

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 27'940'000.- pour le financement de la rénovation du bâtiment administratif de Perrelet

TABLE DES MATIERES

1. Présentation du projet de rénovation du bâtiment administratif	3
1.1 Motif et de l'investissement.....	3
1.2 Description du projet et profil d'exigences.....	4
1.2.1 Objectifs du projet	4
1.2.2 Descriptif du projet	5
1.2.3 Chiffres – clés du projet.....	5
1.2.4 Calendrier de réalisation	5
1.3 Données financières	6
1.3.1 Estimation des coûts d'investissement	6
1.3.2 Désinvestissements et économies liées au projet	7
1.3.3 Répartition du financement	8
1.4 Garanties d'emprunt	9
1.4.1 Nécessité d'une garantie d'emprunt.....	9
1.4.2 Montant à financer sous garantie d'emprunt.....	10
1.4.3 Durée d'amortissement du bien immobilier et remboursements.....	11
1.4.4 Garantie d'emprunt de l'Etat.....	11
2. Mode de conduite du projet	12
2.1 Approbation des investissements.....	12
2.2 Suivi de la garantie	12
2.3 Appel d'offres	12
3. Conséquences du projet de décret	13
3.1 Conséquences sur le budget d'investissement	13
3.2 Amortissement annuel.....	13
3.3 Charges d'intérêt.....	13
3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel.....	13
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement	13
3.6 Conséquence sur les communes	15
3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie	15
3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)	16
3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA.....	16
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD	16
3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)	16
3.12 Incidences informatiques.....	16
3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	16
3.14 Simplifications administratives.....	17
3.15 Protection des données.....	17
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	17
4. Conclusion	18
Annexe : couts subséquents de 2027 (mise en exploitation) jusqu'en 2031	19

1. PRESENTATION DU PROJET DE RENOVATION DU BATIMENT ADMINSTRATIF

1.1 Motif et de l'investissement

Le site de Perrelet a été inauguré en 1995, il accueille le remisage principal des bus, leur maintenance, la gestion opérationnelle de l'offre ainsi que l'administration de l'entreprise. Sur le même site, il est prévu la construction du garage atelier du tramway t1 et l'agrandissement du dépôt de bus pour répondre à l'accroissement de la demande. Le centre se situe sur la commune de Renens, entre la voie CFF de Sébeillon et la ligne ferroviaire entre Renens et Prilly- Malley (voir plan de situation ci-dessous).

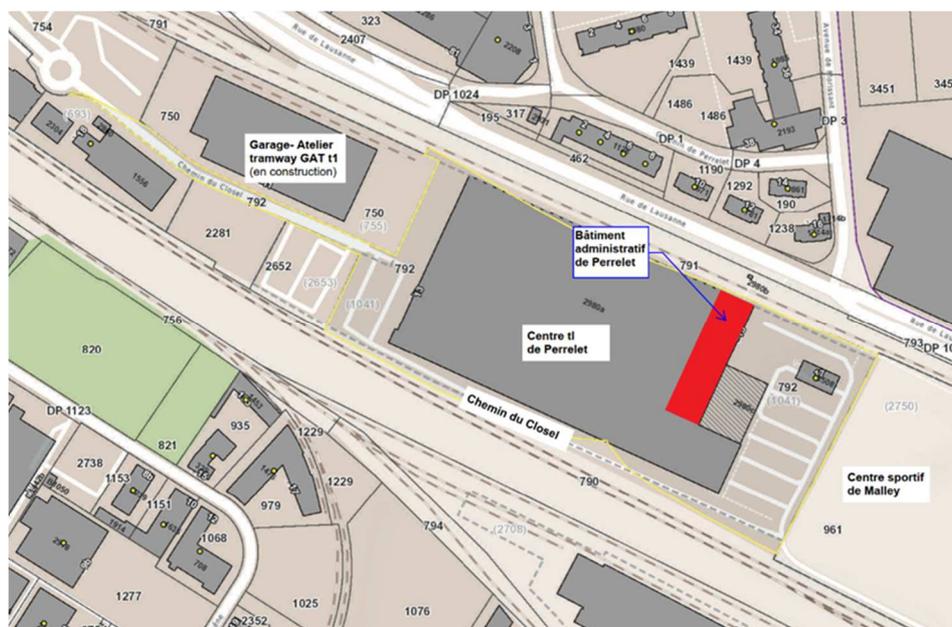


Figure 1: Plan de situation

Les activités administratives concentrées sur le site comprennent notamment la formation et la coordination du personnel de conduite, ainsi que le développement et l'entretien du réseau. Pour répondre à la croissance de l'offre, les infrastructures du site de Perrelet ont été adaptées depuis leur mise en service, jusqu'à atteindre désormais leur limite de capacité. Mis à part les problèmes de capacité, le bâtiment administratif doit être modernisé pour viser une affectation plus dense et flexible des locaux. Un assainissement énergétique du bâtiment doit aussi être réalisé.

L'effectif des tl a évolué à la hausse, si 840 personnes étaient employées en 1995 au moment de l'inauguration du Centre de Perrelet actuel, l'effectif des tl est de 1800 personnes à fin 2022. Les tl, en regard de l'accroissement de l'offre de transports publics dans l'agglomération lausannoise, pronostiquent un effectif de 2400 personnes à l'horizon 2030. Le personnel actif dans l'administration représente environ un quart des personnes employées par les tl, dont deux-tiers disposent d'une place de travail dans le bâtiment administratif de Perrelet, soit 300 personnes fin 2022 (niveaux 6 à 9 du bâtiment). Les autres postes administratifs sont hébergés sur les autres sites tl (Flon, Ecublens, Borde, Vennes), ainsi qu'à d'autres emplacements du Centre de Perrelet aménagés sur les niveaux 0 à 3 ou dans le Pavillon jouxtant le bâtiment.

Actuellement, de nombreuses personnes disposent encore d'un poste de travail fixe. Une densification et flexibilisation de toutes les places de travail administratif, avec la rénovation du bâtiment administratif, permettra aux tl d'absorber la croissance à moyen terme du nombre d'employés. Avec la généralisation du travail à distance, les tl estiment qu'un ratio d'1.4 personne par place de travail permet de fonctionner efficacement.

1.2 Description du projet et profil d'exigences

1.2.1 Objectifs du projet

Quatre objectifs sont visés dans le cadre de ce projet de renouvellement du bâtiment administratif.

1. Une densification des espaces de travail

Le projet de rénovation permet de mettre à disposition 267 places de travail sur les niveaux 6 à 9 du bâtiment. Cette densification double le nombre de places de travail depuis l'inauguration du site administratif de Perrelet en 1995. Les mesures organisationnelles (par ex. généralisation du travail à distance) mises en place progressivement par les tl permettent raisonnablement de compter sur un ratio de 1.4 personne par place de travail tout en autorisant un fonctionnement efficace. A l'issue de la rénovation, les étages administratifs pourront accueillir 375 personnes, soit trois fois plus qu'en 1995.

	Année	Personnes (EPT)	Places de travail	Ratio (personnes/place)
Inauguration du site	1995	130	130	1
État actuel	2022	300	225	1.3
Projet de rénovation	2025	375	267	1.4
Perspective moyen terme	2030	430 ± 30	267	1.6 ± 0.1

En déployant d'autres concepts d'organisation et de collaboration, les tl pourraient viser 430 personnes sur le site à l'horizon 2030.

2. Adaptation du cadre de travail

Dans la perspective de favoriser la collaboration, l'innovation et les échanges transversaux entre collaborateurs, il est souhaité de mettre à disposition des bureaux partagés répartis en zones préférentielles propres à chaque unité, l'employé choisira sa place en fonction de ses besoins, indépendamment de son niveau hiérarchique. Des espaces spécifiques seront aménagés en tenant compte de certaines spécificités (Direction ; équipe conception des horaires ; équipe rémunérations). Il est aussi prévu une multiplication et variété de salles de séance permettant des échanges entre collaborateurs (salles de concentration pour 1-2 personnes ; salles de collaboration pour 4-25 personnes ; salles de créativité pour 4-12 personnes).

3. Assainissement énergétique et réfection technique

Dans le cadre de la rénovation du bâtiment, le standard Minergie Eco est visé. Pour y parvenir, différents travaux doivent intervenir, notamment sur l'enveloppe du bâtiment pour supprimer les ponts thermiques, sur les systèmes d'aération, et la modernisation des installations de chauffage. Le bilan énergétique du bâtiment sera amélioré, la consommation de chaleur pour le chauffage diminuera de 75% (- 89'000 KWh/an) et la production photovoltaïque s'élèvera à 32'500 KWh/an. Une production photovoltaïque sera aussi permise avec une installation en façade (étude en cours), cet investissement sort du cadre de financement de la présente garantie et sera auto-financé par les tl.

4. Modernisation des espaces collectifs et accessibilité

Les espaces collectifs à l'étage 8 seront modernisés pour accroître la convivialité, augmenter leur capacité et leur usage. Un projet structurant est la transformation de la salle Palaz, les modifications apporteront de la lumière naturelle et des espaces de travail supplémentaires. Le restaurant d'entreprise sera aussi modifié pour absorber l'accroissement du nombre de convives.

Une amélioration notable, soit le remplacement d'un ascenseur, rendra accessible le bâtiment aux personnes à mobilité réduite, y compris l'étage 9 du bâtiment.

1.2.2 Descriptif du projet

Les travaux prévus interviendront sur les étages 6 et 7 du centre de Perrelet, le périmètre du projet recouvre également les espaces collectifs des niveaux 8 et 9 (restaurant ; salles de réunion), les réfections des enveloppes extérieures du bâtiment, la rénovation du socle aux niveaux 4 et 5 et un aménagement paysager au pied du bâtiment.



1.2.3 Chiffres – clés du projet

Surface de plancher :	6'747 m ²
Surface utile :	4'532 m ²
Volume bâti :	20'328 m ³
Surface photovoltaïque :	100 m ² en toiture ; 2900 m ² pour projet de façade
Production photovoltaïque :	32 MWh/an en toiture ; 380 MWh/an pour projet de façade

1.2.4 Calendrier de réalisation

Les travaux de rénovation seront réalisés sur une durée de 24 mois (2026-2027). La planification est la suivante :

- 2025 : contrats, préparation de l'exécution, 2^{ème} étape d'appels d'offres, déménagements ;
- 2026 : installation de chantier, travaux préparatoires ; gros-œuvre ;
- 2027 : aménagements intérieurs, équipement d'exploitation ; mise en service.

Durant les travaux, le dépôt demeurera en exploitation. Les postes de travail indispensables au fonctionnement du site seront hébergés provisoirement dans un bâtiment voisin (Pavillon). Pour les autres postes de travail, après avoir exploré différents scénarios, les tl ont décidé de délocaliser les activités durant le chantier de façon à simplifier la réalisation et à minimiser les nuisances sur les conditions de travail. Afin de maintenir un certain lien social, les tl ne souhaitent pas uniquement recourir au télétravail, ils entendent maintenir des postes de travail. Une quarantaine de places de travail seront disponibles sur le site de la Borde (dépôt tl existant), pour le surplus les tl loueront des surfaces

administratives d'environ 1500 m2 comprenant 150 places de travail et des espaces collectifs, des prospections sont en cours.

1.3 Données financières

1.3.1 Estimation des coûts d'investissement

Le coût d'investissement total du projet de rénovation du bâtiment administratif est estimé à CHF 27'940'000.- hors taxe avec un degré de précision de +/-10% (base de prix 2023), y compris les frais d'étude et intérêts intercalaires. Le devis a été consolidé par retour d'offre d'entreprises couvrant le 80 % du coût de construction.

Le coût total du projet comprend :

- Travaux préparatoires : démolition et démontage d'aménagements intérieurs et d'éléments d'enveloppe vétustes, y compris transports et gestion des déchets conformément aux bases légales en vigueur ;
- Bâtiment : travaux de construction détaillés dans un deuxième tableau, y compris les honoraires des professionnels spécialisés pour la conception et la direction des travaux, soit les phases SIA 31 à 53, de l'avant-projet jusqu'à la mise en service ;
- Equipements d'exploitation : lustrerie pour éclairage des locaux et des abords, appareils multimédias pour information collaborative interne, agencement du restaurant self-service ;
- Aménagements extérieurs : remise en état des abords occupés par l'installation de chantier et création d'une aire de pause et de détente végétalisée ;
- Frais secondaires : frais des mandats d'étude parallèles, autorisations, taxes et émoluments publics, assurances de travaux, surveillance et signalétique de chantier ;
- Délocalisation temporaire : charges de location de surfaces administratives durant la réalisation des travaux, y compris frais de déménagement ;
- Prestations propres : imputation des ressources internes consacrées à la maîtrise d'ouvrage du projet, évaluées à 3% des coûts externes ;
- Ameublement et informatique : mobilier et appareils informatiques adaptés aux différents locaux, en complément des éléments en bon état qui seront conservés ;
- Les frais financiers (intérêts intercalaires).

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

Libellé		CHF HT	%
CFC 1	Travaux préparatoires	586'000	2.1%
CFC 2	Bâtiment	20'445'000	73.2%
CFC 3	Équipements d'exploitation	757'000	2.7%
CFC 4	Aménagements extérieurs	132'000	0.5%
CFC 5	Frais secondaires	555'000	2.0%
CFC 7	Délocalisation temporaire	1'694'000	6.1%
CFC 8	Prestations propres tl	790'000	2.8%
CFC 9	Ameublement et multimédia	2'154'000	7.7%

Sous-total CFC 1 à 9 CHF HT		27'113'000	97.0%
FF	Frais financiers (intérêts intercalaires)	827'000	3.0%
Coût total du projet		27'940'000	100.0%

Détail CFC 2 Bâtiment

Libellé	Descriptif	CHF HT	
21	Gros œuvre 1	Maçonnerie, construction en acier, charpente, façades ventilées, y compris fenêtres et stores	5'848'000
22	Gros œuvre 2	Couverture, étanchéité, crépissage de façade	678'000
23	Installations électriques		2'443'000
24	Chauffage – Ventilation		2'170'000
25	Installations sanitaires		659'000
26	Installations de transport	Deux ascenseurs	309'000
27	Aménagements intérieurs 1	Plâtrerie, menuiseries intérieures, cloisons	2'369'000
28	Aménagements intérieurs 2	Revêtements de sols, parois et plafonds	1'842'000
29	Honoraires mandataires	Phases 31 à 53	4'127'000
Coût total CFC 2 Bâtiment			20'445'000

1.3.2 Désinvestissements et économies liées au projet

1.3.2.1 Désinvestissements

Le gros œuvre, soit la structure de l'ouvrage qui concourt à la stabilité de l'édifice, a une durée de vie qui dépasse les 50 ans. Le second œuvre, qui comprend les installations électriques et sanitaires, les cloisons, les menuiseries, etc. , ont une durée de vie inférieure à celle de la structure et il faut procéder régulièrement à leur rénovation. Les éléments de second œuvre ont une durée d'amortissement inférieure à 30 ans.

Le bâtiment du site administratif de Perrelet a été mis en exploitation au 1.1.1995, le bâtiment administratif à Perrelet aura 32 ans de service en 2027, date de mise en service prévue pour le projet de rénovation qui concerne uniquement les éléments de second œuvre. Après plus de 30 ans d'exploitation, ces éléments de second œuvre seront en fin de vie et leur valeur résiduelle sera nulle. Par conséquent, aucun désinvestissement n'est attendu sur la partie mise en service en 1995.

Depuis les années 2000, des adaptations et remises en état ont été réalisées dans les bureaux administratifs du site de Perrelet. Au 31.12.2022, certains éléments ne sont pas encore totalement amortis, ils seront mis au rebut lors de la réalisation du projet de rénovation. La valeur résiduelle de ces éléments est de CHF 0.46 million en 2027 (date de mise en service du projet de rénovation).

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 la rénovation du bâtiment administratif. Respectivement certains surcoûts ne vont pas se réaliser en cas de rénovation du bâtiment administratif dans un horizon d'une dizaine d'années.

Premièrement, des places de travail supplémentaires devraient être louées pour un montant estimé de CHF 2 millions (CHF 200'000 par an entre 2025 et 2035) pour pallier le manque de place. Deuxièmement, la hausse des coûts subséquents de l'investissement sera en partie compensée par les économies en lien avec les assainissements énergétiques et autoproductions prévus.

1.3.3 Répartition du financement

1.3.3.1 Répartition du financement entre types de trafic

L'activité principale des tl est celle d'offrir des prestations dans le secteur du trafic urbain et d'agglomération, les prestations dans le secteur du trafic régional voyageurs (TRV) se limitent à 5% du volume des prestations de transports publics assurées par les tl. La clé de répartition pour délimiter et répartir les coûts (autant l'investissement que les coûts subséquents) entre les différents secteurs est la suivante :

Type de trafic	Pourcentage	CHF HT
Part trafic urbain	66%	18'440'400
Part métros (TUSP)	29%	8'102'600
Part TRV	5%	1'397'000
Total	100%	27'940'000

Cette clé de répartition émane de la comptabilité analytique des tl. Pour son calcul, il a été tenu compte du nombre de collaborateurs sur le site pour les différentes entités (situation 2022). La majorité des dépenses induites par l'assainissement du bâtiment administratif viendront charger les secteurs du trafic urbain (bus et trolleybus) et du trafic urbain en site propre (tram ; métros). En regard des évolutions d'offres attendues, les parts du trafic urbain et du trafic en site propre devraient tendre à encore augmenter dans le temps. Les autres prestations demeurent marginales.

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), du trafic urbain en site propre (TUSP) et du trafic régional voyageurs (TRV). Le calcul de ces conséquences financières, repose sur les bases légales suivantes.

- a) L'ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional (OITRV ; RS 745.16) fixe les règles de participation des cantons et de la Confédération aux indemnités des offres du trafic régional.

L'article 29b OITRV stipule que les participations cantonales sont calculées à l'aide de la formule indiquée à l'annexe 1 OITRV compte tenu des conditions structurelles conformément à l'article 30, alinéa 2 de la loi sur le transport des voyageurs (LTV, RS 745.1). Elles sont calculées tous les quatre ans et figurent dans l'annexe 2 OITRV.

Pour les années d'horaire 2020 à 2024, la contribution du Canton de Vaud aux indemnités du trafic régional de voyageurs est de 53% (47% CH). La part de la Confédération pour le trafic régional voyageurs est directement facturée par les tl.

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

La classification des lignes de transport des voyageurs est fixée à l'article 7 de la LMTP :

¹ Les lignes de trafic régional comprennent les lignes ou tronçons qui assurent le transport des voyageurs ou des marchandises de façon régulière durant toute l'année entre localités habitées l'année entière.

² Les lignes de trafic urbain comprennent les lignes ou tronçons qui assurent le transport de voyageurs de façon régulière durant toute l'année :

- a. dans les zones urbaines situées sur le territoire d'une commune ;
- b. dans les zones fortement bâties s'étendant sur le territoire de plusieurs communes.

³ Sont assimilées aux lignes de trafic régional, les lignes suivantes reconnues d'intérêt régional :

- a. les lignes de trafic urbain en site propre ;
- b. les lignes ou tronçons de lignes touristiques de navigation sur le lac Léman et sur les lacs de Neuchâtel et de Morat ;
- c. les sections touristiques de lignes de chemins de fer de montagne en prolongement de sections de trafic régional ;

L'article 15 LMTP fixe les règles de participation de l'Etat et des communes aux subventions d'exploitation du trafic régional.

¹ Les communes participent à raison de 30% à la subvention d'exploitation prévue à l'article 6, alinéa 2, chiffre 2 pour les lignes de trafic régional.

² La répartition des montants à charge de communes est effectuée par région de transport public.

³ La région de transport public correspond à un bassin de transport public régional du canton. Elle a pour centre une ville principale du canton, située à un nœud de communication, en règle générale desservie par le réseau national et dotée d'un réseau de transport urbain.

⁴ La répartition entre communes du montant à charge d'une région de transport public est effectuée en tenant compte de la population de chaque commune et du coefficient de la desserte.

⁵ Le coefficient de desserte des communes est fixé dans le règlement d'application de la loi. Il tient compte de la meilleure fréquence de desserte et du meilleur moyen de transport de la commune.

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.

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 1.4.3), 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 TI, 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 27'940'000.- 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 de libération de la garantie d'emprunt, a été estimé à 4.67%, soit un montant de CHF 1'305'000.-. 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. .

Ainsi, le montant total à financer sous garantie d'emprunt est de CHF 27'940'000.- HT.

	CHF HT
Coût total de construction et total de la Garantie	27'940'000



Type de trafic	%	CHF HT
Total	100%	27'940'000
Part TU	66%	18'440'400
Part TUSP	29%	8'102'600
Part TRV	5%	1'397'000

1.4.3 Durée d'amortissement du bien immobilier et remboursements

L'objet d'investissement sera amorti dans les comptes de tl sur une durée de 25 ans. S'agissant de la rénovation d'éléments de l'enveloppe du bâtiment, d'installations techniques et second œuvre, il n'y aura pas d'élément d'actif amortissable sur 50 ans.

Le remboursement des prêts par le biais des amortissements constants interviendra à partir de la mise en service du projet et prendra fin après 25 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 majoritairement du trafic urbain et du trafic urbain en site propre (95%). En regard de la faible proportion des coûts à charge du TRV, la Confédération n'entend pas octroyer une garantie d'emprunt fédérale aux tl pour cet objet. Il est dès lors proposé que la garantie d'emprunt cantonale couvre l'intégralité de l'objet d'investissement (100%).

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 l'assainissement du bâtiment administratif de 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 DGMR.

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'intérêts 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'assainissement du bâtiment administratif de Perrelet est de CHF 27'940'000.-.

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

2.1 Approbation des investissements

L'investissement relatif à l'assainissement du bâtiment administratif 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 analogie la DGMR suit et applique des procédures équivalentes pour les investissements dans le secteur du trafic urbain.

Le Canton, 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 inscrit ce projet dans le plan d'entreprise tl 2024-2028, validé par le Conseil d'administration composé des communes du réseau d'agglomération (Belmont ; Bussigny ; Chavannes ; Crissier ; Ecublens ; Epalinges ; Lausanne ; Le Mont-sur-Lausanne ; Lutry ; Paudex ; Prilly ; Pully ; Renens ; St-Sulpice ; Villars-Ste-Croix), avec les impacts financiers y relatifs en termes d'amortissements. En 2023, une délégation de la direction des tl a rencontré l'ensemble des municipalités des communes du réseau urbain afin de présenter le plan d'entreprise et les hypothèses d'évolution des indemnités liées au développement de l'entreprise.

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'assainissement du bâtiment administratif 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	4'337	10'206	11'083	0	0

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	7'665	9'797	10'478	0	27'940

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 urbaines de transport public et la répartition des charges entre l'Etat et les communes selon les modalités décrites au chapitre 1.3.3.2.

L'assainissement du bâtiment administratif de Perrelet induit une augmentation des charges des tl, soit des charges d'intérêts des emprunts contractés par les tl et d'amortissement. Le projet de rénovation ne générant aucune surface ni volume d'exploitation supplémentaires, il n'est pas attendu d'augmentation des charges d'exploitation. Une diminution de ces charges pourrait tout de même être enregistrée en regard des assainissements énergétiques prévus¹. Ces dépenses supplémentaires seront imputées sur les différentes lignes des tl, elles seront financées par des indemnités additionnelles pour le trafic urbain, le trafic urbain en site propre et le trafic régional voyageurs versées par l'Etat, les communes et la Confédération aux tl. Ces charges supplémentaires se présentent comme suit (en CHF, selon prévisions tl) :

¹ Ces éventuelles réductions permettront de contrebalancer la hausse des charges du personnel justifiée par l'accroissement du nombre de personnes travaillant sur le site.

	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Total
Amortissements rénovation bâtiment	0	0	666'000	1'331'000	1'997'000
Charges d'intérêts emprunts tl	0	0	698'000	675'000	1'373'000
Coûts directs d'exploitation	0	0	0	0	0
Total	0	0	1'364'000	2'006'000	3'370'000

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

Coûts subséquents rénovation bâtiment administratif					
Amortissements et charges financières	2025	2026	2027	2028	Total
Amortissements	-	-	666'000	1'331'000	1'997'000
Intérêts	-	-	698'000	675'000	1'373'000
Total	-	-	1'364'000	2'006'000	3'370'000
Charges d'exploitation	2025	2026	2027	2028	Total
Charges d'exploitation du bâtiment	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-
Coûts subséquents totaux	-	-	1'364'000	2'006'000	3'370'000

Trafic urbain (66%)					
Charges financière et amortissements	2025	2026	2027	2028	Total
<i>Amortissements (66%)</i>	-	-	439'560	878'460	1'318'020
<i>Intérêts (66%)</i>	-	-	460'680	445'500	906'180
Total	-	-	900'240	1'323'960	2'224'200
Part Etat 50% (A1)	-	-	450'120	661'980	1'112'100
Part Communes 50% (A2)	-	-	450'120	661'980	1'112'100
Coûts d'entretien	2025	2026	2027	2028	Total
<i>Charges d'exploitation du bâtiment</i>	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-
Part Etat 12.5% (B1)	-	-	-	-	-
Part Communes 87.5% (B2)	-	-	-	-	-
Augmentation indemnité trafic urbain Etat avant REDIP (A1+B1)	-	-	450'120	661'980	1'112'100
Réduction de la déduction impôt préalable	-	-	17'780	26'149	43'929
Part nette Etat indemnité trafic urbain	-	-	467'900	688'129	1'156'029
Augmentation indemnité trafic urbain communes avant REDIP (A2+B2)	-	-	450'120	661'980	1'112'100
Réduction de la déduction impôt préalable	-	-	17'780	26'149	43'929
Part nette communes indemnité trafic urbain	-	-	467'900	688'129	1'156'029

Trafic urbain en site propre (29%)					
Charges financières et amortissements	2025	2026	2027	2028	Total
<i>Amortissements (29%)</i>	-	-	193'140	385'990	579'130
<i>Intérêts (29%)</i>	-	-	202'420	195'750	398'170
Total (A)	-	-	395'560	581'740	977'300
Coûts d'entretien	2025	2026	2027	2028	Total
<i>Charges d'exploitation du bâtiment</i>	-	-	-	-	-
Total (B)	-	-	-	-	-
Augmentation indemnité TUSP avant REDIP (A+B)	-	-	395'560	581'740	977'300
Réduction de la déduction impôt préalable	-	-	15'625	22'979	38'604
Augmentation indemnité TUSP avant REDIP (A+B)	-	-	411'185	604'719	1'015'904
<i>Part Confédération (0%)</i>	-	-	-	-	-
<i>Part Canton (100%)</i>	-	-	411'185	604'719	1'015'904
Par nette Etat indemnité TUSP (70%)	-	-	287'830	423'304	711'133
Part Communes indemnité TUSP (30%)	-	-	123'356	181'416	304'771

Trafic Régional (5%)					
Charges financières et amortissements	2025	2026	2027	2028	Total
<i>Amortissements (5%)</i>	-	-	33'300	66'550	99'850
<i>Intérêts (5%)</i>	-	-	34'900	33'750	68'650
Total (A)	-	-	68'200	100'300	168'500
Coûts d'entretien	2025	2026	2027	2028	Total
<i>Charges d'exploitation du bâtiment</i>	-	-	-	-	-
Total (B)	-	-	-	-	-
Augmentation indemnité TRV avant REDIP (A+B)	-	-	68'200	100'300	168'500
Réduction de la déduction impôt préalable	-	-	2'694	3'962	6'656
Augmentation indemnité TRV	-	-	70'894	104'262	175'156
<i>Part Confédération (47%)</i>	-	-	33'320	49'003	82'323
<i>Part Canton (53%)</i>	-	-	37'574	55'259	92'833
Par nette Etat indemnité trafic régional (70% des 53%)	-	-	26'302	38'681	64'983
Part Communes indemnité trafic régional (30% des 53%)	-	-	11'272	16'578	27'850

Quelques différences d'arrondis peuvent apparaître dans le tableau ci-dessus.

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.

Evolution totale de l'indemnité nette à charge des collectivités VD (en CHF) :

	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Total
Total indemnités supplémentaires	0	0	1'384'559	2'036'236	3'420'795
<i>Part de l'Etat</i>	0	0	782'031	1'150'114	1'932'145
<i>Part des communes</i>	0	0	602'528	886'122	1'488'650

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 touchées n'étant pas les mêmes s'agissant de trafic urbain ou régional et urbain en site propre, il convient de préciser la répartition de ces augmentations en fonction du type de trafic concerné. La part des communes pour le trafic urbain est directement facturée par les tl.

	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Total
Indemnités supplémentaires à charge des communes	0	0	602'528	886'122	1'488'650
Trafic urbain ¹	0	0	467'900	688'129	1'156'029
Trafic régional et trafic urbain en site propre ²	0	0	134'628	197'993	332'621

¹ Communes : Belmont ; Bussigny ; Chavannes ; Crissier ; Ecublens ; Epalinges ; Lausanne ; Le Mont-sur-Lausanne ; Lutry ; Paudex ; Prilly ; Pully ; Renens ; St-Sulpice ; Villars-Ste-Croix.

² Communes : toutes les communes du bassin de transport 5 « Lausanne – Echallens – Oron »

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

L'assainissement du bâtiment administratif vise à accroître le nombre de postes de travail pour accompagner le développement de l'offre de transports publics à l'horizon 2035-2040. L'augmentation de cette offre devant permettre d'accroître le transfert modal en faveur des transports publics et contribuer à la protection de l'environnement.

L'assainissement énergétique du bâtiment vise à participer à la sobriété énergétique de l'entreprise. Le standard visé est Minergie Eco. Passant de l'étiquette E à l'étiquette B, le bilan énergétique du bâtiment s'améliorera sensiblement et la production photovoltaïque autorisera une certaine autonomie du point

de vue de la consommation énergétique. Ces améliorations se traduiront par une diminution de la consommation de kilowattheures pour le chauffage et une réduction des émissions de CO2.

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 adopté le 7 novembre 2022 par le Conseil d'Etat. L'axe « 2. Durabilité et climat » prévoit la mesure et l'action suivante :

- 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.
- 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 approuvé le 11 novembre 2022 fait référence au développement de l'offre de transport public dans la ligne d'action A21 « Infrastructures de transports publics » :

L'objectif attribué est le suivant :

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

L'assainissement du bâtiment administratif, destiné à soutenir des développements d'offre de transports publics, s'inscrit en droite ligne de cet objectif. Cet assainissement est en effet rendu nécessaire par les augmentations de prestations prévues dans le trafic urbain et le trafic urbain en site propre des tl, et plus directement par le besoin de places de travail supplémentaires pour le personnel administratif afin de 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, sans conséquence d'entraîner directement des dépenses, 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 27'940'000.- aux Transports publics de la région lausannoise pour le financement de la rénovation du bâtiment administratif de Perrelet.

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	917	1'348
Total des charges supplémentaires : (A)		0	0	917	1'348
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	046/46	0	0	135	198
Revenus extraordinaires de préfinancement					
Autres revenus d'exploitation					
Total augmentation des revenus : (C)		0	0	135	198

Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements : (D = A-B-C)		0	0	782	1'150
--	--	----------	----------	------------	--------------

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

Total net (H = D + E + F)		0	0	782	1'150
----------------------------------	--	----------	----------	------------	--------------

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

Coûts subséquents rénovation bâtiment administratif à sa mise en exploitation						
Amortissements et charges financières	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Amortissements	666'000	1'331'000	1'331'000	1'331'000	1'331'000	5'990'000
Intérêts	698'000	675'000	629'000	582'000	536'000	3'120'000
Total	1'364'000	2'006'000	1'960'000	1'913'000	1'867'000	9'110'000
Charges d'exploitation	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Charges d'exploitation du bâtiment	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-
Coûts subséquents totaux	1'364'000	2'006'000	1'960'000	1'913'000	1'867'000	9'110'000

Trafic urbain (66%)						
Charges financière et amortissements	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Amortissements (66%)	439'560	878'460	878'460	878'460	878'460	3'953'400
Intérêts (66%)	460'680	445'500	415'140	384'120	353'760	2'059'200
Total	900'240	1'323'960	1'293'600	1'262'580	1'232'220	6'012'600
Part Etat 50% (A1)	450'120	661'980	646'800	631'290	616'110	3'006'300
Part Communes 50% (A2)	450'120	661'980	646'800	631'290	616'110	3'006'300
Coûts d'entretien	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Charges d'exploitation du bâtiment	-	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-	-
Part Etat 12.5% (B1)	-	-	-	-	-	-
Part Communes 87.5% (B2)	-	-	-	-	-	-
Augmentation indemnité trafic urbain Etat avant REDIP (A1+B1)	450'120	661'980	646'800	631'290	616'110	3'006'300
Réduction de la déduction impôt préalable	17'780	26'149	25'549	24'937	24'337	118'752
Part nette Etat indemnité trafic urbain	467'900	688'129	672'349	656'227	640'447	3'125'052
Augmentation indemnité trafic urbain communes avant REDIP (A2+B2)	450'120	661'980	646'800	631'290	616'110	3'006'300
Réduction de la déduction impôt préalable	17'780	26'149	25'549	24'937	24'337	118'752
Part nette communes indemnité trafic urbain	467'900	688'129	672'349	656'227	640'447	3'125'052

Trafic urbain en site propre (29%)						
Charges financières et amortissements	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Amortissements (29%)	193'140	385'990	385'990	385'990	385'990	1'737'100
Intérêts (29%)	202'420	195'750	182'410	168'780	155'440	904'800
Total (A)	395'560	581'740	568'400	554'770	541'430	2'641'900
Coûts d'entretien	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Charges d'exploitation du bâtiment	-	-	-	-	-	-
Total (B)	-	-	-	-	-	-
Augmentation indemnité TUSP avant REDIP (A+B)	395'560	581'740	568'400	554'770	541'430	2'641'900
Réduction de la déduction impôt préalable	15'625	22'979	22'452	21'914	21'387	104'358
Augmentation indemnité TUSP avant REDIP (A+B)	411'185	604'719	590'852	576'684	562'817	2'746'258
Part Confédération (0%)	-	-	-	-	-	-
Part Canton (100%)	411'185	604'719	590'852	576'684	562'817	2'746'258
Par nette Etat indemnité TUSP (70%)	287'830	423'304	413'597	403'679	393'972	1'922'380
Part Communes indemnité TUSP (30%)	123'356	181'416	177'256	173'005	168'845	823'877

Trafic Régional (5%)						
Charges financières et amortissements	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Amortissements (5%)	33'300	66'550	66'550	66'550	66'550	299'500
Intérêts (5%)	34'900	33'750	31'450	29'100	26'800	156'000
Total (A)	68'200	100'300	98'000	95'650	93'350	455'500
Coûts d'entretien	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Charges d'exploitation du bâtiment	-	-	-	-	-	-
Total (B)	-	-	-	-	-	-
Augmentation indemnité TRV avant REDIP (A+B)	68'200	100'300	98'000	95'650	93'350	455'500
Réduction de la déduction impôt préalable	2'694	3'962	3'871	3'778	3'687	17'993
Augmentation indemnité TRV	70'894	104'262	101'871	99'428	97'037	473'493
Part Confédération (47%)	33'320	49'003	47'879	46'731	45'608	222'542
Part Canton (53%)	37'574	55'259	53'992	52'697	51'430	250'951
Par nette Etat indemnité trafic régional (70% des 53%)	26'302	38'681	37'794	36'888	36'001	175'666
Part Communes indemnité trafic régional (30% des 53%)	11'272	16'578	16'198	15'809	15'429	75'285

PROJET DE DÉCRET

**accordant aux Transports publics de la région lausannoise (TL)
une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 27'940'000.-
pour le financement de la rénovation du bâtiment administratif
de Perrelet.**

du 2 avril 2025

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

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 27'940'000.- pour le financement de la rénovation du bâtiment administratif de Perrelet.

Art. 2

¹ Le montant de la garantie est diminué chaque année des montants de l'amortissement comptable de la rénovation du bâtiment administratif de Perrelet.

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.