

Préavis N° 6-2016 au Conseil communal

sollicitant

un crédit de CHF 564'300.- destiné à couvrir la
participation de Prilly au financement de la ligne de tram t1

Date proposée pour la séance de Commission :

**mercredi 6 avril 2016 à 19h00
Castelmont, salle 3**

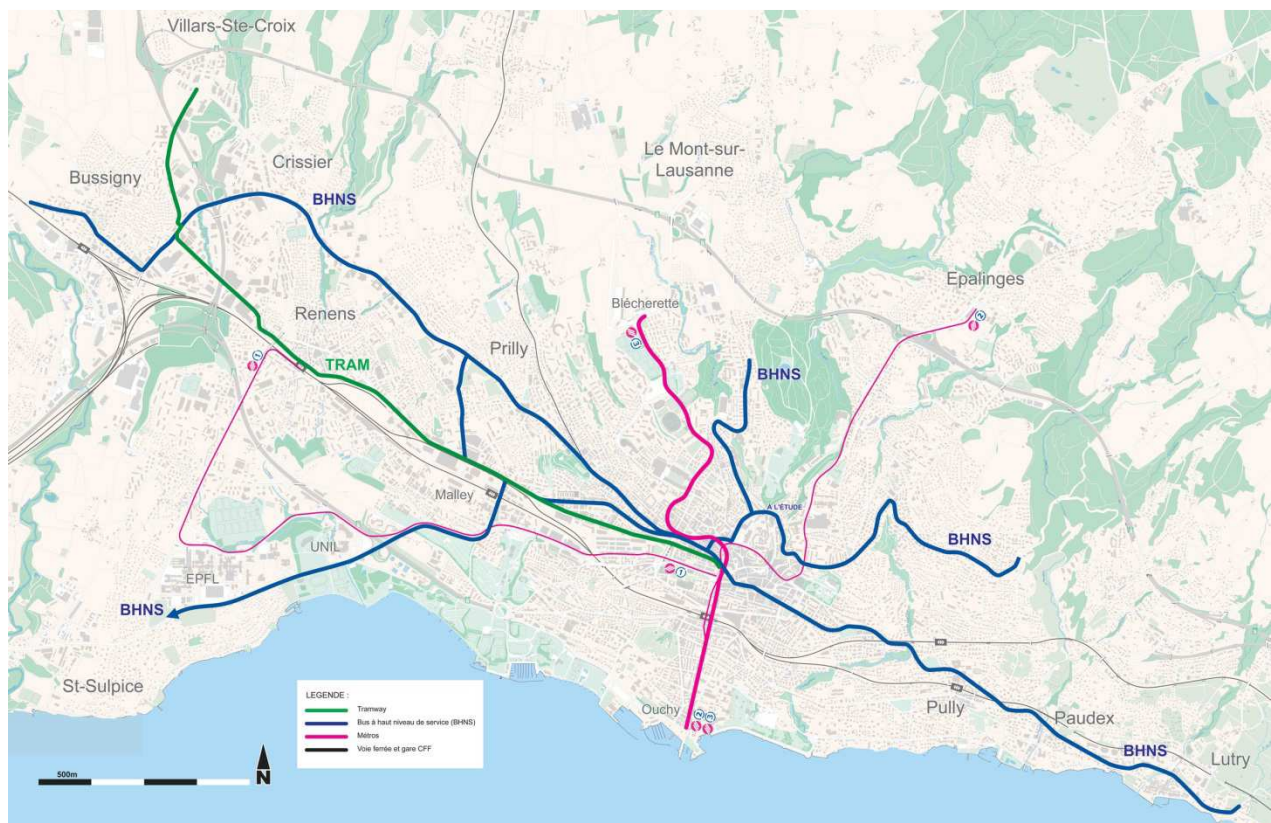
Délégués de la Municipalité : Alain Gillièron et Michel Pellegrinelli

Prilly, le 15 mars 2016

Monsieur Le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Préambule

Dans le cadre du développement du réseau de transports publics défini par le Projet d'Agglomération Lausanne - Morges (PALM), la Grand Conseil a adopté un premier décret le 24 mars 2009 afin de financer l'étude de la première étape du réseau d'Axes Forts de Transports Publics Urbains (AFTPU) qui comprend une partie des lignes de BHNS, le tram t1 du Flon à Renens Gare et le métro m3.



Cette étude ayant atteint son terme, et la Confédération ayant tout récemment donné son aval à la PAP (Procédure d'approbation des plans), le Conseil d'Etat sollicite maintenant le Grand Conseil pour quatre nouveaux décrets pour respectivement, le financement de la part cantonale des projets d'ouvrage de la ligne t1 et des BHNS ainsi que le financement des études des étapes suivantes du réseau AFTPU. A noter que ces infrastructures sont également financées par le biais des crédits fédéraux en faveur du trafic d'agglomération.

La Ville de Prilly se trouve sur le tracé du tram pour une petite portion de son territoire (300 mètres), mais très importante au niveau du hub de transports publics que représente la future station Malley-Galicien qui sera connectée aux différentes lignes de bus 17, 18 et 33 ainsi qu'à la halte CFF de Prilly-Malley. Le présent préavis porte sur la part de financement nécessaire aux aménagements prillérans relatifs à la réalisation du projet de ligne de tram t1.

Contexte

Le périmètre du PALM concerne 26 communes dans un périmètre compact qui compte plus de 277'000 habitants (39 % de la population cantonale) et 177'500 emplois (52 % des emplois cantonaux). Le Plan Directeur Cantonal (PDCn) prévoit d'offrir les conditions cadre pour l'accueil dans ce périmètre, de 69'000 nouveaux habitants et 43'000 nouveaux emplois à l'horizon 2030.

Les objectifs prioritaires du PALM sont, en conséquence, de :

1. développer l'agglomération vers l'intérieur;
2. faire des centralités et des sites stratégiques les moteurs du développement;
3. intensifier la vie urbaine en alliant qualité et densité;
4. mener une politique proactive de production de logements répondant aux besoins des différentes catégories sociales;
5. développer une mobilité favorisant les modes de transports durables, en lien avec l'urbanisation;
6. aménager un réseau d'espaces verts, naturels et agricoles à l'échelle de l'agglomération;
7. renforcer la performance environnementale de l'agglomération;
8. mettre en œuvre des mesures de conduite par les acteurs de l'agglomération.

Il importe de relever le rôle dévolu au développement des transports publics dans l'atteinte des objectifs ci-dessus, notamment les points 1, 2, 5 et 7.

Bénéfices

Le bénéfice principal attendu de ce projet est évidemment une amélioration sensible des performances des transports publics.

L'objectif de vitesse commerciale du tramway est de 20 km/h, soit presque le double de la vitesse commerciale d'un bus actuellement mesurée au centre de Lausanne, laquelle connaît de plus en plus d'importantes fluctuations. Cet objectif sera atteint par l'adoption d'un tracé quasi intégralement en site propre puisque seul deux courts tronçons seront partagés avec les transports individuels. La priorisation aux carrefours sera assurée, permettant une amélioration notable du confort des voyageurs (moins de freinages/accélérations, surfaces régulières, courbes progressives).

Actuellement, l'axe Flon - Renens-Gare via les lignes t1 17 et 18, en limite de capacité, transporte 7.5 millions de voyageurs par année. A l'horizon de la mise en service de la première phase de la ligne t1, prévue actuellement en 2023, le potentiel de voyageurs est de 11.5 millions. Par comparaison, le m1 a transporté 12.4 millions de voyageurs en 2014 et le m2 27.9 millions. La cadence initiale sera de 6 minutes et pourra être portée à 5 minutes au besoin.

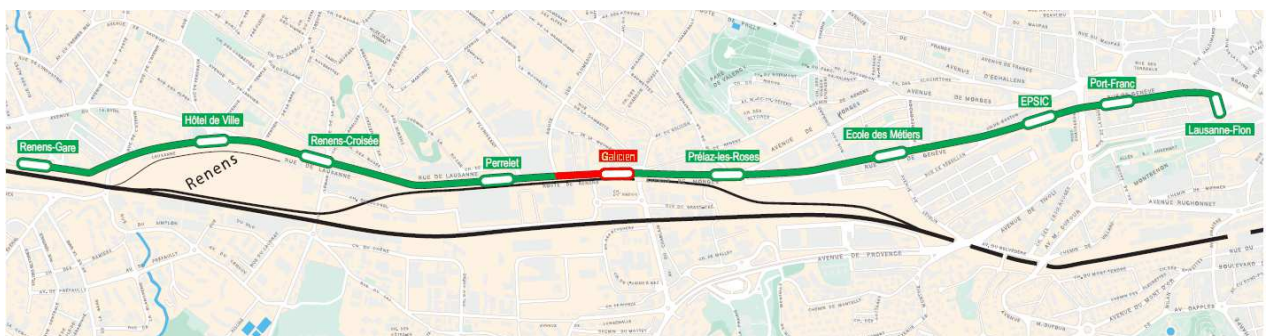
L'augmentation de vitesse commerciale permet d'offrir la même cadence avec un nombre moins élevé de véhicules, donc de conducteurs, qui transportent à l'unité davantage de clients.

L'efficacité du rapport entre la consommation d'énergie et la capacité du système de transport sera largement améliorée. En effet, la consommation par voyageur (kWh/km/passager) passera, sur le tronçon Lausanne (Flon) – Renens (Gare), de 0.041 actuellement à une valeur comprise entre 0.015 et 0.018 selon l'aménagement intérieur des rames qui sera in fine retenu.

Dans un projet urbain de cette importance, il s'agit de garantir une accessibilité multimodale de qualité, sans mettre les modes de transport en opposition les uns par rapport aux autres. Les aménagements pour les piétons et cyclistes ont donc été pris en compte dans tout le développement du projet, au même titre que l'ensemble des autres modes de transport.

Pour Prilly, ce projet permettra encore d'augmenter la perméabilité entre le nord et le sud de la ville par la réalisation d'un franchissement important entre la route de Renens et Malley.

Le projet



Le tronçon prillérain figure en rouge sur le plan ci-dessus.

Le tracé de la première étape du tram t1 concerne quatre communes en empruntant les rues et avenues suivantes :

- rue de Genève et avenue de Morges sur le territoire de la Commune de Lausanne;
- rue de Renens sur le territoire de la Commune de Prilly;
- rues de Lausanne et du Terminus sur le territoire des Communes de Renens et de Crissier.

La longueur totale de la plateforme du tramway à réaliser pour la première étape du t1 s'élève à 4'600 mètres. Cela inclut une arrière-gare, située à l'ouest de la station terminus de Renens-Gare. Le tramway parcourra ce tracé en 15 minutes, à une fréquence de 6 minutes pendant la journée à la mise en service.

Sur le territoire lausannois et la moitié du tronçon prillérain, la plateforme du tramway sera implantée au centre de la voirie. Cette disposition permet de réduire les conflits entre le tramway et les voies et accès de part et d'autre de la voirie.

De l'autre moitié du tronçon prillérain au terminus de Renens, la plateforme du tramway sera implantée au sud de la voirie et séparée de la chaussée. Cette conception s'adapte idéalement à la morphologie de ce territoire de l'Ouest lausannois, marquée notamment par la présence des voies CFF au sud de la plateforme du t1, minimisant ainsi les conflits potentiels entre le tramway et les autres modes de transports.

Le tracé de la première étape du tramway t1 prévoit 10 stations. Cela correspond à une inter-distance moyenne entre les stations de l'ordre de 500 mètres. Une telle distance entre les stations participe également à l'atteinte de l'objectif de vitesse commerciale.

Chacune des stations a été conçue et aménagée selon les particularités du contexte local.

Par ailleurs, les normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite régissent systématiquement l'aménagement des stations. L'accès aux tramways depuis le quai se fera de plain-pied, avec des espaces horizontaux et verticaux minimes. Le quai lui-même dégagera des cheminements libres d'obstacles suffisants pour le confort de tous les usagers.

À Prilly

Le tracé du tram t1 parcourra les quelques 310 mètres de la route de Renens qui séparent les limites communales de Lausanne et de Renens respectivement. Sur cette section, c'est au droit du carrefour route de Renens/chemin du Viaduc que la plate-forme du tram passera de centrale à latérale. Le carrefour en question inclura donc un des deux secteurs mixtes t1/transports individuels du parcours. Régulée par signalisation lumineuse, la priorité du tram sera assurée. A noter que le chemin du Viaduc sera destiné aux transports publics exclusivement et que le transport individuel en direction de l'avenue du Chablais sera comme par le passé à nouveau acheminé vers le carrefour Renens/Chablais.



L'arrêt du Galicien, comme tous les arrêts du parcours, sera conçu conformément aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. L'accès aux tramways depuis le quai se fera de plain-pied, avec des espaces horizontaux et verticaux minimes. Le quai lui-même dégagera des cheminements libres d'obstacles suffisants pour le confort de tous les usagers.



Pour y ajouter la plate-forme du tram et les cheminements de mobilité douce, l'emprise de la route de Renens passera, dans la section longeant l'actuel talus permettant la surélévation de la voie CFF de Sébeillon, de la limite de Renens vers le viaduc du Galicien, des quelques 15 mètres actuels à près de 24 mètres. Ce gain d'espace pourra se faire en supprimant ledit talus.

Dans le projet mis à l'enquête, le talus était remplacé par un mur de soutènement d'une longueur de plus de 200 mètres et culminant à 9 mètres 40.



Cet élément a fait l'objet d'une opposition de la Ville de Prilly qui a financé, par le biais des préavis N° 22-2011 et N° 13-2013, une étude de faisabilité d'une prolongation de l'actuel viaduc, permettant, outre une esthétique indéniablement plus légère, une perméabilité entre le nord de la ville et le futur quartier de Malley.

Cette étude, menée à terme, a été présentée aux divers acteurs du projet pour approbation. Elle a évidemment été retenue comme préférable de tous points de vue.



Ce viaduc de 138 mètres, appuyé à l'est directement sur la culée du viaduc historique et à l'ouest sur un court mur de soutènement, permet d'atteindre tous les objectifs esthétiques et de perméabilité espérés.

A noter que le développement de cet objet du projet est postérieur au dépôt de la Procédure d'Approbation des Plans (PAP) auprès de l'OFT. De ce fait, bien qu'ayant fait l'objet d'une large consultation, le viaduc n'est officiellement aujourd'hui qu'une proposition de modification de la PAP initiale, faisant suite à l'opposition de la Ville de Prilly.

Pour une question de clarté dans la procédure et sous le conseil de l'OFT, les transports publics de la région lausannoise (tl), maître d'ouvrage du projet t1, ont décidé d'attendre la fin de la PAP actuellement en cours pour déposer une PAP complémentaire portant sur le viaduc ainsi que d'autres objets sur les territoires de Lausanne et Renens.

Parallèlement, ce viaduc devra évidemment aussi faire l'objet d'une mise à l'enquête publique.

Financement

L'entier des études et travaux pour la construction de la ligne de tram sont à charge des tl, sous financement conjoint de l'Etat et de la Confédération.

Ceci inclut l'ensemble des frais engendrés par ce chantier en surface et en sous-sol, entendus restitués dans un niveau de qualité identique à celui antérieur aux travaux, donc évalués sous réserve des niveaux d'amortissement des installations existantes. Toute amélioration, extension ou remplacement d'opportunité est à charge de la commune territoriale ou du gestionnaire de réseau concerné.

Le montant sollicité par le présent préavis inclut donc les montants non amortis des installations existantes.

Par contre, il n'inclut pas les montants nécessaires aux améliorations. En ce qui concerne la Ville de Prilly, saisir l'opportunité de ces travaux permettra de réaliser un aménagement urbanistique de qualité sur les quelques 8'000 m² d'espace public travaillés en termes d'éclairage public, de mobilier urbain et de végétalisation, et de remplacer les collecteurs d'eau unitaires par le système séparatif conforme au Plan Général d'Evacuation des Eaux (PGEE).

Etant donné le calendrier de réalisation, il est aujourd'hui prématuré de mener des projets, et ceci jusqu'au stade des soumissions rentrées, sur ces éléments. Ils feront donc l'objet de préavis distincts.

Concernant le viaduc de Malley, son surcoût par rapport au mur de soutènement est de l'ordre de 10 %. Aucune participation de la Commune n'est demandée pour les frais de construction, mais ce ratio est appliqué pour la participation de Prilly aux frais d'ingénierie et de ralentissement CFF, aux honoraires de mandataires et à la couverture du risque de dépassement de coût.

Comme c'est le cas pour toute structure porteuse de leur plateforme ferroviaire, les CFF seront, au terme des garanties légales, propriétaire du viaduc. Par contre, l'entretien de cet ouvrage incombera à la Ville de Prilly pour une durée de 100 ans, les frais de suivi et d'inspection restant à charge des CFF.

Coûts

Conformément à la convention relative à la réalisation du tram t1 ainsi qu'aux mesures d'accompagnement liées au tram t1, les participations de Prilly à ce projet s'articulent comme suit :

Libellé	Montant
Participation aux frais CFF	CHF 70'000.-
Participation aux honoraires mandataires	CHF 50'000.-
Participation aux risques de dépassement de coût	CHF 200'000.-
Part non amortie des éclairages publics	CHF 90'000.-
Part non amortie des réseaux et génie civil	CHF 65'000.-
Divers et imprévus (10 %)	CHF 47'500.-
Total HT	CHF 522'500.-
TVA (8 %)	CHF 41'800.-
Total TTC	CHF 564'300.-

Incidences financières

La dépense de CHF 564'300.- sera financée par la trésorerie courante et amortie sur une durée de 30 ans au maximum. Elle figure pour un montant de CHF 840'000.- au plan des investissements (page 125 du budget 2016, sous «Autres dépenses et mobilité - Chiffre 4.2, Prolongation pont Galicien»).

La charge financière pour cet objet sera de CHF 18'800.- d'amortissement et de CHF 11'300.- d'intérêts au taux de 4 %. L'amortissement figurera sous la rubrique 430.331 «Réseau routier» et les intérêts sous la rubrique 430.390 «Réseau routier».

Après acceptation du présent préavis par le Conseil communal, la somme des crédits d'investissement votés depuis le début de la législature 2011-2016 se montera à CHF 61'965'000.- et la charge totale des amortissements s'élèvera à CHF 4'670'600.-.

Conclusions

En regard de son modeste coût à charge de la Ville de Prilly, ce projet de tram est une réelle opportunité pour la collectivité prillérane. En effet, en plus de ce nouveau mode de transport dans une zone destinée à accueillir de nombreuses personnes, l'arrivée de ce TP sera une nette valeur ajoutée au développement attendu de toute cette zone de Malley, centre sportif compris. De plus, la prolongation du viaduc du Galicien permettra la création d'une transparence et perméabilité bienvenue entre le secteur sud de Prilly et le futur développement de la friche de Malley.

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous demande, Monsieur Le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Prilly

- vu le préavis municipal N° 6-2016,
- ouï le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet,
- considérant que ledit objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide

1. d'octroyer un crédit de CHF 564'300.- destiné aux aménagements urbains et modifications de réseaux souterrains en vue de la mise en place de la ligne de tram t1;
2. de financer cette dépense par la trésorerie courante;
3. d'amortir ce crédit sur une durée de 30 ans au maximum par la rubrique 430.331 «Réseau routier»;
4. de faire figurer sous la rubrique 430.390 «Réseau routier» les intérêts relatifs aux dépenses découlant de ce crédit.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 14 mars 2016.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic

La Secrétaire

A. Gillièron

J. Mojonnet