

**RAPPORT DE LA COMMISSION**  
**chargée d'examiner l'objet suivant :**  
**Exposé des motifs et projet de décret**  
**accordant un prêt conditionnellement remboursable**  
**de 39.9 millions de francs aux Chemins de fer fédéraux (CFF SA)**  
**pour la construction de la halte de Prilly-Malley**

La commission s'est réunie le 10 juillet 2008 de 8 heures à 10 heures à la salle P001 et était composée de Mme Tinetta Maystre (qui remplaçait M. Olivier Mayor) et de MM. Michaël Buffat, Jean-François Cachin, Claude-Eric Dufour, Olivier Gfeller, Jean Guignard, Michele Mossi, Philippe Reymond, Jean-Jacques Truffer et Yves Ferrari, président rapporteur.

Mme Anne Papilloud était excusée.

Le chef du Département des infrastructures (DINF), M. François Marthaler, était accompagné de MM. Vincent Krayenbühl, chef du Service de la mobilité et Julien Niquille, ingénieur au Service de la mobilité. Ce dernier a pris les notes de séance et est vivement remercié pour la qualité de ces dernières.

### **Discussion générale et précisions**

L'ensemble des commissaires salue la rapidité avec laquelle le département avance avec ce projet. En effet seulement deux ans ont passé entre les études préliminaires et la mise à l'enquête.

Point 3.6 : Coûts et principes de financement

Au troisième paragraphe, il manque dans le texte les "puces" présentant la répartition du financement :

*Au prix de juin 2008, la répartition du financement est la suivante selon cette clé de répartition :*

- Confédération : 50 % de 79.8 MCHF : 39.9 MCHF
- Canton de Vaud : 50 % de 79.8 MCHF : 39.9 MCHF

### **Discussion sur l'exposé des motifs**

La part de 40 millions de la Confédération est basée sur l'indice de prix à la construction des projets ferroviaires du mois d'avril 2005. Le coût indiqué dans l'EMPD est le montant total prévu pour la halte, soit MCHF 79.8 en juin 2008 (MCHF 73.04 en avril 2005). Par ailleurs, un prêt conditionnellement remboursable doit être remboursé sous les conditions suivantes :

1. si l'entreprise dégage des bénéfices en devenant rentable ou dispose de liquidités excédentaires non réengagées,
2. si l'entreprise est liquidée (faillite) ou
3. lorsque l'entreprise change son but (nouvelle orientation).

Cependant dans la pratique, le prêt accordé aux CFF ne sera vraisemblablement pas remboursé, mais les CFF conserveront une dette vis-à-vis de l'Etat de Vaud.

Finalement pour les objets financés par des prêts conditionnellement remboursables, la TVA est récupérable.

L'EMPD de décembre 2006 libère un crédit d'étude qui sera amorti sur dix ans. Les études liées à une desserte RER au quart d'heure entre Cossonay et Cully sont aussi financées par le décret relatif à ce premier exposé des motifs. En revanche, le présent exposé des motifs porte sur un prêt conditionnellement remboursable, qui vient en complément de la participation de la Confédération, afin d'assurer le financement des travaux de réalisation de la halte de Prilly-Malley.

Toutefois, les intérêts des crédits de construction, liés à l'avance du canton aux CFF, ne sont pas imputables au calcul des contributions fédérales. Ces intérêts doivent donc être pris en charge par le canton.

Les premiers travaux préparatoires seront entrepris en décembre 2008 afin de pouvoir bénéficier de la manne fédérale.

La pertinence de cette halte est avérée ainsi que le développement de la zone aux alentours du nouveau point d'arrêt, bien desservi par le RER, mais aussi par les Transports lausannois (actuellement les lignes 7, 18, 32, 33 et m1 ou TSOL). Par ailleurs, le développement de la gare de Renens et de la halte de Prilly-Malley sont aussi des solutions pour délester le nœud de Lausanne. De plus, l'utilité de la halte sera doublée une fois que la quatrième voie sera en service. Le projet de quatrième voie figure parmi les quatre projets prioritaires de Suisse pour les CFF. La probabilité d'une réalisation avant 2020 est très élevée et les CFF, la Confédération ainsi que le canton souhaitent maintenir un rythme soutenu pour les projets préliminaires.

Les chiffres indiqués dans l'annexe 1 sont issus du Plan Directeur Localisé (PDL) qui sera mis en consultation à la fin de cette année. Basés sur des projections qui sont des estimations globales. La moyenne cantonale est de 1 emploi pour 2 habitants. Cependant, ce chiffre est légèrement supérieur dans les agglomérations. Dans le secteur de Malley, les emplois de type industriel sont progressivement remplacés par des emplois du secteur tertiaire.

Le contrôle des coûts par le canton sera détaillé dans une convention liant la Confédération par son Office fédéral des transports (OFT), l'Etat de Vaud et les CFF (maître d'ouvrage). Elle est rédigée par l'OFT et est régie par le droit fédéral. Un *controlling* selon les directives de l'OFT sera appliqué avec un rapport trimestriel (coûts, délais, qualité) et vérifié par l'OFT et le canton. Ce modèle de *reporting* a été appliqué à satisfaction dans le suivi de projet m2.

### **Votes**

C'est à l'**unanimité de ses membres** que votre commission vous recommande d'entrer en matière et d'accepter le projet de décret tel que proposé.

---

Lausanne, le 10 août 2008.

Le rapporteur :  
(Signé) *Yves Ferrari*