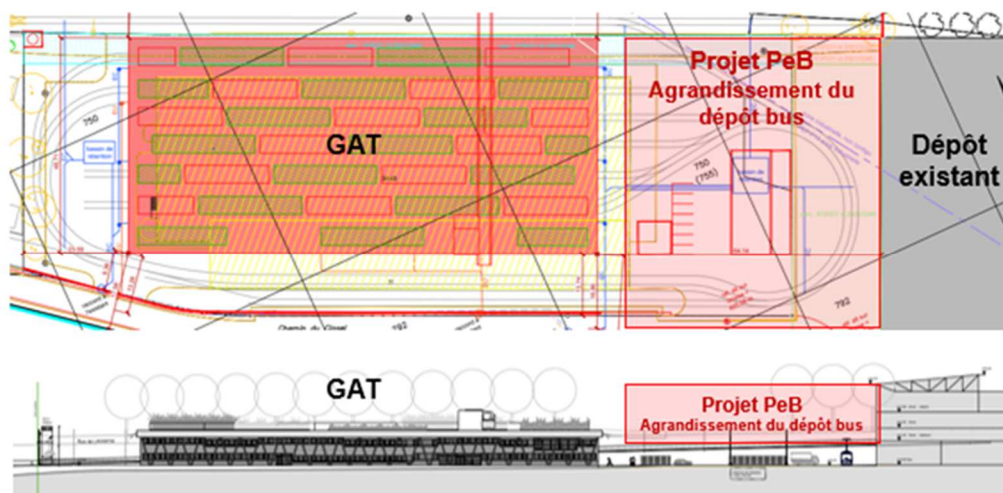


Figure 4 : Illustration du projet GAT t1 et de l'interface avec le projet d'extension du dépôt bus

Le projet d'extension du dépôt de bus prévoit tous les équipements nécessaires pour garantir le fonctionnement du nouveau bâtiment, à savoir par exemple les équipements des locaux nouvellement aménagés (déchetterie ; magasin ; atelier pneus et ligne de contacts), les équipements pour la gestion du nouveau processus d'entrée des bus, l'ajout d'un couloir de lavage et des modifications d'équipement du pit-stop de ravitaillement des bus.

1.3 Données financières

1.3.1 Estimation des coûts d'investissement

Le coût d'investissement total du projet d'agrandissement du dépôt est estimé à CHF 97'758'000.- hors taxe avec un degré de précision de +/-10% (base de prix juillet 2023), y compris les frais d'étude, les intérêts intercalaires et 10% de divers et imprévus. Le devis a été consolidé par retour d'offre d'entreprises couvrant le 75% du coût de construction.

Le coût total du projet inclut notamment :

- Les travaux préparatoires d'adaptation des réseaux, de terrassement, des travaux spéciaux (fondations profondes etc.) et l'installation de chantier, en raison des contraintes de planning du chantier connexe du GAT. Le montant de ces travaux est estimé à CHF 5'500'000.- hors taxes (y compris les honoraires), ce montant, intégré dans les coûts du projet (CFC 1), doit

permettre de rembourser le préfinancement interne des tl octroyé en raison des contraintes du planning du GAT (travaux prévus au printemps 2024).

- Des travaux de construction sur la dalle au niveau 0 (travaux prévus en novembre 2024) doivent suivre la réalisation des fondations (cf. paragraphe ci-dessus), ceci toujours dans la perspective d'éviter des impacts sur les délais de réalisation du chantier du GAT. Le montant de ces travaux est estimé à CHF 13'000'000.- hors taxes (y compris les honoraires) et est intégré aux coûts totaux du projet (CFC 2). Il permettra le remboursement aux tl en cas de décision de préfinancement.
- La construction du bâtiment (gros œuvre et second œuvre) et les honoraires des professionnels spécialisés pour la planification et pour la réalisation, soit pour toutes les phases SIA (de l'avant-projet jusqu'à la mise en service). Les honoraires s'élèvent à CHF 9'480'000 hors taxes (CFC 2).
- Les équipements d'exploitation (lignes aériennes de contact, équipement de déchetterie, les équipements de levage, pit-stop de ravitaillement et de lavage etc.).
- Les aménagements extérieurs pour la circulation routière et les espaces verts, comprenant la reconstitution des lieux occupés par les installations de chantier.
- Les frais secondaires tels que les émoluments pour les autorisations, les publications de marchés publics, les taxes de raccordement, les frais d'assurance, les frais de surveillance, etc.
- Les prestations propres correspondant aux honoraires internes des tl.
- L'ameublement des nouveaux locaux.
- Les frais financiers (intérêts intercalaires).

Estimation du volume d'acquisition (+/- 10 %)

Libellé		CHF HT	% (arrondis)
CFC 1	Travaux préparatoires	7'817'000	8.0%
CFC 2	Bâtiment	77'414'000	79.2%
CFC 3	Équipements d'exploitation	4'249'000	4.3%
CFC 4	Aménagements extérieurs	583'000	0.6%
CFC 5	Frais secondaires	2'567'000	2.6%
CFC 8	Prestations propres tl	2'724'000	2.8%
CFC 9	Ameublement et multimédia	417'000	0.4%
Sous-total CFC 1 à 9		95'771'000	98.0%
FF	Frais financiers (intérêts intercalaires)	1'987'000	2.0%
Coût total du projet		97'758'000	100.0%

Détail CFC 2 Bâtiment

Libellé		Descriptif	CHF HT
CFC 20	Excavation		740'000
CFC 21	Gros œuvre 1	Maçonnerie, béton préfabriqué, construction acier, façades	34'398'000
CFC 22	Gros œuvre 2	Menuiseries extérieures, portes accordéon, étanchéités	8'657'000
CFC 23	Installations électriques		7'452'000
CFC 24	Chauffage-ventilation		7'782'000
CFC 25	Installations sanitaires		2'843'000
CFC 26	Installations de transport	Ascenseur, monte-charge	1'025'000
CFC 27	Aménagements intérieurs 1	Plâtrerie, menuiseries intérieures	3'017'000
CFC 28	Aménagements intérieurs 2	Traitement surfaces intérieures, faux-plafonds, revêtement sol et parois	2'021'000
CFC 29	Honoraires mandataires	Honoraires mandataires, phases SIA	9'479'000
Coût total bâtiment			77'414'000

1.3.2 Désinvestissements et économies liées au projet

1.3.2.1 Désinvestissements

Le dépôt de bus à Perrelet actuel a été mis en exploitation en 1995 et aura 32 ans de service au 01.07.2027, date de mise en service du projet d'agrandissement. Après plus de 30 ans d'exploitation, les éléments du second œuvre du dépôt qui vont faire l'objet de rénovation ou qui seront mis en rebus dans le cadre de la réalisation dudit projet d'agrandissement seront à la fin de leur durée de vie et ainsi, leur valeur résiduelle sera à zéro. Par conséquent, aucun désinvestissement est à constater dans le cadre du présent projet.

1.3.2.2 Economies liées au projet

Il n'y a pas d'économie directe, en revanche des avantages économiques sont constitués et rendus possibles par l'extension du dépôt de Perrelet. Respectivement certains surcoûts ne vont pas se réaliser en cas de construction de l'extension du dépôt :

- La réalisation de l'extension sur le terrain pour lequel les tl sont au bénéfice d'un droit de superficie permet d'économiser l'acquisition d'un nouveau terrain. Cette acquisition de terrain est estimée environ à CHF 17.5 millions.
- Les tl devront conclure de nouveaux baux pour les places de parc pour les nouveaux bus quand la capacité des deux sites Perrelet et La Borde atteindront leur seuil de saturation dans 5 ans au plus tard. Les coûts d'opération du dépôt temporaire pour ces places de parc (baux, personnel, frais de choses, et frais liés aux trajets supplémentaires des véhicules) sont estimés à environ CHF 1 million par an.
- Les tl enregistreront des charges supplémentaires dans les domaines du nettoyage et de l'entretien des véhicules sans extension du dépôt, car les bus seraient parqués en différents endroits de plus en plus éloignés les uns des autres. Différentes autres pertes de synergies seraient à attendre en cas de plusieurs sites éloignés (3 dépôts).

1.3.3 Répartition du financement

1.3.3.1 Répartition du financement entre types de trafic

La répartition du financement et des coûts subséquents est basée sur le postulat que l'activité prépondérante des tl est l'activité de transports publics dans le secteur du trafic urbain. Le présent projet d'extension du dépôt est d'ailleurs entièrement justifié par l'accroissement des prestations dans le trafic urbain. Le secteur du trafic régional voyageurs n'est pas concerné par cette extension du dépôt.

1.3.3.2 Répartition du financement entre commanditaires

L'investissement projeté par les tl aura des effets sur les indemnités d'exploitations versées par l'Etat et les communes dans le cadre de l'indemnisation du trafic urbain (TU). Le calcul de ces conséquences financières, repose sur les bases légales suivantes.

La loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21) fixe les règles applicables au financement des lignes urbaines de transport public et la répartition des charges entre l'Etat et les communes.

L'article 18 de la LMTP fixe les règles de participation de l'Etat et des communes aux subventions d'exploitation du trafic urbain.

¹ La subvention d'exploitation que l'Etat alloue aux lignes de trafic urbain, selon l'article 6, alinéa 2, chiffre 2, est limitée à 50% au plus ; mais ne peut dépasser au maximum la somme des montants suivants :

1. Le 50% des intérêts des emprunts, garantis par l'Etat et les communes et souscrits selon l'article 17, alinéa 1 (LMTP) ;
2. Le 50% des amortissements comptables des installations et équipements calculés selon les dispositions de la législation fédérale ;
3. Le 12.5 % des autres charges d'exploitation, y compris les intérêts sur les engagements courants.

Le solde est financé par les communes qui commandent des prestations aux tl dans le secteur du trafic urbain, soit les communes suivantes : Belmont ; Bussigny ; Chavannes ; Crissier ; Ecublens ; Epalinges ; Lausanne ; Le Mont-sur-Lausanne ; Lutry ; Paudex ; Prilly ; Pully ; Renens ; St-Sulpice ; Villars-Ste-Croix.

1.4 Garanties d'emprunt

1.4.1 Nécessité d'une garantie d'emprunt

L'indemnisation du trafic urbain, qui inclut les coûts subséquents des investissements prévus, est cofinancée par les commanditaires selon les principes énoncés au chapitre 1.3.3.

Il est dès lors dans l'intérêt des commanditaires de réduire autant que possible lesdits coûts subséquents. Par le biais d'une garantie cantonale (selon chapitres 1.4.2 et 1.4.4), les tl pourront trouver les fonds nécessaires sur le marché des capitaux à un taux d'intérêt attractif, réduisant les indemnités à charge des commanditaires.

Le projet devant être réalisé par les tl, les coûts subséquents d'emprunts contractés sans garantie cantonale devraient également être assumés par les commanditaires, mais seraient plus élevés en raison du taux d'intérêt négocié sans garantie d'emprunt.

1.4.2 Montant à financer sous garantie d'emprunt

Comme détaillé au chapitre 1.3.1, le montant total de l'investissement est de CHF 97'758'000.- HT y compris les intérêts intercalaires.

Le renchérissement à attendre sur la période 2025-2027, soit durant la phase de construction et selon l'échéancier prévu de libération de la garantie d'emprunt, a été estimé à 4.176%, soit un montant de CHF 4'082'000. Il n'a toutefois pas été tenu compte du renchérissement pour le calcul

du niveau de la garantie, les éventuels renchérissements en lien avec les évolutions conjoncturelles seront sollicités en fin de projet.

Le montant total à financer sous garantie d'emprunt est de CHF 97'758'000.- HT.

	CHF HT
Coût total de construction et total de la Garantie	97'758'000

1.4.3 Durée d'amortissement du bien immobilier et remboursements

L'objet d'investissement (bâtiment) sera amorti dans les comptes de tl sur une durée de 50 ans. Le remboursement des prêts par le biais des amortissements constants interviendra après la mise en service du projet et prendra fin après 50 ans. Les installations mécaniques et électriques sont amortis sur une durée de 25 ans et les équipements d'exploitation sur une durée plus courte, soit 20 ans.

1.4.4 Garantie d'emprunt de l'Etat

Comme mentionné au chapitre 1.3.3.1, l'investissement prévu par les tl relève exclusivement du trafic urbain

Conformément à l'article 6 de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21), l'Etat et les communes subventionnent l'exploitation et les investissements nécessaires à l'exploitation des lignes de transport urbain des tl.

En l'occurrence, s'agissant d'investissements dans des installations (art. 6, al. 2, chiffre 1 LMTP), le Canton soutient la construction de l'extension dépôt prévu à Perrelet par le biais d'une garantie d'emprunt de l'Etat et prendra en charge sa part des coûts subséquents des emprunts (charges d'intérêts et amortissements) dans le cadre des subventions à l'exploitation imputées au budget de fonctionnement de la Direction générale de la mobilité et des routes. Comme mentionné au chapitre 1.3.3.2, les communes prendront en charge le solde des coûts subséquents.

L'octroi d'une garantie d'emprunt de l'Etat aux tl leur permettra de trouver les fonds nécessaires sur le marché des capitaux à des taux d'intérêt concurrentiels. Dans la mesure où les tl peuvent imputer les charges d'intérêts concernées dans les offres de transport indemnisées par l'Etat, il est dans l'intérêt de ce dernier de les réduire autant que possible. Dès lors, l'octroi de la garantie d'emprunt sollicitée dans le présent EMPD répond à cet objectif.

La garantie d'emprunt de l'Etat sollicitée pour l'extension du dépôt des tl, à Perrelet, est de CHF 97'758'000.-.

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

2.1 Approbation des investissements

L'investissement dans l'extension du dépôt de Perrelet a fait l'objet d'une demande d'approbation selon les modalités prévues à l'article 19 de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16). Les demandes d'approbation selon l'article susmentionné sont sollicitées pour les objets d'investissements du secteur du trafic régional voyageurs, par permanence des méthodes, la DGMR suit et applique des procédures équivalentes pour les investissements dans le secteur du trafic urbain.

L'Etat de Vaud, par simplification administrative et pour éviter la multiplication d'octrois de garanties individuelles par les communes, est la seule autorité à délivrer une garantie pour cet objet.

La direction des tl a présenté ce projet aux communes concernées (Belmont ; Bussigny ; Chavannes ; Crissier ; Ecublens ; Epalinges ; Lausanne ; Le Mont-sur-Lausanne ; Lutry ; Paudex ; Prilly ; Pully ; Renens ; St-Sulpice ; Villars-Ste-Croix) lors de séance du Conseil d'administration du 11 septembre 2023, les communes ont validé le projet à l'unanimité. Déjà en 2023, et plus spécifiquement lors de la séance du Conseil du Réseau du 6 mars 2024 (plénum réunissant le Canton et les communes concernées), la direction des tl a présenté aux communes le plan d'entreprise tl 2024 -2028 et les hypothèses d'évolution des indemnités liées aux développements futurs de l'entreprise. Lors de cette séance du Conseil du Réseau, les communes ont pris acte des conséquences de cet investissement sur les indemnités à leur charge.

L'entreprise est responsable de la planification et de la réalisation de l'investissement prévu.

2.2 Suivi de la garantie

La procédure pour l'engagement de la garantie de l'Etat est fixée dans la directive d'exécution n° 26, établie par le Département des finances et de l'agriculture (DFA). Les modalités de cette directive seront communiquées aux tl, qui seront tenus de s'y conformer.

Conformément à la loi sur les subventions (LSubv ; BLV 610.15) et à son règlement d'application (chapitre III art. 8 à 10) qui demande de définir les modalités de suivi et de contrôle des subventions, les tl devront systématiquement fournir leurs comptes annuels ainsi que le rapport de son organe de révision à la DGMR, au plus tard au 30 juin de l'année n+1.

2.3 Appel d'offres

Les tl sont soumis au concordat intercantonal pour les appels d'offres. Les procédures de mise au concours sont régies par l'accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP).

3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Le projet de décret n'a pas de conséquence sur les actifs et les passifs des comptes du bilan de l'Etat. En revanche, s'agissant d'une garantie d'emprunt allouée par l'Etat de Vaud, celle-ci doit faire l'objet d'une mention dans l'annexe aux comptes portant sur les engagements conditionnels de l'Etat.

La garantie relative au financement de l'extension du dépôt de Perrelet est prévue au budget 2025 et au plan d'investissement 2026-2029 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029
Budget d'investissement 2025 et plan 2026-2029	19'632	30'454	9'454	0	38'000

L'échéancier prévu pour la libération de la garantie d'emprunt est le suivant :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Total
Echéancier de libération	33'244	36'791	27'723	0	97'758

Lors de la prochaine réévaluation des garanties, les tranches annuelles seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

3.2 Amortissement annuel

S'agissant d'une garantie d'emprunt de l'Etat, il n'y a pas de charges d'amortissement directement à charge de l'Etat.

3.3 Charges d'intérêt

S'agissant d'une garantie d'emprunt de l'Etat, il n'y a pas de charges d'intérêts directement à charge de l'Etat.

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

La loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP) fixe les règles applicables au financement des lignes de transport public et la répartition des charges entre l'Etat et les communes selon les modalités décrites au chapitre 1.3.3.2.

La construction de l'extension du dépôt de Perrelet induit une augmentation des charges des tl, notamment des charges d'intérêts des emprunts contractés par les tl, d'amortissement et d'exploitation des bâtiments (entretien ; énergie ; assurances ; DDP), imputées sur les différentes lignes de bus des tl. Ces charges supplémentaires, financées par des indemnités additionnelles pour le trafic urbain versées par l'Etat et les communes aux tl, se présentent comme suit (en CHF, selon prévisions tl¹) :

¹ Les indemnités d'amortissement ont été calculées par les tl selon les principes d'amortissement des actifs énoncés au chapitre 1.4.3. Les charges d'intérêts des emprunts ont également été estimées par les tl pour cet emprunt qui ne sera contracté qu'au moment de l'obtention de la garantie. Les tl ont considéré un taux de 2.5% comme hypothèse. Les charges d'intérêts diminuent progressivement dans le temps en raison des remboursements annuels.

	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Total
Amortissements extension dépôt	-	-	2'941'600	2'941'600	5'883'200
Charges d'intérêts emprunts tl	-	-	2'444'000	2'370'000	4'814'000
Coûts directs d'exploitation	-	-	2'071'000	2'071'000	4'142'000
Total	0	0	7'456'600	7'382'600	14'839'200

La répartition des indemnités supplémentaires entre les différents commanditaires se présente comme suit :

Coûts subséquents extension dépôt					
Amortissements et charges financières	2025	2026	2027	2028	Total
Amortissements	-	-	2'941'600	2'941'600	5'883'200
Intérêts	-	-	2'444'000	2'370'000	4'814'000
Total	0	0	5'385'600	5'311'600	10'697'200
Charges d'exploitation	2025	2026	2027	2028	Total
Charges d'exploitation du bâtiment	-	-	2'071'000	2'071'000	4'142'000
Total	0.00	0.00	2'071'000	2'071'000	4'142'000
Coûts subséquents totaux	0.00	0.00	7'456'600	7'382'600	14'839'200

Trafic urbain (100%)					
Charges financière et amortissements	2025	2026	2027	2028	Total
Amortissements	-	-	2'941'600	2'941'600	5'883'200
Intérêts	-	-	2'444'000	2'370'000	4'814'000
Total	-	-	5'385'600	5'311'600	10'697'200
Part Etat 50% (A1)	-	-	2'692'800	2'655'800	5'348'600
Part Communes 50% (A2)	-	-	2'692'800	2'655'800	5'348'600
Coûts d'entretien	2025	2026	2027	2028	Total
Charges d'exploitation du bâtiment	-	-	2'071'000	2'071'000	4'142'000
Total	-	-	2'071'000	2'071'000	4'142'000
Part Etat 12.5% (B1)	-	-	258'875	258'875	517'750
Part Communes 87.5% (B2)	-	-	1'812'125	1'812'125	3'624'250
Augmentation indemnité trafic urbain Etat avant REDIP (A1+B1)	-	-	2'951'675	2'914'675	5'866'350
Réduction de la déduction impôt préalable	-	-	116'594	115'133	231'727
Part nette Etat indemnité trafic urbain	-	-	3'068'269	3'029'808	6'098'077
Augmentation indemnité trafic urbain communes avant REDIP (A2+B2)	-	-	4'504'925	4'467'925	8'972'850
Réduction de la déduction impôt préalable	-	-	177'949	176'488	354'437
Part nette communes indemnité trafic urbain	-	-	4'682'874	4'644'413	9'327'287

Note : les conséquences sur le budget de fonctionnement, respectivement la répartition des indemnités supplémentaires entre les différents commanditaires, de 2027 (année de mise en service) à 2031 figurent en annexe.

3.6 Conséquence sur les communes

Comme mentionné au chapitre 3.5 la participation des communes aux indemnités de transports publics va augmenter. Les communes concernées sont celles qui commandent et financent des prestations dans le secteur du trafic urbain. Ces indemnités seront facturées aux communes directement par les tl.

	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Total
Indemnités supplémentaires à charge des communes	0	0	4'682'874	4'644'413	9'327'287

Communes : Belmont ; Bussigny ; Chavannes ; Crissier ; Ecublens ; Epalinges ; Lausanne ; Le Mont-sur-Lausanne ; Lutry ; Paudex ; Prilly ; Pully ; Renens ; St-Sulpice ; Villars-Ste-Croix.

3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

L'extension du dépôt de Perrelet sis sur le site actuel est notamment réalisé en vue d'accompagner le développement de l'offre de transports publics à l'horizon 2035-2040 vers une flotte de bus éco-responsable. Autant le transfert modal escompté en faveur des transports publics que l'acquisition d'une flotte limitant les émissions de CO2 devrait réduire les nuisances environnementales et contribuer à la protection de l'environnement tout en limitant la consommation en énergies fossiles.

Il est aussi à préciser que l'implantation de l'extension du dépôt, au cœur du réseau urbain et trolleybus de la région lausannoise, permettra également de limiter au maximum les déplacements des bus « à vide » pour rejoindre les différentes lignes où ils seront exploités.

3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Le projet de décret s'inscrit dans le programme de législature 2022-2027. L'axe « 2. Durabilité et climat » prévoit les mesures et actions suivantes :

- Mesure 2.5 «Développer l'offre de mobilité durable afin d'accompagner les besoins de la population et des entreprises ainsi que l'offre touristique sur tout le territoire».
Action : Planifier et développer les transports publics, les infrastructures et les interfaces de transport sur tout le territoire cantonal, notamment par le développement de l'offre de lignes de bus régionales et de la CGN, l'amélioration des cadences des trains régionaux et le développement du RER, le développement des interfaces de transports voyageurs via un soutien aux communes et aux entreprises de transports publics dans leur efforts énergétiques.
- Mesure 2.6 Planifier les besoins en mobilité et réaliser les infrastructures dans les agglomérations vaudoises, en particulier développer les axes forts des transports publics.
Action : Accompagner la réalisation des jonctions autoroutières de l'Ouest lausannois pour délester le réseau routier d'agglomération et y aménager des infrastructures de transports publics et de mobilité active. Accompagner les études de projet de l'Office fédéral des routes (OFROU) et la mise à l'enquête des nouvelles jonctions, obtenir le financement cantonal.

La 4e adaptation quater du PDCn du 11 novembre 2022 fait référence au développement de l'offre de transport public dans la ligne d'action A21 « Infrastructures de transports publics » :

Le Canton se donne l'objectif suivant :

- Augmenter l'offre en transports publics pour diminuer la part des transports individuels motorisés en termes de distances parcourues.

L'extension du dépôt de Perrelet va permettre de soutenir cet objectif et même au-delà pour certaines lignes. Elle est en effet rendue nécessaire par les augmentations de cadences et les nouvelles lignes prévues à l'horizon 2030-35 sur le réseau de transport des tl et par les véhicules supplémentaires qui seront nécessaires pour soutenir ces développements.

3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Le projet de décret est conforme aux principes de la loi sur les subventions (LSubv ; BLV 610.15).

Le décret est basé sur les dispositions de la loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21).

Les conditions de la garantie seront formalisées par une lettre de garantie émise par le Conseil d'Etat.

3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

S'agissant d'une garantie d'emprunt de l'Etat, qui n'entraîne pas de dépenses directes, la pratique veut que l'on renonce à une analyse de l'examen de l'article 163 Cst-VD dans la mesure où aucune mesure de compensation ne doit être ordonnée à ce jour. Le décret étant soumis au référendum facultatif, la nature liée ou non des dépenses n'est pas déterminante s'agissant de la conformité avec l'article 163 Cst-VD.

3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant

3.12 Incidences informatiques

Néant

3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant

3.14 Simplifications administratives

Néant

3.15 Protection des données

Néant

3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Récapitulation des conséquences du projet d'octroi d'une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 97'758'000.- aux Transports publics de la Région lausannoise pour le financement de l'agrandissement d'un dépôt, à Perrelet, pour la flotte de bus du trafic urbain.

En milliers de
francs
(sans décimal)

Intitulé	SP / CB 2 positions	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028
Personnel supplémentaire (ETP)					

Charges supplémentaires					
Charges de personnel					
Charges informatiques					
Autres charges supplémentaires : Indemnités d'exploitation tl	046/36	0	0	3'068	3'030
Total des charges supplémentaires : (A)		0	0	3'068	3'030
Diminution de charges					
Désengagement des solutions remplacées					
Diminution de charges d'exploitation/compensation					
Total des diminutions des charges : (B)		0	0	0	0
Revenus supplémentaires					
Revenus supplémentaires : Participation des communes aux indemnités d'exploitation tl					
Revenus extraordinaires de préfinancement					
Autres revenus d'exploitation					
Total augmentation des revenus : (C)		0	0	0	0

Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements : (D = A-B-C)		0	0	3'068	3'030
--	--	----------	----------	--------------	--------------

Charge d'intérêt (E)					
Charge d'amortissement (F)					

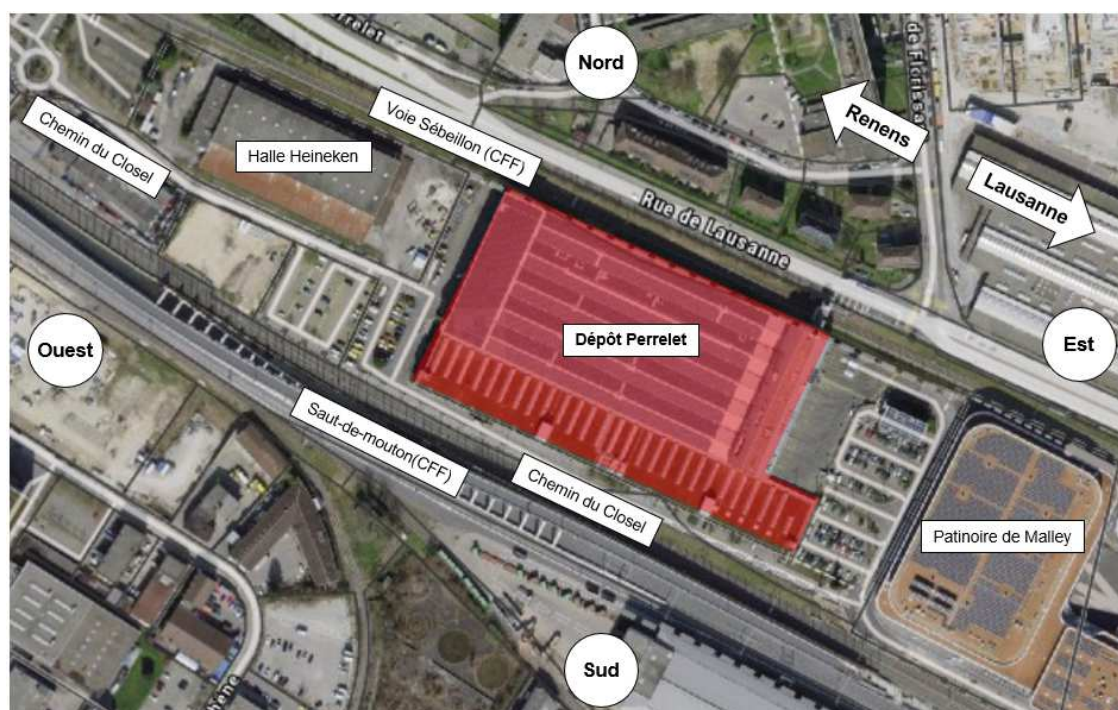
Total net (H = D + E + F)		0	0	3'068	3'030
----------------------------------	--	----------	----------	--------------	--------------

SP : service publié / CB : compte budgétaire MCH2 à 2 positions

4. CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret ci-après :

ANNEXE 1 : CONTEXTE GEOGRAPHIQUE DU SITE DE PERRELET DES TL



ANNEXE 2 : COUTS SUBSEQUENTS DE 2027 (MISE EN EXPLOITATION) JUSQU'EN 2031

Coûts subséquents extension dépôt à sa mise en exploitation						
Amortissements et charges financières	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Amortissements	2'941'600	2'941'600	2'941'600	2'941'600	2'941'600	14'708'000
Intérêts	2'444'000	2'370'000	2'297'000	2'223'000	2'150'000	11'484'000
Total	5'385'600	5'311'600	5'238'600	5'164'600	5'091'600	26'192'000
Charges d'exploitation	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Charges d'exploitation du bâtiment	2'071'000	2'071'000	2'071'000	2'071'000	2'071'000	10'355'000
Total	2'071'000	2'071'000	2'071'000	2'071'000	2'071'000	10'355'000
Coûts subséquents totaux	7'456'600	7'382'600	7'309'600	7'235'600	7'162'600	36'547'000

Trafic urbain (100%)						
Charges financière et amortissements	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Amortissements	2'941'600	2'941'600	2'941'600	2'941'600	2'941'600	14'708'000
Intérêts	2'444'000	2'370'000	2'297'000	2'223'000	2'150'000	11'484'000
Total	5'385'600	5'311'600	5'238'600	5'164'600	5'091'600	26'192'000
Part Etat 50% (A1)	2'692'800	2'655'800	2'619'300	2'582'300	2'545'800	13'096'000
Part Communes 50% (A2)	2'692'800	2'655'800	2'619'300	2'582'300	2'545'800	13'096'000
Coûts d'entretien	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Charges d'exploitation du bâtiment	2'071'000	2'071'000	2'071'000	2'071'000	2'071'000	10'355'000
Total	2'071'000	2'071'000	2'071'000	2'071'000	2'071'000	10'355'000
Part Etat 12.5% (B1)	258'875	258'875	258'875	258'875	258'875	1'294'375
Part Communes 87.5% (B2)	1'812'125	1'812'125	1'812'125	1'812'125	1'812'125	9'060'625
Augmentation indemnité trafic urbain Etat avant REDIP (A1+B1)	2'951'675	2'914'675	2'878'175	2'841'175	2'804'675	14'390'375
Réduction de la déduction impôt préalable	116'594	115'133	113'691	112'229	110'788	568'435
Part nette Etat indemnité trafic urbain	3'068'269	3'029'808	2'991'866	2'953'404	2'915'463	14'958'810
Augmentation indemnité trafic urbain communes avant REDIP (A2+B2)	4'504'925	4'467'925	4'431'425	4'394'425	4'357'925	22'156'625
Réduction de la déduction impôt préalable	177'949	176'488	175'046	173'584	172'143	875'210
Part nette communes indemnité trafic urbain	4'682'874	4'644'413	4'606'471	4'568'009	4'530'068	23'031'835

PROJET DE DÉCRET

**accordant aux Transports publics de la région lausannoise (TL)
une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 97'758'000.-
pour le financement de l'agrandissement d'un dépôt, à Perrelet,
pour la flotte de bus du trafic urbain
du 2 avril 2025**

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

décrète

Art. 1

¹ L'Etat de Vaud accorde aux Transports publics de la région lausannoise (TL) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 97'758'000.- pour le financement de l'agrandissement d'un dépôt, à Perrelet, pour la flotte de bus du trafic urbain.

Art. 2

¹ Le montant de la garantie est diminué chaque année des montants de l'amortissement comptable de l'agrandissement du dépôt, à Perrelet, pour la flotte de bus du trafic urbain.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret, qui est sujet au référendum facultatif.

² Il en publiera le texte et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.