



Ecublens/VD, le 4 mai 2022

Ecublens/VD
Municipalité

Réponse de la Municipalité à une interpellation

Service concerné Service de l'urbanisme
Interpellation de Messieurs les Conseillers communaux José Birbaum et Patrick Fracheboud
Déposée le 7 avril 2022

Prolongement du T1 Renens-Gare / Croix du Péage. Station Pont-Bleu, quel intérêt pour Ecublens?

Cette interpellation fait suite à la présentation au Conseil communal d'Ecublens de l'extension de la ligne du T1 de Renens gare à Villars-Ste-Croix.

Une station Pont-Bleu est prévue sur le territoire d'Ecublens. En effet, une très courte bande du territoire de notre commune se situe au nord des voies CFF, entre les communes de Renens, Bussigny et Crissier. L'intérêt d'une telle station pour notre commune paraît a priori très marginal. Pour que notre conseil puisse cependant se forger une opinion documentée, il serait nécessaire de connaître :

- 1 - A quel coût d'investissement notre commune doit-elle s'attendre ?*
- 2 - Quel sera l'impact sur la participation future d'Ecublens au déficit d'exploitation des TL (déficit général et déficit éventuel de la ligne T1), du simple fait que cette situation se trouve sur notre territoire communal ?*
- 3 - Combien de citoyens d'Ecublens logent sur le côté Nord des voies CFF (route de Bussigny), où se trouvera la station Pont-Bleu ?*
- 4 - Combien d'entreprises et de commerces d'Ecublens (nombre d'emplois) se situent sur cette même partie du territoire de la commune ?*
- 5 - Au départ, Ecublens n'était pas concerné par ce projet d'extension de la ligne du T1 et n'a pas participé au rapport d'étude, contrairement à Bussigny, Renens, Crissier et Villars-Ste-Croix. Comment se fait-il que maintenant notre commune soit considérée comme co-promotrice du projet ?*

Préambule :

La construction de la deuxième étape du tramway t1 s'inscrit dans le cadre de la réalisation du réseau des axes forts de transports publics urbains qui est une des mesures du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Elle concerne les communes territorialement touchées de Bussigny, Crissier, Ecublens, et Villars-Ste-Croix. La Commune de Renens est également impliquée pour la modification du terminus de la première étape, qui concerne également Prilly et Lausanne.

Une procédure d'approbation des plans (procédure PAP) de la deuxième étape est en cours depuis le 8 septembre 2021 auprès de l'Office fédéral des transports (OFT). Une enquête publique s'est déroulée du 1^{er} au 30 novembre 2021 et a fait l'objet de 40 oppositions.

Les différents dossiers d'appel d'offre pour la réalisation sont en cours. Des prix adaptés seront ainsi prochainement connus pour l'établissement d'un Exposé des motifs et projet de décret (EMPD) cantonal et des préavis communaux prévus en principe pour le 1^{er} semestre 2023.

Réponse aux questions posées***Question 1 : A quel coût d'investissement notre Commune doit-elle s'attendre ?***

Les principes de répartition financière entre les maîtres d'ouvrages (le Canton de Vaud et les communes territorialement concernées par le projet : Bussigny, Crissier, Ecublens et Villars-Sainte-Croix) s'appuient sur l'application de la Loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP) du 11 décembre 1990 et de la Loi sur les routes (LRou) du 10 décembre 1991. A noter que les études sont prises entièrement en charge par le Canton (EMPD n° 294 de mars 2016, décret n° 740.00.210616.3 du 21 juin 2016) et que la répartition financière connue à ce jour ne considère pas le cofinancement de la Confédération au titre du PALM 2012 (35 % des coûts imputables plafonnés à Fr. 58.34 millions, valeur 2005). Les coûts actuels sont estimés à plus de 200 millions.

Les principes de bases de répartition financière entre le Canton et les communes peuvent être résumés de la manière suivante :

- Le Canton prend à sa charge les interventions (études et travaux) nécessaires à la réalisation d'une infrastructure tram purement « fonctionnelle », c'est-à-dire ce qui est indispensable au fonctionnement du tram (voies, quais, accès). Cela concerne ainsi principalement l'investissement lié au financement de l'infrastructure de transport et de la restitution des infrastructures existantes.
- Les communes, quant à elles, prennent à leur charge toutes les interventions d'aménagements de l'infrastructure tram allant au-delà du purement « fonctionnel ». Sur les routes communales et les routes cantonales en traversée de localité, les investissements sont financièrement supportés par les communes, selon la Loi sur les routes.

Concrètement, les emprises au droit de la station Pont-Bleu et sur une distance de 20 mètres de part et d'autres (raccordements nécessaires à l'intégration de l'îlot central) sont entièrement à charge du Canton. L'emprise pour l'implantation d'un nouveau trottoir au sud, au-delà de la station, est répartie en fonction des fonctionnalités nouvelles. Cette emprise est entièrement à charge de la commune territoriale.

Le coût prévisionnel d'investissement de ce nouveau trottoir est d'environ Fr. 220'000.-, hors coût des emprises foncières sur le terrain CFF objets de négociations en cours avec la Commission cantonale immobilière (CCI).

Question 2 : *Quel sera l'impact sur la participation future d'Ecublens au déficit d'exploitation des TL (déficit général et déficit éventuel de la ligne T1), du simple fait que cette situation se trouve sur notre territoire communal ?*

Le financement des lignes de transports publics se répartit en 2 catégories :

- Les lignes du réseau régional (RER, métros, tram, car postaux, bateaux) dont 30 % des indemnités sont à charge des communes du bassin (il y a 7 bassins sur le territoire cantonal).
- Les lignes du réseau urbain (TL ou TPM) dont 70 % des indemnités sont à charge des communes desservies, selon une clé de répartition des kilomètres parcourus et de la population, fixée d'ententes entre les communes pour chaque entreprise de transport.

Pour le réseau régional, la Commune d'Ecublens participe au déficit d'exploitation du bassin régional n° 5 de transports (Lausanne-Echallens-Oron) en fonction d'un coefficient de desserte et de la population. La Commune d'Ecublens a déjà un coefficient de desserte de 1 (valeur maximale, en raison de la desserte par le m1) qui ne changera donc pas avec le tram (contrairement à Crissier actuellement à 0.8 et Villars-Sainte-Croix à 0).

Bien que territorialement non concernée par la première étape du tram entre Renens et Lausanne, cela aura déjà une incidence financière sur les indemnités auxquelles Ecublens participe pour le réseau régional. A l'horizon de la mise en service de la première étape du tram, la hausse des indemnités a été estimée par les TL à environ Fr. 200'000.- par année pour Ecublens. Avec le prolongement de la deuxième étape, une hausse supplémentaire d'environ Fr. 75'000.- a été estimée. Ces montants pourront varier en fonction du résultat d'exploitation.

Question 3 : *Combien de citoyens d'Ecublens logent sur le côté nord des voies CFF (route de Bussigny), où se trouvera la station Pont-Bleu ?*

Dans un rayon de 500 m. d'un arrêt de tram, représentant la zone d'influence d'un arrêt d'un axe fort, se trouvent actuellement 2'840 habitants d'Ecublens. Si on exclut la zone d'influence de la gare de Renens et de l'arrêt terminus, cela représente tout de même 1'500 habitants environ.

Aucun citoyen écublanois n'habite au nord des voies CFF. Néanmoins, la station Pont-Bleu devrait permettre à la population résidente au nord de la Commune (quartiers Epenex, Forêt, Champ-Colomb) d'atteindre le tram par un passage par le Pont-Bleu et ainsi pouvoir rejoindre les secteurs commerciaux de Crissier et Bussigny à l'ouest, ou Malley et Lausanne à l'est. C'est une alternative intéressante à un passage par la gare de Renens pour rejoindre l'arrêt terminus du tram ou le train.

Question 4 : *Combien d'entreprises et de commerces d'Ecublens (nombre d'emplois) se situent sur cette même partie du territoire de la commune ?*

Dans ce même périmètre d'influence de 500 m. autour de l'arrêt Pont-Bleu se trouvent environ 65 entreprises du territoire d'Ecublens totalisant environ 383 employés selon les données à notre disposition.

Au nord des voies CFF, se situent une entreprise de construction métallique ainsi que la caserne des pompiers CFF.

Question 5 : *Au départ, Ecublens n'était pas concerné par ce projet d'extension de la ligne du T1 et n'a pas participé au rapport d'étude, contrairement à Bussigny, Renens, Crissier et Villars-Ste-Croix. Comment se fait-il que maintenant notre commune soit considérée comme co-promotrice du projet ?*

Il est vrai que la Commune d'Ecublens n'a pas participé à la première étude d'opportunité de prolongement du tram en 2007 car aucune des 5 variantes de tracé du réseau d'axes forts esquissées n'envisageait un tracé passant par le territoire écublanois. La Commune d'Ecublens a été invitée à participer dès 2015 lorsque l'avant-projet de prolongement du tram a mis en évidence que le territoire de la Commune était impacté par les emprises des ouvrages. Le Service de l'urbanisme a également participé en 2015 aux conclusions de l'étude d'insertion urbanistique menée par SDOL et a participé activement à la plupart des réunions du groupe de suivi du projet d'ouvrage depuis 2016.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Messieurs les Conseillers communaux José Birbaum et Patrick Fracheboud.

Ainsi adopté en séance de Municipalité le 2 mai 2022.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic	Le Secrétaire
(L.S.)	
C. Maeder	P. Besson