



Métros m2 et m3 : Octroi de deux cautionnements aux tl

Préavis N° 2025 / 41

Lausanne, le 20 novembre 2025

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

1. Résumé

En avril 2023, les partenaires du projet, sous l'impulsion du Canton, ont ouvert une réflexion large sur le développement des métros m2 et m3. Objectif : améliorer le projet afin d'assurer sa réalisation dans les meilleurs délais et à coûts maîtrisés.

Finalisée en mai 2024, cette démarche a permis de réduire certains risques (notamment géologiques et opérationnels) et conduit aux ajustements suivants :

- déconnection des projets m2 et m3 ;
- maintien du tracé historique du m2 entre Gare et Flon ; doublement futur du tunnel à voie unique ;
- déplacement du m3 à l'ouest, avec desserte directe entre Gare et Chauderon, nouvelle interface de mobilité ;
- modernisation prioritaire du m2 : automatismes, matériel roulant, et augmentation de capacité.

Durant cette même période il a été réévalué les besoins (cadences) tant pour le m2 que pour le m3, ce qui a amené à redimensionner le nombre de rames à l'horizon 2040. Les risques du projet ont également été réévalués selon les recommandations de l'OFT. Sur la base de ces réévaluations, le coût global du programme est désormais estimé à CHF 2'342.3 millions, intégrant infrastructures, garage-atelier, automatismes et matériel roulant. Ce montant en hausse par rapport aux estimations initiales s'explique par la complexité accrue du projet, les normes actualisées et les délais administratifs, mais l'optimisation a permis de limiter l'augmentation des coûts de génie civil de près de CHF 370 millions.

Le projet révisé assure la création d'infrastructures essentielles pour répondre à la croissance de la demande en mobilité et soutenir le report modal.

Le présent préavis demande d'autoriser l'octroi d'un cautionnement aux transports publics lausannois (tl) d'un montant de CHF 121.4 millions en faveur du renouvellement des automatismes du m2, sous réserve du vote du décret correspondant par la Grand Conseil ainsi qu'un cautionnement aux tl d'un montant de CHF 41.1 millions en faveur du développement de l'offre du m2, sous réserve du vote du décret correspondant par la Grand Conseil. S'agissant du m3, sous réserve de l'accord du Conseil communal, la Municipalité s'est engagée à participer à son financement selon les mêmes modalités.

Le présent préavis participe à la mise en œuvre des objectifs suivants du programme de législation :

3. Vers une mobilité active & apaisée

4. Des espaces publics transformés & agréables

2. Objet du préavis

Le Conseil d'État présentera au Grand Conseil un exposé des motifs et projets de décret (EMPD) visant à accorder aux transports publics de la région lausannoise S.A. (tl) des cautionnements, des subventions à fonds perdus et un prêt remboursable. Ces projets permettent de garantir :

- les financements du renouvellement des automatismes, la rénovation des rames actuelles et l'achat de 18 rames ;
- les transports de substitution lors des travaux et les travaux d'infrastructures nécessaires pour l'augmentation de capacité du métro m2 ;
- la poursuite des études m2 et m3 ;
- la maîtrise d'ouvrage et la gouvernance des projets m2 et m3 ;
- des prestations liées au domaine du foncier ;
- des travaux préparatoires pour le projet du m3.

Les projets de décret demandent également des crédits d'investissement pour la participation à l'achat d'une parcelle ainsi que deux postes d'audit au sein de la Direction générale de la mobilité et des routes du canton de Vaud (DGMR) et un crédit d'études pour la réalisation d'une liaison piétonne entre la gare et le Flon.

Les projets de développement des métros sont d'une importance capitale pour la Ville de Lausanne afin de soutenir son développement et offrir une mobilité durable pour sa population et ses visiteurs. Le présent Préavis demande à votre Conseil d'accepter le cautionnement des emprunts par la Ville. Le montant correspond au 20% du montant total des emprunts-prévus pour le m2, soit CHF 162.5 millions HT décomposés comme suit :

- CHF 121.4 millions HT pour le renouvellement du système de conduite automatique, la rénovation des 18 rames actuelles, l'achat de 18 rames, l'extension du dépôt de Vennes, les études et la maîtrise d'ouvrage et les travaux préparatoires du métro m2 ; la part cantonale s'élevant à CHF 503.4 millions HT ;
- CHF 41.1 millions HT pour l'augmentation de la capacité du métro m2, soit le développement des infrastructures, le système de conduite automatique, l'adaptation du système d'alimentation électrique, les mesures de protection contre le bruit et les études et de la maîtrise d'ouvrage ; la part cantonale s'élevant à CHF 182.6 millions HT.

Concernant le m3, sous réserve de l'accord du Conseil communal, la Municipalité s'est également engagée à cautionner une partie des garanties d'emprunt qu'il s'agira de débloquent dans les années à venir, dans le cadre d'un EMPD ultérieur finançant les crédits de réalisation du m3.

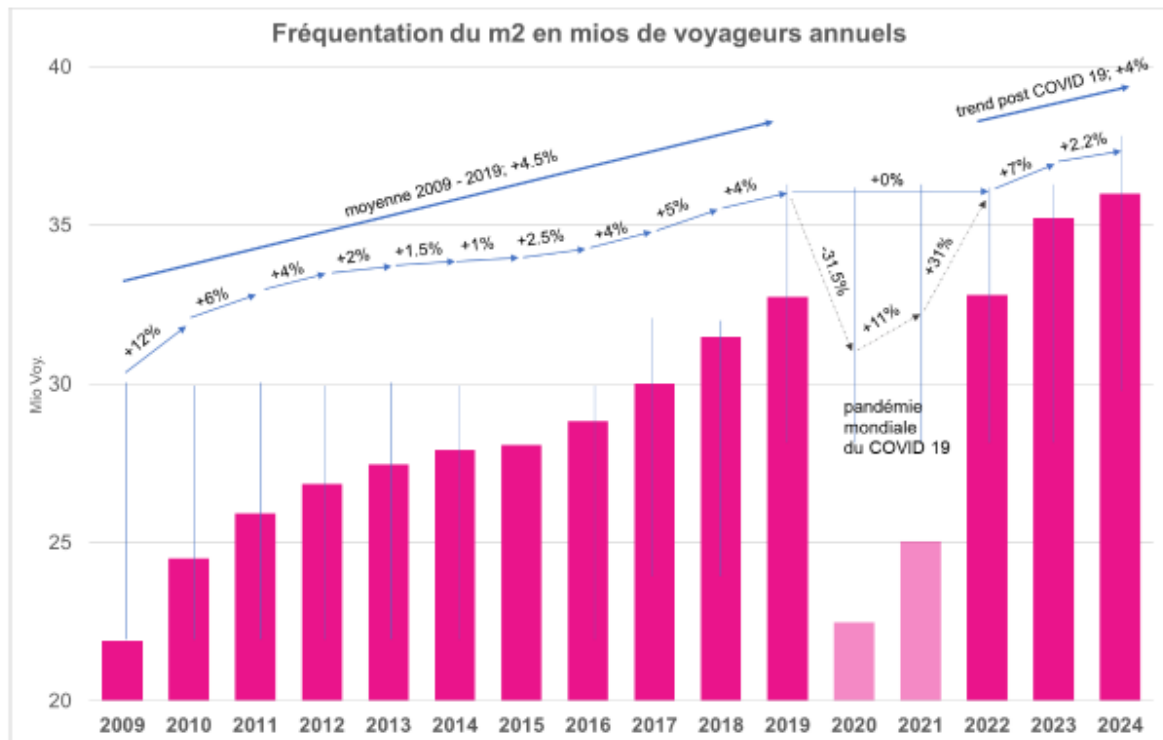
La Municipalité actionnera ces cautionnements sous réserve de l'approbation des décrets par le Grand Conseil.

Table des matières

1.	Résumé	1
2.	Objet du préavis	2
3.	Introduction.....	4
3.1.1	Accroissement de la population et report modal.....	4
3.1.2	Évolution de l'offre et de la demande (hors métro m2 et m3)	5
3.1.3	Évolution de l'offre et de la demande des métros m2 et m3	7
4.	Évolution du projet des métros.....	10
4.1.1	Étape 1 : renouvellement des automatismes et du matériel roulant du m2.....	11
4.1.2	Étape 2 : développement de l'offre du m2.....	11
4.1.3	Étape 3 : études et réalisation du m3	11
5.	Coûts du projet	12
5.1	Coûts du renouvellement des automatismes et du matériel roulant du m2 ...	13
5.2	Coûts du développement de l'offre du m2	14
5.3	Coûts des études et de la réalisation du m3.....	14
6.	Liaison piétonne Gare-Flon.....	15
7.	Planning intentionnel	15
7.1	m2.....	15
7.2	m3.....	16
8.	Gouvernance du projet	16
9.	Cautionnement par la Ville de Lausanne du projet des métros	16
10.	Aménagements lausannois en lien avec le m3 prévus au plan des investissements (2026-2029)	17
10.1	Interfaces m3	17
10.2	Requalification de la route des Plaines-du-Loup.....	18
10.3	Entretien et déplacement des réseaux	18
10.4	Total des investissements prévus par la Ville	19
11.	Impact sur le climat et le développement durable	19
12.	Impact sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap	19
13.	Aspects financiers.....	19
13.1	Incidences sur le budget d'investissement	19
13.2	Incidences sur le budget de fonctionnement	19
14.	Conclusions	20

3. Introduction

Depuis sa mise en service en 2008, la fréquentation du m2 a continuellement augmenté et a passé le cap des 36 millions de voyageurs en 2024, dépassant largement les 25 millions de voyageurs prévus à long terme lors de sa conception.



Par ailleurs, la fréquentation des réseaux CFF et t1 a, elle aussi, augmenté de façon importante ces dernières années. Ces réseaux sont en connexion directe avec les métros m2 et m3. Cette croissance de fréquentation se poursuivra, notamment du fait de développements urbains ou d'infrastructures de transport dont la construction est en cours. On citera ici, notamment, la mise en service du tramway entre Lausanne et Renens, attendue à l'automne 2026. L'écoquartier des Plaines-du-Loup est en construction et déjà partiellement habité. 8'000 habitants et 3'000 emplois y sont attendus à l'horizon 2030. Le développement des métros m2 et m3 sera d'autant plus nécessaire pour répondre à la future demande. En effet, selon les projections, 40 millions de voyageurs annuels devraient l'utiliser à l'horizon 2040, soit davantage que la fréquentation actuelle du m2.

3.1.1 Accroissement de la population et report modal

La part de la population résidente lausannoise de six ans et plus possédant au moins un abonnement de transports publics est en forte augmentation. Elle est passée de 35% en 2005 à 50% en 2015. De manière générale, le taux de motorisation à l'échelle du canton est en baisse depuis 2004. Cette baisse se dessine de manière plus forte à Lausanne puisque le taux de motorisation (nombre de voitures pour 1'000 habitants/habitantes) a baissé de 429 en 2005 à 335 en 2022.

Enfin, la part modale des transports publics (proportion des déplacements effectués avec les transports publics) progresse, puisqu'elle représentait 16,3% des déplacements en 2000 contre 21,5% en 2015.

En parallèle, la population lausannoise a récemment atteint les 150'000 personnes et sa croissance devrait se poursuivre à un rythme soutenu. Le nouveau Plan directeur communal approuvé par le Canton en décembre 2024 prévoit l'accueil de 30'000 habitants

et habitantes et 15'000 emplois supplémentaires d'ici à 2030.¹ La mobilité est l'un des trois axes principaux de ce plan, le développement des réseaux de transports publics, dont les Axes forts de transports publics (métros, tram et bus à haut niveau de service), structurant les grands sites de densification de la ville.² Dans l'axe consacré à l'urbanisme, six sites majeurs de « mutation urbaine » ont en effet été identifiés et doivent accueillir l'essentiel de la densification prévue.³ Plusieurs d'entre eux se situent le long du réseau des métros m2 et m3 : les Plaines-du-Loup, le site de Beaulieu, le CHUV, Pôle Gare et le secteur nord-est.

Le projet des métros m2 et m3 aura ainsi un impact positif direct pour une partie importante de la population lausannoise et permettra d'accompagner les volontés, notamment prévues dans le Plan climat, d'offrir des transports publics performants permettant le report modal. C'est aussi une concrétisation du projet d'agglomération dont le but est de coordonner efficacement le développement des transports et celui de l'urbanisation.

Par ailleurs, il convient de noter que selon le relevé structurel de l'Office fédéral de la statistique (enquête annuelle auprès de la population suisse de plus de 16 ans) plus de 210'000 pendulaires se rendent chaque jour dans l'agglomération Lausanne-Morges (ci-après PALM) pour y travailler et/ou y étudier. Parmi ces pendulaires, 110'000 (soit 52%) utilisent principalement les transports publics pour réaliser leur déplacement, tandis que 37% utilisent le TIM et 11% utilisent les modes actifs.

Si l'on se concentre sur les usagers et usagères des transports publics, 45'000 pendulaires (soit 41%) arrivent de l'extérieur de l'agglomération, contre 65'000 qui y résident déjà.

Parmi les 45'000 pendulaires se déplaçant en TP depuis l'extérieur du PALM, un peu plus de 10'000 d'entre eux utilisent déjà l'un des métros lausannois existant (m1 et m2), soit près d'un quart.

En plus des 10'000 pendulaires venant de l'extérieur de l'agglomération utilisant les métros, 21'000 personnes résidant dans le PALM et y ayant leur activité, empruntent les métros. Par conséquent, un tiers des usagers des métros vient de l'extérieur de l'agglomération.

3.1.2 Évolution de l'offre et de la demande (hors métro m2 et m3)

De nombreuses améliorations de l'offre de transports publics sont prévues ces prochaines années. Les métros en seront un maillon essentiel, mais d'autres moyens de transport seront également renforcés ou créés pour accompagner leur développement. Ainsi, une forte augmentation du nombre de voyageurs en correspondance sur les métros est attendue.

Gare de Lausanne

La gare de Lausanne est saturée. Son projet d'agrandissement et de modernisation répond à l'évolution prévue de la demande sur toutes les lignes qui la traversent, avec par exemple 100'000 passagers journaliers entre Lausanne et Genève attendus en 2030. La gare doit être adaptée pour le trafic ferroviaire, mais aussi pour les déplacements des usagers dont le nombre quotidien devrait atteindre 200'000 à l'horizon 2030, contre 130'000 aujourd'hui. Elle deviendra ainsi un centre de mobilité sûr, confortable et accessible (interface multimodale majeure de la ville).

RER Vaud

Plusieurs améliorations de l'offre du RER Vaud ont été mises en service, telles que le prolongement du réseau jusqu'à Grandson en décembre 2015 ou l'introduction d'une liaison à la cadence semi-horaire vers la Broye depuis Lausanne en décembre 2017.

Dès décembre 2020, une cadence de quatre trains par heure entre Lausanne et Cossonay est effective. À l'horaire 2022, le RER atteignait Bex une fois par heure et la liaison sans transbordement entre Lausanne et le Brassus a été mise en service le 7 août 2022.

¹ <https://www.lausanne.ch/officiel/grands-projets/lausanne-2030/plan-directeur-pdcom.html>

² Voir le Plan directeur communal de la Ville de Lausanne, p.9, la mesure B.1.1 « Création d'un réseau de déplacement durable et performant basé prioritairement sur les transports publics, la mobilité active (piétons et vélos) et leur complémentarité » (p.96) et la section B.4 consacré aux transports publics (p.101).

³ Plan directeur communal de la Ville de Lausanne, p.73 et 90.

Depuis décembre 2022, les lignes Grandson – Lausanne sont prolongées à Cully en journée du lundi au vendredi et une cadence avec quatre trains par heure est possible entre Cully et Cossonay grâce à la modernisation de la gare de Cully, la mise en service de la 4^e voie et du saut-de-mouton entre Lausanne et Renens. En 2023, trois rames à deux niveaux circulent sur les lignes Grandson – Lausanne – Cully.

Le RER Vaud connaît lui aussi un succès continu : sur le tronçon le plus chargé, entre Lausanne et Renens, le nombre de voyageurs quotidiens est passé de 12'000 en 2008, année de la mise en service du métro m2, à 22'000 en 2023 (+83%). En 2023, 25.4 millions de voyageurs ont été embarqués dans les trains du RER Vaud, contre 11.6 millions en 2008 (+120%).

Offre CFF

Depuis décembre 2019, les RegioExpress desservant tout l'arc lémanique à la cadence semi-horaire ont été prolongés vers Annemasse depuis Genève, et vers Saint-Maurice depuis Vevey (à la cadence horaire entre Vevey et Saint-Maurice). De Lausanne vers Genève, ce sont actuellement six trains par heures (InterCity, InterRegio et RegioExpress) qui circulent.

La croissance est également marquée. En trafic grandes lignes, elle se matérialise principalement entre Lausanne et Genève, où le nombre de voyageurs quotidiens par jour ouvrable est passé de 25'000 au début des années 2000 à 60'000 en 2019, soit +140%. Il est prévu d'atteindre 100'000 voyageurs vers 2030.

LEB

La ligne Lausanne-Échallens-Bercher a fait l'objet d'une mise à niveau importante de ses infrastructures et de son matériel roulant. Le train circule ainsi toutes les 15 minutes entre Lausanne et Echallens depuis décembre 2020. En 2024, plus de 4 millions de voyageurs ont été transportés sur cette ligne, contre 2.7 millions en 2008 (+48%).

Plusieurs projets d'urbanisation le long de la ligne sont prévus ou ont vu le jour, notamment un écoquartier à Echallens, des densifications à Cheseaux et Romanel, et le développement des zones d'activités à Lausanne-Vernand, etc. Par ailleurs, un gymnase ouvrira à Echallens à l'horizon 2027.

Afin de faire face à ces augmentations prévues de la fréquentation, et d'accompagner le report modal, il est prévu d'allonger les rames actuelles. Cela impliquera des travaux d'adaptation majeure de la gare de Chauderon, en anticipation de sa transformation en interface liée à l'arrivée future du m3 et des BHNS. Après 2030 et la réalisation d'investissements importants, notamment une double voie et une gare souterraine à Étagnières, ainsi qu'un nouveau dépôt à Bercher, la cadence à 10 minutes entre Lausanne et Echallens sera mise en œuvre.

M1

L'augmentation importante des effectifs sur le campus des hautes écoles et la croissance démographique dans plusieurs autres secteurs desservis ont rendu nécessaires, au cours des dernières années, des augmentations de l'offre du métro m1. Les limites posées par l'infrastructure, qui est entièrement à voie unique, sont atteintes depuis de nombreuses années : conçu pour transporter environ 8 millions de voyageurs, le m1 en a accueilli plus de 15 millions en 2024, et connaît une croissance de 8% depuis début 2025.

Dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne-Morges 2016, le principe d'un développement ultérieur de la capacité du m1 a été ancré. Une étude exploratoire, financée par le Canton de Vaud, a été menée pour définir l'évolution du m1. Le but est de cerner la demande future et les évolutions nécessaires de l'infrastructure pour y répondre, en tenant compte de l'évolution des Hautes Écoles et du fort développement urbain prévu dans le secteur. Le résultat de cette étude préliminaire, et des études de projet qui suivront, alimenteront la prochaine génération de projet d'agglomération Lausanne-Morges, permettant ainsi de solliciter un cofinancement fédéral pour le développement de la ligne.

Tram

Le réseau des Axes forts de transport public urbain (AFTPU) repose sur trois modes de transport. En plus des métros, il prévoit ainsi un tramway et plusieurs lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), c'est-à-dire à plus grande capacité et prioritaires dans le trafic.

Le tramway lausannois est destiné à assurer la connexion entre l'Ouest lausannois et le centre-ville de Lausanne ; sa mise en service est prévue à l'automne 2026.

BHNS

Le chantier pour réaliser le tronçon central entre « Confrérie » (près de « Prélaz-les-Roses ») et la place Saint-François, mis à l'enquête en 2012 dans la même procédure que la première étape du tram, a obtenu son permis de construire en février 2020. Des adaptations du projet initialement mis à l'enquête, en particulier dans le secteur de Chauderon, ont affecté le calendrier et nécessiteront des procédures d'enquête additionnelles. Le début des travaux est prévu à l'horizon 2027.

La section entre Béthusy et Chailly a été achevée en 2015.

Des avant-projets sont en cours d'élaboration sur le tronçon d'Aloys-Fauquez (entre le haut de la Borde et la centralité de Bellevaux) et l'axe Rumine-Léman.

Réseau de bus à la mise en service du m3

La mise en service du m3 modifiera de manière significative le réseau de transports publics à Lausanne.

Afin d'accompagner la mise en service de cette infrastructure, une étude sur la réorganisation du réseau de bus a été menée.

L'étude sur l'évolution du réseau urbain a établi les principales caractéristiques du réseau de bus à l'horizon de mise en service du m3, de manière cohérente avec les enjeux climatiques, économiques, d'accessibilité ou d'espaces publics. Certaines évolutions de ligne seront directement liées à la mise en service du métro m3, d'autres seront adaptées pour améliorer le maillage du réseau comme par exemple, une nouvelle ligne tangentielle entre Blécherette et Prilly-Galicien.

À ce stade des études, les grandes orientations de la réorganisation du réseau de bus sont les suivantes :

- réorganisation du réseau de lignes de bus principales et secondaires complémentaire avec les axes forts et offrant la meilleure connectivité pour les quartiers, grâce à des lignes passant par le centre-ville de Lausanne ;
- amélioration des cadences et amplitudes de service ;
- articulation du réseau régional avec le réseau urbain dans la future interface de la Blécherette ;
- amélioration du maillage du réseau par la création de lignes tangentielles connectant des interfaces multimodales importantes du réseau d'axes forts (Galicien, Blécherette, Croisettes).

Sur la base de ces grandes orientations, et en fonction de l'évolution du reste du réseau urbain, l'ensemble des mesures concernant le réseau de bus sera consolidé, affiné, chiffré en détail, et ses étapes de mise en œuvre seront déclinées.

3.1.3 Évolution de l'offre et de la demande des métros m2 et m3

Sur la base des prévisions actuelles en matière de développement du tissu urbain, de progression démographique, de modifications dans les habitudes de déplacement et considérant également les autres développements attendus et prévus sur les divers réseaux de transport, des projections de demande à l'horizon 2050 ont été établies. Elles déterminent la capacité dont le système des métros m2 et m3 doit pouvoir disposer aux différents horizons de mise en service et pour les années à venir.

Avec la séparation des lignes m2 et m3 et une liaison directe du m3 entre la gare CFF et Chauderon, le m2 transportera les voyageurs en direction du Flon, de la Riponne, du CHUV et du nord de la ligne, alors que le m3 conduira les voyageurs en direction de Chauderon et des nouveaux quartiers en construction aux Plaines-du-Loup, qui bénéficieront d'une liaison directe avec la gare de Lausanne. La nouvelle centralité de Chauderon permettra un rééquilibrage des flux de voyageurs au centre-ville et apportera une connexion directe au réseau de BHNS, du LEB, du tram et de bus. Ce nouveau maillage du réseau de transports publics permettra de soulager l'hypercentralité du Flon et de créer une deuxième porte d'entrée au centre-ville.

En effet, il sera aussi possible de rejoindre le m2 au Flon en six minutes (400 mètres) par la future liaison piétonne entre Chauderon et la rue de Genève. Pour celles et ceux qui ne voudraient ou ne pourraient pas marcher, le LEB, qui circulera à l'avenir à une cadence de 10 minutes pourra servir de connexion directe en transports publics, tout comme le tram jusqu'à son terminus de la place de l'Europe. Il sera également possible de rejoindre le m2 à pied ou en bus à la Riponne.

Celles et ceux qui souhaitent se rendre aux Campus de Dorigny ou à Malley pourront profiter d'un des points d'optimisation du projet, c'est-à-dire la réalisation d'un accès piétonnier souterrain entre les niveaux des interfaces BHNS, m3, LEB et la rue de Genève, puis d'une liaison en plein air sur la rue de Vigie. Cette liaison permettra ainsi une connexion aisée et rapide avec la ligne du tram – distante de 100m – et avec le m1 à sa station Vigie – distante de 250 m. Pour donner un ordre de grandeur comparable, il faut compter environ 200 mètres entre le quai du m2 à la station Lausanne Gare et la voie 8.

Horizon 2030

À l'horizon 2030, jusqu'à 45 millions de voyageurs annuels sont attendus sur le m2, contre 36 millions en 2024, et 25 millions prévus initialement. Pour y répondre, le m2 devra circuler toutes les 1 minute et 40 secondes aux heures de pointe, contre 2 minutes 10 aujourd'hui. Ces cadences seront possibles dès 2031 une fois le m2 renouvelé et sans modification des infrastructures de ligne existante.

Horizon 2040

A l'horizon 2040, 60 millions de voyageurs annuels sont attendus sur le m2. La mise à double voie du tunnel historique sous la gare permettra d'adapter la capacité de la ligne pour répondre à l'évolution de la demande. Le m2 pourra circuler toutes les 1 minutes 30. Concernant le m3, 40 millions de voyageurs annuels sont attendus. Le m3 circulera toutes les 2 minutes aux heures de pointe dès sa mise en service. L'expériences du m2 a montré qu'il y a un effet d'adoption du système. Ainsi, de fortes croissances, de l'ordre de 10%, sont attendues dans les deux à trois premières années après la mise en service. Par la suite, cette croissance continue et ralentit petit à petit pour atteindre des taux de l'ordre de 2 à 3 % par an. Ainsi, la capacité de transport du m3 à sa mise en service sera suffisante pour répondre aux besoins des 10 à 15 premières années après la mise en service. Pour augmenter la cadence du m3, il sera nécessaire d'acheter davantage de rames.

Horizon 2050

À l'horizon 2050, 60 à 80 millions de voyageurs annuels sont attendus sur le m2. Pour répondre à la demande, il devrait pouvoir circuler toutes les 1 minute 15. 45 à 55-millions de voyageurs annuels seraient attendus sur le m3, qui devrait pouvoir circuler toutes les 1 minute 40 (avec achat de rames et adaptation du dépôt).

Le projet présenté dans ce préavis et dans l'EMPD cantonal n'intègre pas les besoins à 2050, mais il assure de ne pas bloquer les évolutions futures du m2 et du m3. Cette capacité d'adaptation progressive à la demande permettra de ne pas atteindre la limite du système trop vite, comme c'est actuellement le cas sur le tronçon le plus fréquenté du m2, entre la gare et le Flon, où les voyageurs doivent parfois laisser passer jusqu'à trois ou quatre rames avant de pouvoir embarquer le matin, aux heures de pointe.

Evolution de l'offre du m2							
Aujourd'hui		Horizon 2030 1 ^{re} étape m2 Rénovation		Horizon 2040 2 ^e étape m2 Augmentation capacité		Horizon 2050 <i>indicatif</i>	
Cadence	Voyageurs	Cadence	Voyageurs	Cadence	Voyageurs	Cadence	Voyageurs
2 min 10	36 mios	1 min 40	45 mios	1 min 40 - 1 min 30	60 mios	1 min 15	60-80 mios

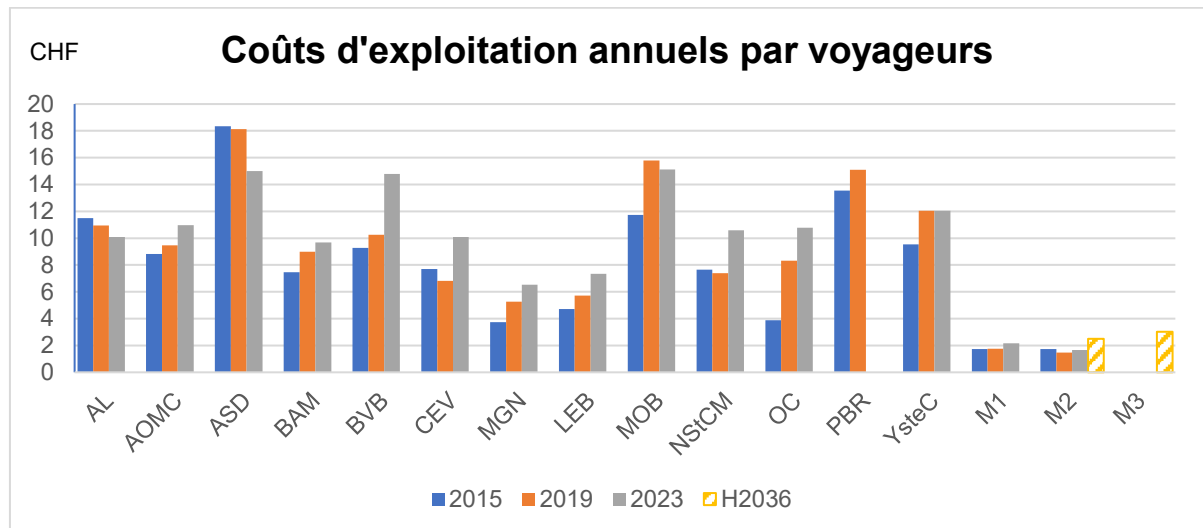
Évolution de l'offre du m3			
Horizon 2035-40 Mise en service		Horizon 2050 <i>indicatif, non pris en compte dans ce préavis</i>	
Cadence	Voyageurs	Cadence	Voyageurs
2 min	40 mios	1 min 40	45-55 mios

Il convient de souligner que rapportés au nombre de passagères et passagers, les investissements pour les métros sont dans la moyenne des investissements consentis pour les autres infrastructures ferroviaires cantonales.

Investissements dans l'infrastructure et les véhicules depuis 2008*			
Ligne ou compagnie de transports publics	Investissements en millions de CHF	Voyageurs 2023 en millions	Coût en francs par voyageur
LEB	332.5	3.7	90
MBC	72.4	1.3	56
MOB	266.3	2.8	95
MVR	112.4	2.2	51
NStCM	156.4	1.4	112
TPC	330.2	2.2	150
Travys	106.3	1	106
m2	756.7	35.3	21

Les montants indiqués comprennent les investissements de 2008 à 2024 ainsi que la dernière période de convention de prestations (2021-2024).

Par ailleurs, en termes de coûts d'exploitation annuels par voyageurs, les métros présentent les plus bas constatés sur les lignes en site propre de transports publics (voir tableau ci-dessous). Ce moyen de transport a ainsi un rapport coût-efficacité qu'il convient de relever.



Coûts d'exploitation annuels en francs par voyageurs (m2 et m3 à l'horizon 2036 : calculs faits par les tl).

4. Évolution du projet des métros

En avril 2023, le Canton et ses partenaires, les tl et la Ville de Lausanne, ont ouvert une réflexion large sur le développement des métros m2 & m3.

Le but était d'améliorer le projet afin d'assurer sa réalisation dans les meilleurs délais et à coûts maîtrisés réalisation du programme des métros dans les meilleurs délais et aux meilleurs coûts. La démarche a abouti en février 2024. Les résultats de la démarche ont été présentés publiquement le 23 mai 2024.

Après analyse notamment d'autres systèmes de transport, il a été confirmé, d'une part, que le métro m3 constitue la meilleure solution, en termes financiers, techniques et de service, pour répondre aux besoins de mobilité entre la gare de Lausanne et le nord-ouest de la ville, en plein développement, d'autre part que la modernisation et le développement du m2 sont essentiels et prioritaires.

Les modifications retenues sont les suivantes :

- la modernisation du m2 et la construction du m3, jusqu'à présent liées, seront séparées ;
- au niveau de la gare, le m2 restera sur son tracé historique ; à terme, le tunnel historique à voie unique sous la gare sera doublé ;
- au niveau de la gare, le tracé du m3 sera décalé à l'ouest, dans le futur tunnel à double voie initialement prévu pour le m2 ;
- pour desservir le centre-ville, le m3 ne s'arrêtera pas au Flon et reliera directement la gare et Chauderon; Cela permettra de créer une nouvelle interface majeure de mobilité au centre-ville, grâce à une liaison souterraine avec la rue de Genève et de mieux organiser le réseau de transports publics, pour une meilleure répartition des voyageurs. La Municipalité, sous réserve de l'accord du Conseil communal, s'est engagée à financer cette liaison par le biais d'un préavis ad hoc.
- le m2 sera quant à lui modernisé en priorité, c'est-à-dire que ses automatismes, qui lui permettent de fonctionner sans conducteur à bord, et ses rames seront renouvelés. En outre, comme cela était déjà prévu avant la démarche d'optimisation, il est aussi prévu d'augmenter sa capacité pour transporter davantage de voyageuses et voyageurs.

Ces modifications de projets se déclinent en trois étapes dont les deux premières font l'objet d'une proposition de cautionnement par la Ville :

- Etape 1 : renouvellement du m2 ;
- Etape 2 : augmentation de la capacité du m2 ;

- Etape 3 : études et réalisation du m3.

4.1.1 Étape 1 : renouvellement des automatismes et du matériel roulant du m2

Le renouvellement des automatismes est nécessaire pour régler les problèmes actuels d'obsolescence de ce système. À la suite des avancées technologiques des nouveaux systèmes d'automatismes, cette première étape permettra d'augmenter les cadences de pointe à 1 minute et 40 secondes sans devoir modifier les infrastructures de ligne m2.

Cette modernisation permettra alors de transporter jusqu'à 45 millions de voyageurs annuels, contre 25 millions initialement prévus et 36 millions en 2024.

Afin de maintenir le niveau de service actuel pendant cette transformation, l'achat de 18 nouvelles rames est également nécessaire. Les financements en lien avec cette première étape de projet permettront de :

- renouveler les automatismes sur m2 ;
- réaliser les opérations mi-vie des trains actuels et les équiper avec les nouveaux automatismes ;
- investir dans 18 nouveaux trains pour pouvoir migrer le m2 sous exploitation sans baisse de cadence ;
- créer un nouveau dépôt à Vennes pour garer les 18 nouveaux trains.

Lors de la phase de tests sur les nouveaux automatismes, des interruptions du métro en soirée et sur quelques week-ends seront également nécessaires. Des bus de remplacement seront également organisés sur cette période.

4.1.2 Étape 2 : développement de l'offre du m2

Grâce à des modifications d'infrastructure, combinées avec les nouveaux automatismes (étape 1), l'objectif de cette étape est de permettre au m2 de circuler à une cadence maximale de 1 minute 30 entre Lausanne-Gare et les Croisettes. La ligne m2 pourra ainsi transporter jusqu'à 60 millions de voyageurs annuels, contre 36 millions en 2024.

Concrètement, il s'agit de :

- créer de nouvelles infrastructures :
 - doublement de la voie sous la gare CFF et adaptation de la station de la gare
 - développement d'une arrière-gare aux Croisettes
 - création d'une voie de maintenance dans l'extension du dépôt de Vennes
- installer le système de conduite automatique dans les nouvelles infrastructures et adapter le système d'alimentation électrique ainsi que d'autres équipements ;
- mettre en place des mesures de protection contre le bruit dans les secteurs à ciel ouvert, soit potentiellement Grancy, Bessières et la Sallaz.

4.1.3 Étape 3 : études et réalisation du m3

A l'horizon 2040, le m3 transportera 40 millions de voyageurs annuels, soit davantage que la fréquentation actuelle du m2. Il permettra de relier Lausanne-Gare et la Blécherette avec quatre arrêts intermédiaires (Chauderon, Beaulieu, Casernes et Plaines-du-Loup), grâce à un tracé entièrement souterrain et à double voie.

Le m3 disposera à la Blécherette d'une arrière-gare et d'un garage-atelier, nécessaires pour ajouter ou retirer des rames en extrémité de ligne et effectuer l'entretien ainsi que la maintenance.

À la gare de Lausanne, le m3 disposera d'une station située à l'ouest de la station du m2, et proche du centre de gravité de la gare modernisée, qui sera déplacé avec l'allongement de ses quais en direction de Renens.

Le m3 pourra circuler à l'heure de pointe à une cadence de deux minutes sur l'entier de son parcours.

À Chauderon, le m3 offrira des connexions avec le LEB, le tramway t1 (grâce à une liaison piétonne souterraine), les bus urbains et les bus à haut niveau de service (BHNS), c'est-à-dire à grande capacité et prioritaires dans le trafic.

Grâce aux deux lignes, les usagères et usagers pourront emprunter le m2 pour aller à l'est du centre-ville et le m3 pour aller à l'ouest. Les stations de Chauderon, du Flon et de la Riponne permettent toutes d'accéder facilement au centre-ville.

D'après le planning intentionnel, la demande de permis de construire (demande d'approbation des plans) sera déposée en 2026, la décision d'approbation des plans (permis de construire) et le démarrage des travaux est prévu à l'horizon 2028-2029 (travaux préparatoires dès 2026), et la mise en exploitation vers 2034-2036.

La suppression de la station Flon initialement prévue permettra une meilleure organisation des flux. En effet, il est estimé que le pôle d'interface de Chauderon accueillera plus de 90'000 passagers quotidiens à l'horizon 2035, soit l'équivalent de la station Flon aujourd'hui.

Toutes les liaisons avec les bus et les BHNS seront par ailleurs beaucoup plus aisées et confortables à Chauderon. À l'inverse du Flon, où il faut descendre du m2 et monter par les escaliers ou les ascenseurs à Bel-Air. En effet, un des points d'optimisation du projet est la réalisation d'une liaison piétonne souterraine entre l'interface m3-LEB et la rue de Genève. Cette liaison permet une connexion aisée et rapide avec la ligne du tram (station Port-Franc à 100m) et tout le secteur ouest de la plateforme du Flon. Il sera, de plus, possible de se rendre à pied jusqu'à la station Vigie du m1 (250 m) en passant par la rue de la Vigie ou le quartier du Flon.

Il y aura ainsi non seulement une meilleure répartition des flux entre les trois pôles Gare – Flon – Chauderon mais également des nouvelles possibilités de maillage offertes par ce nouveau réseau des transports publics.

5. Coûts du projet

L'Etat a révisé la prévision du coût final (PCF) global du programme, l'arrêtant à un montant de CHF 2'342.3 millions HT. Ce montant intègre les augmentations de coûts dues aux évolutions de contexte, au renchérissement, à la prise en compte des risques. Par ailleurs, ce montant intègre des éléments qui n'étaient pas considérés et chiffrés, comme les frais liés à la mise en exploitation, aux besoins de substitution du métro par des bus, ainsi que les mesures d'accompagnement pendant les travaux. Enfin, ce montant inclut également l'entretien de « mi-vie » des rames du m2. L'estimation du coût final du programme ressort en hausse notable par rapport à l'estimation de 2018 basée sur le 1% des études réalisées, en raison notamment de la complexité des projets, de l'évolution des normes et de la durée des procédures. Il est à noter que cette prévision du coût final n'est pas égale aux totaux présentés aux point 5.1 et 5.2 qui portent eux sur les demandes de financement du présent préavis.

Au terme de la démarche d'optimisation menée entre avril 2023 et mai 2024, les modifications de projet retenues ont permis d'améliorer les travaux projetés et les objectifs de fonctionnement du m2 et du m3, de réduire l'estimation des coûts de génie civil d'environ 370 millions de francs. Durant cette même période il a été réévalué les besoins (cadences) tant pour le m2 que pour le m3, ce qui a amené à redimensionner le nombre de rames à l'horizon 2040. Les risques du projet ont également été réévalué selon les recommandations de l'OFT. Sur la base de ces réévaluations, l'enveloppe totale de dépenses brutes est de CHF 2'342.3 millions HT pour le renouvellement des automatismes et des rames du m2, puis du développement de son offre ainsi que la réalisation du m3.

Prévision du coût final	Coûts HT <i>en millions</i>
m2	852.3
m3	1'490
Total	2'342.3
<i>Étude liaison Gare-Flon</i>	2.1

5.1 Coûts du renouvellement des automatismes et du matériel roulant du m2

Pour moderniser le m2, les coûts estimés sont de CHF 624.8 millions dont 607.2 seront financés par des emprunts cautionnés par la Ville et le Canton. Il est proposé que la Ville de Lausanne cautionne 20% de ce montant soit CHF 121.4 millions.

Objets	Coût en CHF mios HT (montants arrondis) Prix : septembre 2023
Renouvellement du système de conduite automatique	147.2
Rénovation de « mi-vie » des 18 rames actuelles	105
Nouveau matériel roulant	200.2
Extension du dépôt	34.2
Études et maîtrise d'ouvrage	62.7
Travaux préparatoires	11.4
Divers, imprévus et risques	46.6
Sous-total coûts à cautionner	607.2
Transports de substitution	17.6 <i>subvention à fonds perdus</i>
Total	624.8
Part à charge du canton <i>80% du cautionnement</i> <i>100% de la subvention à fonds perdus</i>	503.4 485.8 17.6
Part cautionnée par la Ville de Lausanne <i>20% du cautionnement</i>	121.4

NB : En raison d'arrondis, il peut y avoir des écarts sur les montants à 1 décimale

5.2 Coûts du développement de l'offre du m2

Pour développer l'offre du m2, les coûts estimés sont de CHF 223.7 millions dont 205.3 millions seront financés par des emprunts cautionnés par la Ville et le canton. Il est proposé que la Ville de Lausanne cautionne 20% de ce montant soit CHF 41.1 millions.

Objets	Coût en CHF mios HT (montants arrondis) Prix : septembre 2023
Mise à double voie du tunnel historique sous la gare et adaptation de la station de la gare	32.9
Création d'une arrière-gare au nord de la ligne	21.7
Création d'une voie d'atelier dans l'extension du dépôt	5.3
Système de conduite automatique	29.2
Adaptation du système d'alimentation électrique et d'autres équipements	23.7
Mesures de protection contre le bruit	15.0
Études et maîtrise d'ouvrage	38.2
Divers, imprévus et risques	39.3
Sous-total coûts à cautionner	205.3
Transports de substitution	14.1 <i>subvention à fonds perdus</i>
Participation à l'achat d'une parcelle au nord de la ligne	4.3 <i>crédit d'investissement</i>
Total	223.7
Part à charge du canton <i>80% du cautionnement</i> <i>100% de la subvention à fonds perdus</i> <i>100% du crédit d'investissement</i>	182.6 164.2 14.1 4.3
Part cautionnée par la Ville de Lausanne <i>20% du cautionnement</i>	41.1

5.3 Coûts des études et de la réalisation du m3

L'EMPD présenté par le Canton sur le financement propose la couverture des coûts pour la poursuite des études, la maîtrise d'ouvrage du projet, les prestations relatives au domaine foncier jusqu'en 2029 et la réalisation de travaux préparatoires. Les montants demandés s'élèvent à CHF 113.0 millions. S'agissant de subventions à fonds perdus, de prêts remboursables et d'un crédit d'investissement, aucune participation de la Ville de Lausanne n'est prévue pour ce décret.

Pour le financement de la réalisation du métro m3, un quatrième EMPD devra être présenté pour les coûts de construction des infrastructures, d'achat de rames et d'automatismes. La Ville de Lausanne sera sollicitée dans le cadre des prochains décrets visant au cautionnement des emprunts de la construction du m3.

Sous réserve de l'accord du Conseil communal, la Municipalité s'est engagée auprès du Conseil d'Etat à participer au financement du m3 selon les mêmes modalités.

6. Liaison piétonne Gare-Flon

Selon le Conseil d'Etat, la construction du m3 et le développement du m2 sont les meilleures solutions pour augmenter la capacité entre la gare de Lausanne et le centre-ville et répondre aux futurs besoins de mobilité et à la demande attendue.

Néanmoins, la réalisation d'une liaison piétonne entre la gare CFF et le Flon est possible d'un point de vue technique. Une liaison piétonne entre la gare et le Flon, qui ne sera finalement pas desservi par le m3, peut se révéler une solution de desserte locale complémentaire intéressante pour les usagères et usagers en provenance de tout le canton et au-delà, qui arrivent à la gare de Lausanne ou s'y rendent. Dès lors, l'EMPD soumis au Grand Conseil prévoit un décret demandant un crédit d'étude de CHF 2.1 millions HT afin de mener les études en vue de sa réalisation.

7. Planning intentionnel

7.1 m2

Sous réserve des procédures, le calendrier des deux étapes de renouvellement du m2, puis d'augmentation de sa capacité, est détaillé dans le tableau ci-dessous.

Horizon de réalisation <i>Dates indicatives</i>	Éléments du programme
2025-2026	Fin des études des appels d'offres pour les nouvelles rames et les équipements ferroviaires. Diverses adjudications pour des travaux préparatoires
2026	Adjudication des automatismes et exécution des travaux préparatoires
2027	Procédures fédérales pour la preuve de sécurité du système de conduite automatique pendant et après son renouvellement
2027-2031	Renouvellement du système de conduite automatique
2026-2033	Rénovation des rames actuelles du m2
2028-2030	Extension du dépôt
2030-2031	Arrivée des nouvelles rames
2029-2030	Mise à double voie du tunnel historique sous la gare
2032	Le m2 circule avec ses nouveaux automatismes et nouvelles cadences
2028-2033	Création d'une arrière-gare derrière le terminus au nord de la ligne
2032	Création d'une voie de maintenance dans l'extension du dépôt déjà réalisé
2030-2032	Mesure de protection contre le bruit (selon application des normes OPB)

7.2 m3

Sous réserve des procédures, le calendrier pour la construction du m3 est à ce stade le suivant :

- horizon 2026 : demande de permis de construire ;
- horizon 2026-2028 : travaux préparatoires ;
- horizon 2028-2029 : début des travaux ;
- horizon 2034-2036 : mise en service.

8. Gouvernance du projet

Le Canton de Vaud porte politiquement les enjeux institutionnels des projets m2 et m3, en partenariat avec la Ville de Lausanne ; il en assume avec la Ville de Lausanne l'essentiel du financement. Ces projets sont conduits en étroite collaboration avec les tl propriétaires et exploitants du m2 et futurs propriétaires et exploitants du m3.

La gouvernance repose sur trois piliers principaux : la Délégation du Conseil d'État aux métros, qui assume le rôle de Comité politique des projets, la DGMR, qui assure notamment le respect des EMPD et la « Société des métros » S.A. (SDM), qui sera créée pour piloter et gérer les études et la réalisation opérationnelle des projets.

La Délégation du Conseil d'État aux métros se réunira (en principe quatre fois par année) en présence d'une Délégation de la Municipalité de Lausanne pour assurer une coordination institutionnelle et financière forte entre les porteurs du projet.

Afin de concentrer le pilotage des études et la réalisation des projets m2 et m3, les tl créeront une société fille, la « Société des Métros » S.A. (ci-après SDM), qui sera responsable de la planification et la réalisation des métros. Cette société fille des tl disposera d'une autonomie de gouvernance pour réaliser les projets, matérialisée par un Conseil d'administration propre, professionnalisé et rémunéré.

Le Canton, la Ville de Lausanne, les tl et la SDM seront liés entre eux par une série de conventions. Ces conventions définiront les objectifs, les modalités de financement, les rôles et responsabilités respectifs (notamment ferroviaires), les processus de *reporting*, les règles financières, les interfaces et procédures opérationnelles et sécuritaires à respecter, les modalités d'arbitrage entre les exigences des projets et celles de l'exploitation au quotidien, etc. Les transferts de propriété et tout autre point nécessaire à la bonne gouvernance des projets seront traités en conformité avec le cadre légal ferroviaire (loi fédérale sur les chemins de fer, Ordonnance fédérale sur la construction et l'exploitation des chemins de fer, etc.).

Au plan opérationnel, d'importante collaboration entre les services de la Ville et ceux de la de la DGMR et de la SDM sont prévus.

9. Cautionnement par la Ville de Lausanne du projet des métros

La Municipalité propose au Conseil communal de participer financièrement à ce projet d'importance au travers d'un cautionnement, sans contrepartie, de CHF 162.5 millions en faveur des tl. Ce dernier permettra aux tl d'obtenir des crédits à un taux d'intérêt plus favorable. Le risque encouru par ces cautions demeure très limité dans la mesure où l'équilibre des comptes d'exploitation de la société mère, les tl, est garanti par les contributions des collectivités publiques.

Pour mémoire, la dette nette se compose de la dette brute (essentiellement la dette bancaire à court et long terme) à laquelle sont retranchés les actifs du patrimoine financier (à leur valeur comptable) ainsi que la part du patrimoine administratif financé par des taxes affectées (essentiellement dans les secteurs de l'eau et de l'assainissement). Afin d'avoir une vision consolidée des engagements de la Commune, les cautionnements sont inclus dans le périmètre à prendre en considération lors de la détermination du plafond d'endettement. Ces cautionnements sont valorisés en fonction de leur degré de risque (sont exclus les cautionnements garantis par une cédule hypothécaire). Considérant les

dispositions légales actuelles et ce qui a été évoqué quant au risque du cautionnement accordé ici, cette opération n'alourdira pas le calcul d'endettement net de la Ville et donc sa marge de manœuvre pour de futurs investissements ni le plafond d'endettement.

Par ailleurs, il convient de noter que le cautionnement n'a pas d'impacts sur le budget de fonctionnement. Toutefois, la charge d'intérêt et l'augmentation de l'offre en transports publics découlant de l'amélioration de l'offre du m2 et la construction du m3 aura pour conséquence l'augmentation des indemnités payées par les collectivités publiques et notamment la part lausannoise.

La Municipalité actionnera ces cautionnements sous réserve de l'approbation des décrets par le Grand Conseil.

10. Aménagements lausannois en lien avec le m3 prévus au plan des investissements (2026-2029)

La construction du m3 est également une opportunité pour la Ville de Lausanne de développer des espaces publics plus accueillants et conviviaux. Ainsi, la Ville accompagne les démarches du Canton et travaille sur les éléments qui sont de sa compétence, soit l'intégration du système de transport dans l'espace public communal.

Votre Conseil a déjà adopté plusieurs crédits d'études afin de proposer des aménagements qui répondent aux objectifs du Plan climat, du PDCom et du programme de législature. D'autres sont inscrits au plan des investissements ou estimés par les services.

10.1 Interfaces m3

Objet au Plan des investissements	Statut	Montant (kCHF)
Tuilière-Sud et interface de transports – compte d'attente	voté	347
Interfaces m3 - 2 ^e étape – compte d'attente	voté	345
Interfaces m3 - 1 ^{re} étape - crédit d'études	voté	1'500
Interfaces m3 - Chauderon Casernes Blécherette - crédit d'études	à voter	4'103
Interfaces m3 – Chauderon Casernes	Estimation	36'650
Interfaces m3 - Blécherette	Estimation	15'250
Total interfaces m3		58'195

Interface TP Chauderon

La place Chauderon est située en plein cœur de Lausanne, au nord du Flon et à l'ouest du centre historique, à l'entrée de l'hypercentre majoritairement piéton. C'est à ce titre une centralité urbaine lausannoise, qui présente des enjeux de mobilité, économiques et spatiaux majeurs, préalablement analysés dans six études qui ont constitué la base des réflexions sur la place.

Deux grands chantiers vont considérablement bouleverser la place : la mise aux normes de la station du LEB et la création de la station du m3.

La Ville souhaite profiter de ces opportunités pour requalifier cet espace public majeur afin d'améliorer la qualité de vie, l'activité économique, rééquilibrer les mobilités et renforcer l'attractivité sociale.

Blécherette, Tuilière sud et interface de TP

Le quartier de la Blécherette, en pleine mutation est composé d'une succession d'entités, aux caractères forts. Le site est marqué par la rupture entre le grand paysage agricole, les infrastructures sportives et l'entrée de ville, la future station terminus Blécherette du métro m3, le dépôt de métro et une interface-bus pour l'offre urbaine et régionale.

Le projet de réaménagement du site comporte de nombreux enjeux de mobilité à différentes échelles (connexions aux réseaux de mobilité active, réseau de transport public urbain et régionaux, lignes internationales).

Il devra aussi composer avec des enjeux urbanistiques et paysagers, le plan d'affectation en vigueur autorisant la réalisation de constructions sur la partie ouest du site. Le site représente la porte d'entrée de la ville et doit lier harmonieusement des intentions de densification, des infrastructures sportives, à un écoquartier, deux quartiers à venir ainsi qu'à un tissu urbain existant.

10.2 Requalification de la route des Plaines-du-Loup

Objet au Plan des investissements	Statut	Montant (kCHF)
Requalification Rte des Plaines du Loup - compte d'attente	voté	349
Requalification Rte des Plaines du Loup crédit d'études	à voter	1'651
Requalification Rte des Plaines du Loup (y.c. études)	Estimation	15'600
Total route des Plaines du Loup		17'600

La route des Plaines-du-Loup est une entrée de la ville de Lausanne qui a longtemps traversé, dans son secteur Nord des espaces sportifs ouverts et un petit quartier de logement individuel.

Aujourd'hui cet axe longe le 1^{er} secteur de l'écoquartier urbain des Plaines-du-Loup, bientôt rejoint par le 2^e secteur. À terme, ce seront près de 8'000 personnes qui habiteront ce quartier et 3'000 emplois. Le tracé du m3 ayant été adapté dans le secteur des Plaines-du-Loup, le positionnement de la station sera adapté. Les interactions avec les bâtiments envisagés dans le cadre de la deuxième étape des Plaines-du-Loup sont prévues.

La route ne répond plus aux nouveaux besoins et nécessite une requalification qui permettra d'intégrer des aménagements cyclables, une végétalisation, d'intégrer les stations du métro et permettre des traversées piétonnes fluides afin de créer une couture entre les quartiers.

10.3 Entretien et déplacement des réseaux

Objet au Plan des investissements	Statut	Montant (kCHF)
m3 – études de déplacement des réseaux	voté	349
m3 réseaux	à voter	10'287
m3 superstructure (production chaleur)	à voter (PF)	6'452
Total réseaux		17'088

Le-crédit à voter « m3 réseaux » permettra de financer la participation lausannoise aux frais de déplacement des réseaux multi-fluides urbains en relation directe avec le chantier du m3 ; le crédit à voter « m3 superstructure production de chaleur » permettra de financer la récupération et la valorisation de la chaleur au sein du réseau CAD.

La part lausannoise du financement de ces superstructures (de 2 MCHF) a déjà été votée dans le préavis 2025/25 concernant le concept énergétique du PA2 des Plaines du Loup, alors que la part qui devrait bénéficier de subventions cantonales fera l'objet d'un préavis ultérieur.

10.4 Total des investissements prévus par la Ville

	Montant (kCHF)
Total interfaces m3	58'195
Total rte des Plaines du Loup	17'600
Total réseaux	17'088
Total	92'883

11. Impact sur le climat et le développement durable

En proposant le financement de moyens de transports publics performant, ce préavis contribue à la réalisation du Plan climat et notamment ses objectifs de report modal.

12. Impact sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap

Ce préavis permet d'améliorer l'accessibilité des personnes en situation de handicap à des transports publics performants.

13. Aspects financiers

13.1 Incidences sur le budget d'investissement

Ce préavis n'a pas d'incidence sur le budget d'investissement de la Ville.

13.2 Incidences sur le budget de fonctionnement

Ce préavis a des incidences sur le budget de fonctionnement. En effet, les charges d'intérêts en lien avec les emprunts ainsi que l'augmentation de capacité du m2 auront des conséquences sur les charges d'exploitation des tl et par voie de conséquence sur les indemnités versées par la Ville de Lausanne aux tl. Ces charges supplémentaires sont à ce stade estimées par le canton comme suit :

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Personnel suppl. (en EPT)							0
(en milliers de CHF)							
Charges de personnel							0
Charges d'exploitation	0	343	1121	1816	2441	4113	9833
Charges d'intérêts							0
Amortissements							0
Total charges suppl.	0	343	1121	1816	2441	4113	9833
Diminution de charges							0
Revenus							0
Total net	0	343	1121	1816	2441	4113	9833

14. Conclusions

Eu égard à ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis N° 2025 / 41 de la Municipalité, du 20 novembre 2025 ;

ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. D'accorder un cautionnement aux tl d'un montant de CHF 121.4 millions en faveur du renouvellement des automatismes du m2 pour une durée équivalente à celle de l'Etat de Vaud et sous réserve du vote du décret correspondant par la Grand Conseil ;
2. D'accorder un cautionnement aux tl d'un montant de CHF 41.1 millions en faveur du développement de l'offre du m2 pour une durée équivalente à celle de l'Etat de Vaud et sous réserve du vote du décret correspondant par la Grand Conseil.

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod

Le secrétaire
Simon Affolter