

EXPOSE DE MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant à la Compagnie du Chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher une garantie de l'Etat de CHF 41'090'000.- pour l'acquisition de six rames

1 RÉSUMÉ

Le projet de décret a pour but d'obtenir du Grand Conseil l'autorisation d'accorder à la Compagnie du Chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher (LEB) une garantie de l'Etat de CHF 41'090'000.-. Cette garantie est destinée à permettre au LEB d'acquérir six rames ainsi que le matériel de réserve qui seront financés par un emprunt ou par un leasing, cas échéant par un financement de nature analogue.

Ces six rames sont destinées d'une part, à remplacer les deux trains acquis en 1966, formés de trois caisses chacun, qui ont atteint leur limite de durée de vie et d'autre part, à accroître le parc de matériel roulant pour offrir la cadence au quart d'heure entre Lausanne et Cheseaux dès décembre 2010. Cette cadence est aujourd'hui de 30 minutes.

L'amélioration de l'offre s'inscrit dans le cadre des objectifs du plan directeur cantonal et du projet d'agglomération Lausanne-Morges, en particulier dans le couloir nord de l'agglomération lausannoise desservi par le LEB. Elle se justifie aussi par l'augmentation du trafic de 75% intervenue depuis la mise en service du prolongement de la ligne en 2000 à la Gare du Flon à Lausanne.

Ce développement fait également partie des actions figurant dans le plan des mesures OPair (en application de l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air) de l'agglomération, adopté par le Conseil d'Etat le 11 janvier 2006.

Chaque rame mesure 42 m de longueur et 2.65 m de large. Elle offre une capacité de 112 places assises et de 188 places debout (4 p/m² debout), soit en tout 300 places. Elle est formée de deux caisses avec une intercirculation assurée entre elles. La hauteur des planchers aux accès situés dans la partie centrale de la rame est de 58 cm par rapport au niveau du rail, ce qui permet un accès de plain pied depuis les quais hauts de 55 cm. Cette conception répond ainsi aux exigences fixées en matière d'accessibilité pour les personnes handicapées et à mobilité réduite. Le 65% de la longueur de la rame est à plancher bas.

Les nouveaux trains seront livrés en 2010.

Le prix d'une rame est de CHF 6'450'000.-. Pour six rames, le coût total s'élève à CHF 38'700'000.-. Le matériel de réserve représente un coût de CHF 2'390'000.-. L'ensemble de la commande s'élève ainsi à CHF 41'090'000.-. Les prix de l'offre sont fixes, pour autant que la commande définitive intervienne avant la fin de l'année 2008. En cas de retard, une formule de renchérissement est applicable.

2 OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DU CHEMIN DE FER LEB

2.1 Evolution du trafic depuis le prolongement de la ligne en 2000 à Lausanne - Flon

Depuis la mise en service du prolongement en souterrain de la ligne LEB à la Gare du Flon à fin mai 2000, le LEB a connu une croissance régulière de son trafic. Pour mémoire, l'ancien terminus de la ligne se situait à l'extrémité est de l'Avenue d'Echallens. Dans une première phase, la ligne fut prolongée en 1995 jusqu'à la nouvelle Gare souterraine de Chauderon, dans l'attente de la finalisation du projet de ré-urbanisation de la plate-forme du Flon.

La ligne LEB a une longueur de 23.6 km. Elle dessert 21 stations ou haltes avec arrêts sur demande. Le tableau suivant présente les caractéristiques des trois principaux tronçons :

Parcours	Longueur (km)	Nombre d'arrêts intermédiaires	Distance moyenne entre arrêts (m)	Temps de parcours (min)	Vitesse commerciale (km/h)
Lausanne-Flon - Cheseaux	8.2	10	745	17.5	28
Cheseaux - Echallens	6.8	3	1700	9.0	45
Echallens - Bercher	8.7	4	1740	11.5	45
Lausanne-Flon - Bercher	23.7	19	1185	39.0	36

Le tronçon entre Lausanne et Cheseaux offre une densité plus que double d'arrêts avec une distance moyenne entre stations de 745 m, ce qui influe sur la vitesse commerciale.

La cadence semi-horaire entre Lausanne et Echallens fut introduite en 1987. Entre Echallens et Bercher, la cadence est horaire avec des renforts aux heures de forte affluence. Quelques trains semi-directs complètent l'offre aux périodes de pointe. Depuis vingt ans, cette offre n'a guère évolué, sous réserve de renforcements de prestations aux périodes "creuses".

Dès décembre 2002, une entente tarifaire a été offerte aux voyageurs du LEB, des Transports publics de la région lausannoise (TL) et des Cars postaux, notamment pour le bassin desservi par le LEB. Cette entente a été remplacée en décembre 2004 par la communauté tarifaire intégrale Mobilis qui offre des abonnements et des billets avec un tarif par zones indépendamment de l'opérateur de la ligne.

Le trafic des voyageurs a augmenté de 75% entre 1999 et 2006, avec croissance continue :

Année	Voyageurs	Indice Voy (1999=100)	Indice du trafic d'un jour ouvrable moyen ($\frac{1}{300}$ du trafic annuel)	Voyageurs - km	Indice Voy-Km (1999 =100)	Longueur moyenne du déplacement (km)
1999	1'329'575	100	4'432	10'519'001	100	7.91
2000	1'526'096	115	5'087	11'898'882	113	7.80
2001	1'743'495	131	5'812	13'253'171	126	7.60
2002	1'838'057	138	6'127	13'846'781	132	7.53
2003	1'996'280	150	6'654	14'700'624	140	7.36
2004	2'194'998	165	7'317	16'491'638	157	7.51
2005	2'261'285	170	7'538	17'298'557	164	7.65
2006	2'372'344	178	7'908	18'414'625	175	7.76

Dès la fin de janvier 2006, l'exploitation des lignes du Métro Lausanne-Ouchy (MLO) a été interrompue dans le cadre de la construction de la nouvelle ligne de métro m2 entre Ouchy et

Epalinges. Le service de remplacement est assuré par les navettes Métrobus qui relie Montbenon à la Gare CFF. Cette situation a pénalisé les voyageurs du LEB empruntant le réseau des lignes CFF. La liaison directe sera rétablie dès l'été 2008 avec la mise en service de la ligne de métro m2.

La croissance du trafic des voyageurs a été absorbée avec le parc de matériel roulant à disposition. Les dernières acquisitions de rames remontent à 1991.

Les recettes du transport des voyageurs se sont accrues de 70% entre 1999 et 2006 comme le montre le tableau ci-dessous.

Année	Recettes voyageurs (CHF)	Indice Recettes (1999=100)	Recette par Voyageur (CHF)	Recette par voyageur-km (CHF)
1999	2'402'565	100	1.81	0.23
2000	2'745'276	114	1.80	0.23
2001	2'971'706	124	1.70	0.22
2002	3'094'971	129	1.68	0.22
2003	3'306'242	138	1.66	0.22
2004	3'718'142	155	1.69	0.23
2005	3'905'362	163	1.73	0.23
2006	4'080'552	170	1.72	0.22

La clientèle principale du LEB est formée d'abonnés : en 2006, ils représentent le 79 % du total des voyageurs, le 67% des voyageurs-km et le 61% des recettes.

2.2 Introduction de la cadence à 15 minutes entre Lausanne et Cheseaux au changement d'horaire de décembre 2010

L'introduction de la cadence à 15 minutes entre Cheseaux et Lausanne a été envisagée dès la fin des années 1980, notamment lors des études de prolongement de la ligne jusqu'à la gare du Flon.

L'amélioration de l'offre dans le périmètre de l'agglomération lausannoise se justifie tout d'abord par la croissance du trafic de plus de 75%, intervenue depuis le prolongement en 2000 de la ligne à l'interface des transports publics du Flon à Lausanne. La future mise en service du métro m2, dès l'été 2008, va considérablement améliorer les déplacements depuis le couloir du LEB vers le couloir nord-est lausannois et rétablir la qualité de la liaison depuis la gare du Flon et vers la Gare CFF. Enfin, le développement de l'offre du RER Vaudois dès décembre 2010 améliorera les relations entre le couloir du LEB et les destinations du RER Vaudois.

La cadence au quart d'heure sur une ligne ferroviaire constitue un service de niveau de transport d'agglomération. Le voyageur dispose d'une grande souplesse dans le choix de son horaire. Le transport public devient ainsi véritablement attractif et concurrentiel par rapport au trafic en véhicule individuel, même pour des usagers qui disposent d'une place de parc au centre-ville. Cette offre permet d'améliorer la part modale des transports publics dans les déplacements de personnes en agglomération.

Elle doit également contribuer à favoriser la densification de l'urbanisation sur le couloir desservi par le LEB entre Lausanne et Cheseaux. Ce couloir se situe à l'intérieur du périmètre de l'agglomération compacte du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).

L'introduction de la cadence au quart d'heure entre Lausanne et Cheseaux figure ainsi dans différentes planifications territoriales, d'échelles cantonales et régionales, notamment :

- la stratégie cantonale de développement et de planification du réseau des transports publics à l'horizon 2020, adoptée par le Conseil d'Etat en septembre 2006. La mise en œuvre de cette stratégie figure parmi les mesures du programme de législature du Conseil d'Etat pour la

- période 2007 – 2012 (mesure n° 12),
- le plan directeur cantonal adopté par le Grand Conseil en juin 2007,
 - le projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM), adressé en décembre 2007 à l'Office fédéral du développement territorial et,
 - le schéma directeur du Nord lausannois adopté en 2007 par les autorités cantonales et communales.

Ce projet constitue également une des mesures retenues par le Conseil d'Etat dans le plan OPair 2005 de l'agglomération Lausanne – Morges, adopté le 11 janvier 2006. Une des manières les plus efficaces de lutter contre les émissions de polluants provenant du trafic individuel motorisé consiste à favoriser un report des usagers vers des modes de déplacements plus favorables à l'environnement. Le plan OPair prévoit diverses mesures de développement des transports publics. En particulier, la mesure MO-17 "Amélioration de l'offre des transports publics, liaisons régionales et interrégionales" vise "clairement à appuyer les divers projets de développement de l'offre de transports publics au cours des prochaines années" (page 36 du plan des mesures OPair). Le passage du LEB à une fréquence de 15 minutes de Lausanne à Cheseaux est intégré dans cette mesure.

La mise en œuvre de la cadence au quart d'heure entre Lausanne et Cheseaux nécessite différents aménagements de l'infrastructure ferroviaire : la création d'un nouveau point d'évitement à Prilly, la sécurisation de tous les passages à niveau avec des équipements de barrières automatiques, le remplacement de l'installation de sécurité de la ligne (block de ligne) par une nouvelle installation avec une optimisation de la gestion des passages à niveau pour limiter les temps d'attente du trafic individuel aux traversées ainsi que des aménagements ponctuels (améliorations locales du tracé de voie pour améliorer les vitesses, adaptations de quais, notamment). Le 29 mai 2007, le Grand Conseil a adopté à cet effet un décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de 82.1 millions de francs pour la part cantonale aux prêts conditionnellement remboursables, destinés à l'infrastructure pour la période 2007 – 2010. Pour le LEB, ces investissements d'infrastructure, comprenant notamment les aménagements mentionnés ci-dessus, représentent une enveloppe de 16.8 MCHF. Le nouveau point d'évitement de Prilly sera financé avec le solde disponible de conventions précédentes.

Enfin, pour offrir cette cadence au quart d'heure entre Lausanne et Cheseaux, le LEB doit acquérir de nouvelles rames.

Le nombre de trains-kilomètres (trains-km) s'élève pour l'horaire 2008 à 554'000. Ce chiffre sera de 698'000 trains-km avec la cadence au quart d'heure entre Cheseaux et Lausanne durant la journée et en principe du lundi au vendredi. L'augmentation des prestations en trains-km représente 26%.

Selon la planification actuelle des travaux d'infrastructure et de la fabrication du matériel roulant, la cadence au quart d'heure entre Lausanne et Cheseaux pourra être introduite au changement d'horaire de décembre 2010.

2.3 Perspectives ultérieures : cadence à 15 minutes entre Lausanne et Echallens

A plus long terme, il est planifié d'offrir la cadence à 15 minutes entre Lausanne et Echallens. Ce développement de l'offre nécessitera la construction d'un nouveau point ou tronçon d'évitement à localiser entre la halte des Ripes au nord de Cheseaux et la halte d'Etagnières.

3 BESOINS EN MATÉRIEL ROULANT À L'HORIZON 2010

3.1 Parc de matériel roulant actuel

Le LEB dispose actuellement du parc de matériel roulant suivant, à écartement métrique et alimenté sous une tension de 1500 V :

Type de rames	Année de mise en service	Nombre de rames	Longueur (m)	Largueur (m)	Places assises	Places debout (4p/m ²)	Total de places
Automotrice (Be 4/4), voiture intermédiaire (B) et voiture-pilote (Bt)	1966	2	54.2	2.68	168	246	414
Automotrice et voiture-pilote (Be 4/8)	1985	3	41.1	2.65	120	144	264
Automotrice et voiture-pilote (Be 4/8)	1991	3	41.1	2.65	120	144	264
Total de places					1056	1'356	2'412

Le tableau ci-dessus mentionne une capacité en places debout qui est calculée avec un taux d'occupation de 4 personnes par m². Toutefois, pour offrir un niveau convenable de confort, il faut compter avec un taux d'occupation de 2.4 personnes debout par m².

Les rames acquises en 1985/1991 offrent des performances de traction comparables aux rames modernes avec une puissance de 752 kW. Leur vitesse maximale est de 90 km/h avec une accélération maximale de 1.2 m/s². En revanche, elles sont aujourd'hui d'une conception dépassée avec une hauteur de plancher de 96 cm au-dessus du rail et des portes situées en extrémité de chacune des deux caisses, avec des largeurs d'ouverture de 110 cm. Le LEB a opté pour une hauteur de quais de 55 cm au-dessus du rail, ce qui est le standard appliqué par les CFF. La longueur standard des haltes de la ligne LEB est de 80 mètres, ce qui permet de recevoir des compositions formées de deux rames de 1985/1991 circulant en double traction.

Pour couvrir les besoins de l'horaire 2008, le LEB engage trois trains pour le trafic régional. Ceux-ci sont formés avec les rames de 1985/1991 en double traction aux heures de pointe. Toutefois, afin de disposer d'une réserve technique, des manœuvres de couplage et de découplage intermédiaires sont effectuées à Cheseaux ou Echallens.

Les rames de 1966 sont affectées aux trains semi-directs, sans réserve.

3.2 Besoins à l'horizon 2010 : acquisition de six rames

Le matériel roulant de 1966 est au terme de sa durée de vie. En 2010, il aura atteint une durée de vie de 45 ans et devra être retiré du service commercial. Selon les taux d'amortissements en vigueur aujourd'hui, les durées de vie du matériel roulant se situent dans une fourchette de 25 à 33 ans.

Le nombre de rames à commander a été déterminé de la manière suivante :

- quatre rames doivent être acquises pour remplacer les deux trains de 1966. Il s'agit d'offrir une capacité de transport au moins équivalente à celle d'un train de 1966, également compte tenu de l'évolution du trafic sur la ligne,
- deux rames doivent être acquises pour le doublement des cadences entre Lausanne et Cheseaux.

Ainsi, en tout, six nouvelles rames doivent être acquises à l'horizon 2010.

Avec celle de 1985/1991, le LEB disposera en tout de douze rames de 42 m de longueur, permettant aussi de satisfaire les besoins du trafic de pointe en exploitant des trains circulant en double traction.

En principe, dans la mesure où les horaires sont respectés, cinq trains doivent être engagés dans le trafic régional pour assurer le nouvel horaire de décembre 2010 avec la cadence au quart d'heure entre Lausanne et Cheseaux. Le cas échéant, afin de limiter la concentration dans un seul train de tous les élèves qui se rendent aux établissements scolaires de Prilly, il conviendra d'examiner avec leur direction la possibilité de décaler d'un quart d'heure le début des classes en deux groupes par

catégories d'âge.

Les nouvelles rames à acquérir correspondent aux standards actuels de construction de véhicules ferroviaires.

Elles auront une longueur de 42 m et une largeur de 2.65 m, comparables à celles de 1985/1991. Elles sont formées de deux caisses avec une intercirculation assurée entre elles.

Chaque rame offre une capacité de 112 places assises et de 188 places debout (4 p/m² debout), soit en tout 300 places. En comptant 2.4 p/m² debout si on veut offrir un niveau approprié de confort, le nombre de places debout est de 113 et la capacité totale se réduit à 225 places.

La hauteur des planchers dans la partie centrale de la rame est de 58 cm par rapport au niveau du rail. Le 65% de longueur de la rame est à plancher bas, alors que les parties d'extrémité - au-dessus des bogies moteurs et porteurs - ont un plancher à 100 cm au-dessus du niveau du rail. Les compartiments d'extrémité sont accessibles en montant des marches aménagées dans le couloir central du train.

Cette conception des rames permet ainsi un accès de plain-pied depuis les quais hauts de 55 cm. Elle répond ainsi aux exigences fixées en matière d'accessibilité pour les personnes handicapées et à mobilité réduite.

Chaque face est équipée de quatre portes qui ont chacune une largeur de 140 cm, soit 30 cm de plus que les rames de 1985/1991. Les accès seront ainsi fortement améliorés grâce à l'accès de plain-pied aux trains, aux larges ouvertures de porte et enfin à une meilleure répartition des portes entre les compartiments de places assises. Cette conception contribue à réduire la durée des arrêts et surtout leur variabilité suivant le nombre de voyageurs à débarquer et à embarquer. Des signaux sonores de type métro annonçant la fermeture des portes contribueront aussi à réduire les durées d'arrêt. Le débit d'embarquement et débarquement est ainsi doublé (16 personnes par seconde) par rapport aux rames de 1985/1991.

Les nouvelles rames auront des performances d'accélération comparables à celles de 1985/1991. Leur vitesse maximale est de 120 km/h. Elles sont équipées de deux bogies moteurs installés aux extrémités de la rames sous les cabines de conduite et de deux bogies porteurs. Leur puissance est de 1'000 KW (4 moteurs de 250 KW équipant chacun un essieu-moteur).

Elles pourront circuler en double traction accouplées aux rames de 1985/1981.

En complément de la commande de six rames, le matériel de réserve devra être acquis de manière à disposer des pièces de rechange nécessaire.

L'entreprise prévoit aussi d'adapter ses installations de dépôt en gare d'Echallens pour garer les nouvelles rames et de rénover son équipement de lavage des trains. Ces travaux, estimés à 2.55 MCHF, seront financés avec les disponibilités de l'entreprise.

3.3 Coûts et principes de financement

La commande de matériel roulant a fait l'objet d'une procédure d'appel d'offres durant l'été 2007. L'offre retenue, qui répond au cahier des charges du LEB, présente les coûts suivants :

- Six rames à CHF 6'450'000.- par unité : CHF 38'700'000.-
- Matériel de réserve : CHF 2'390'000.-
 - 2 bogies moteurs et 2 bogies porteurs équipés : CHF 1'350'000.-
 - Pièces diverses
(mécanique, électrique, outillage spécial, etc.) : CHF 1'040'000.-
- Total : CHF 41'090'000.-

Ces prix sont calculés nets hors TVA. Conformément aux directives de l'Administration fédérale des

contributions (AFC) et de l'Office fédéral des transports (OFT), le LEB peut récupérer l'impôt préalable de 7.6%.

Les prix de l'offre sont fixes, pour autant que la commande définitive intervienne avant la fin de l'année 2008. En cas de retard, une formule de renchérissement est applicable. Celle-ci est la suivante :

$$- P = P_0 (0.1 + 0.65 * L_m / L_0 + 0.25 M_m / M_0)$$

dans laquelle :

- P = Prix final à payer
- P₀ = Prix de l'offre
- L_m = Moyenne arithmétique de l'indice des salaires de la Swissmem (Fédération patronale des industriels suisses de la métallurgie) pendant les 6 derniers mois avant la commande ferme
- L₀ = Indice des salaires de la Swissmem pour le 1^{er} trimestre 2008
- M_m = Moyenne arithmétique de l'indice des prix de l'Office fédéral de la statistique (OFS) pour les métaux et les produits métalliques pendant le 2^{ème} tiers de la période d'interruption du projet
- M₀ = Indice des prix de l'OFS pour les métaux et les produits métalliques de janvier 2008

Afin de tenir les délais de livraison, le fournisseur a accepté d'engager les études de conception des rames dans l'attente de l'entrée en vigueur du décret. En cas de résiliation du projet, le LEB devrait prendre à sa charge les frais des études préliminaires engagées par le fournisseur estimés à CHF 1'500'000.- au plus.

Les rames doivent être financées à raison de CHF 41'090'000.- par un emprunt ou par un leasing, cas échéant par un financement de nature analogue. Le LEB ne dispose en effet pas de moyens suffisants pour financer cet investissement. Dans les deux hypothèses, le LEB doit disposer d'une garantie de l'Etat pour obtenir ces financements, tout en bénéficiant de taux d'intérêt plus favorables. Un financement distinct est envisagé pour les véhicules et le matériel de réserve. Ce dernier pourra en effet être financé temporairement au moyen des disponibilités propres du LEB, liées aux fonds de réserve des services accessoires (entreprise de camionnage).

Les travaux d'adaptation des installations de dépôt en gare et de rénovation de l'équipement de lavage, estimés à 2.55 MCHF, seront financés avec les disponibilités de l'entreprise.

Au 31 décembre 2006, le LEB disposait d'un montant de 14.9 MCHF de réserves : un montant de 5.3 MCHF est destiné à des investissements du crédit-cadre fédéral 2007-2010 pour le financement de l'infrastructure ferroviaire ; un montant de 6.8 MCHF concerne les entreprises accessoires du chemin de fer (entreprise de camionnage, notamment) ; enfin, un montant de 0.8 MCHF est destiné à la caisse de pension.

Le choix définitif de la forme de financement sera déterminé sur la base d'une analyse financière selon les conditions du marché, notamment de l'écart dans les taux d'intérêts effectifs et les frais à charge du débiteur. Un leasing pour des véhicules ferroviaires peut être souscrit pour des durées qui portent sur une période de 25 ans.

4 CONSEQUENCES

4.1 Légales et réglementaires (y.c. eurocompatibilité)

Néant.

4.2 Financières (budget ordinaire, charges d'intérêt, autres)

Conséquences sur le bilan de l'Etat

Le projet de décret n'a pas de conséquences sur les actifs et passifs des comptes de 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.

Amortissement annuel

Le projet de décret n'induit pas de charges d'amortissement dans les comptes de l'Etat, dans la mesure où le financement est assuré par une garantie de l'Etat allouée à la société LEB pour souscrire un emprunt.

Charges d'intérêt

Le projet de décret n'induit pas de charges d'intérêts dans les comptes de l'Etat, dans la mesure où le financement est assuré par une garantie de l'Etat.

Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Les charges financières supplémentaires de l'emprunt induiront une augmentation des indemnités annuelles versées par l'Etat au LEB.

Dans une approche simplifiée, et sur la base des prix de 2008, il est admis que les charges d'exploitation supplémentaires liées à l'introduction de la cadence au quart d'heure entre Lausanne et Cheseaux pourront être couvertes grâce à l'évolution du produit des transports.

L'effectif du personnel du LEB doit être augmenté de 6 unités pour assurer les prestations supplémentaires entre Lausanne et Cheseaux. Les charges salariales croîtront ainsi de l'ordre de CHF 600'000.- (charge par agent, charges salariales comprises : CHF 100'000.-). Les postes suivants d'exploitation du secteur "transport" augmenteront, notamment : énergie (CHF 115'000.-), assurances (CHF 40'000.-), entretien (CHF 100'000.-). Au total, les charges d'exploitation, sans les charges financières, augmenteront de CHF 855'000.-.

Les travaux d'adaptation des installations de dépôt en gare et de rénovation de l'équipement de lavage, estimés à 2.55 MCHF, seront financés avec les disponibilités de l'entreprise.

Avec l'augmentation attendue du trafic, les recettes de transport poursuivront leur progression.

Le tableau suivant présente cette évolution prévisible des charges et des recettes d'exploitation :

l'000 CHF (base des prix : janvier 2008)	2009	2010	2011	2012
Charges d'exploitation supplémentaires				
Frais de personnel		300	600	600
Frais d'énergie, d'assurances et d'entretien		128	255	255
Total des charges d'exploitation supplémentaires		428	855	855
Recettes supplémentaires (base : 2008)	214	444	770	1'110

En revanche, les charges financières liées à l'acquisition des 6 rames impliqueront une augmentation des indemnités versées par les collectivités publiques. La prévision se présente de la manière suivante :

- Amortissement du matériel roulant et des pièces de réserve
(taux d'amortissement moyen de 4% l'an sur 41'090'000.-) : CHF 1'643'500.-
- Charges d'intérêt du matériel roulant et des pièces de réserve
(taux d'intérêt moyen de 4% l'an - y compris la perte d'intérêts
sur les disponibilités - sur 41'090'000.-) : CHF 1'643'500.-
- Total des charges financières nouvelles : CHF 3'287'000.-

- Augmentation de la réduction de la déduction forfaitaire de l'impôt préalable (TVA) selon la directive de l'Administration fédérale des contributions : CHF 115'000.-
3.5% de l'indemnité brute :
- Augmentation totale de l'indemnité : CHF 3'402'000.-

Selon la loi cantonale sur les transports publics du 11 décembre 1990, modifiée en 2000, la part des communes du bassin de transport Lausanne-Echallens-Oron représente le 30% du montant total, soit CHF 1'021'000.-.

La Confédération pourrait assumer jusqu'à concurrence du 50% de cette indemnité supplémentaire. Sa participation est toutefois plafonnée dans un système " d'enveloppe ". En cas de dépassement de cette enveloppe, le montant est entièrement à charge du canton. Le canton se trouve actuellement en limite d'enveloppe. Son évolution dépendra ainsi des budgets futurs alloués par la Confédération aux transports publics régionaux. Dès lors, les estimations d'évolution de la charge du canton sont basées sur les données actuelles.

Ces calculs sont effectués avec des hypothèses simplifiées dans le but de mettre en évidence les principales conséquences financières du projet de décret. Lors des commandes annuelles d'offre et de la fixation définitive des indemnités, des calculs de détail seront effectués selon les données réelles de la comptabilité analytique, l'évolution du renchérissement et la progression effective des recettes, entre 2008 et 2011.

La charge supplémentaire de l'Etat figure dans le chiffrage des mesures du programme de législature et des dotations spécifiques prévues par la planification financière. Pour la mesure n° 12 portant sur le développement des infrastructures de transport et les projets d'agglomération, cette dotation supplémentaire est de 5 MCHF pour 2009, 5 MCHF pour 2010, 16 MCHF pour 2011 et 16 MCHF 2012. Cette dotation permettra notamment de prendre en charge les indemnités supplémentaires versées aux CFF pour l'acquisition de nouvelles rames de trains destinées au RER Vaudois.

4.3 Conséquences en terme de risques et d'incertitudes sur les plans financier et économique

Néant.

4.4 Personnel

Néant.

4.5 Communes

Les conséquences pour les communes sont présentées au chapitre 4.2.

4.6 Environnement, développement durable et consommation d'énergie

Impacts sur l'environnement et la consommation d'énergie

L'introduction de la cadence au quart d'heure fait partie des actions du plan OPair, en favorisant le report des déplacements vers les transports publics.

L'augmentation des prestations induira une croissance de la consommation électrique estimée à environ 760'000 kWh avec une consommation moyenne de 5.5 kWh par train-km et une augmentation des rames-kilomètres de 138'000 km.

Avec l'hypothèse d'un développement de trafic de 26%, d'un taux analogue à l'augmentation des prestations offertes entre 2008 et 2012, l'indice de trafic d'un jour ouvrable moyen (TJOM) pourrait augmenter d'environ 2000 voyageurs dès 2012 (TJOM visé en 2012 : 10'300 voyageurs), dont la plus grande part provenant du transfert du trafic individuel vers le transport public.

Développement durable

L'Etat de Vaud s'est engagé pour le développement durable au travers de l'agenda 21. La promotion des transports publics est un des quatre objectifs prioritaires pour le Canton. L'acquisition de matériel moderne pour le chemin de fer LEB est une action allant dans le sens de cet objectif (n° 2).

L'objet du présent exposé des motifs a été évalué selon la méthode de la Boussole du développement durable pour ses trois pôles (environnement, économie et société)

Sous forme synthétique, cette évaluation montre les tendances suivantes :

Pôle Environnement

L'attractivité de l'offre ferroviaire accrue, par l'augmentation de la cadence des trains entre Lausanne-Flon et Cheseaux, devrait inciter un report modal vers les transports publics, grâce notamment à l'amélioration de leur efficacité.

Une réduction de la circulation du trafic individuel motorisé, conséquence de ce report modal, serait une conséquence favorable à l'environnement, notamment sur la qualité de l'air et le climat.

Pôle Économie

Le développement des voies de communication et des réseaux de transport a un effet favorable sur la structure économique. En revanche, l'effet sur les finances publiques est légèrement défavorable (charges financières supplémentaires).

Pôle Société

Une augmentation de la proportion de population qui vit dans les centres des localités (densification le long de l'axe du LEB) a un effet favorable sur la société, en accord avec l'aménagement du territoire. L'augmentation de la part modale des transports publics est très bénéfique pour accroître la qualité de vie dans l'environnement construit. Une réduction du risque d'accidents du trafic, traduite par une diminution de la circulation, est favorable pour la santé. L'acquisition de matériel roulant moderne favorise l'intégration des personnes à mobilité réduite (égalité de traitement en termes d'accessibilité). D'autre part, l'augmentation du sentiment de sécurité des voyageurs (suppression du cloisonnement à l'intérieur des véhicules) est aussi favorable à la cohésion sociale.

Conclusion

Le thème "Qualité de l'air et climat" indique une tendance favorable. Il en est de même pour le thème "Cohésion sociale" avec la mise en service de véhicules satisfaisant l'accès aux personnes à mobilité réduite. Enfin, la création de nouvelles places de travail est aussi favorable à l'économie.

4.7 Programme de législature (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

L'introduction de la cadence au quart d'heure entre Lausanne et Cheseaux fait partie des actions en lien avec la mesure n° 12 du programme de législature 2007-2012 du Conseil d'Etat. Cette mesure vise à "mettre en œuvre le plan directeur cantonal, en particulier développer les infrastructures de transport et les projets d'agglomération". L'une des actions en lien avec cette mesure consiste à "mettre en œuvre la stratégie cantonale de développement des transports publics "Vers une mobilité durable : les transports vaudois à l'horizon 2020" (en particulier RER Vaudois, 3^e voie CFF Lausanne-Genève, ligne du Pied du Jura, trains régionaux).

4.8 Constitution (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

L'article 163, alinéa 2, de la Constitution cantonale oblige, entre autres, le Conseil d'Etat, lorsqu'il introduit une charge nouvelle, " à s'assurer de son financement et à proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires ".

Le Service juridique et législatif (S JL) a examiné le projet de décret en se référant à la directive du Conseil d'Etat du 4 mai 2005 précisant les modalités d'application de cette disposition. La notion de la dépense nouvelle est définie par opposition à celle de la dépense liée. Une dépense est liée lorsqu'elle est absolument indispensable à l'exécution d'une tâche publique ou d'une disposition légale en vigueur. A l'analyse, il convient d'examiner en particulier la marge de manœuvre dont dispose l'autorité quant au principe de la dépense, quant à sa quotité et quant au moment où elle doit être engagée (art. 7 al. 2 LFin). La solution choisie doit se limiter au strict nécessaire au vu des contraintes juridiques et techniques.

Le projet de décret repose en premier lieu sur l'article 57, 3ème alinéa Cst-VD, qui stipule que " l'Etat favorise les transports collectifs ". Le principe de telles contributions étatiques et la forme proposée sont prévus respectivement à l'article 6, alinéa 2, chiffre 1 et à l'article 9 de la loi sur les transports publics (LTPu).

Le projet de décret porte sur des engagements de nature différente :

1. Quatre rames doivent être acquises pour remplacer les deux trains de 1966 en offrant une capacité de transport au moins équivalente, tout en permettant de répondre à la croissance du trafic depuis 1999.
2. Deux rames doivent être acquises pour assurer la cadence au quart d'heure entre Lausanne et Cheseaux.

Acquisition de 4 rames pour le remplacement des trains de 1966

Les charges financières liées portent sur le maintien de la capacité de l'offre de transport du LEB en assurant le renouvellement d'équipements existants, aujourd'hui amortis et en offrant une capacité de transport permettant de répondre à la demande.

Il s'agit d'investissements nécessaires pour assurer la sécurité et la fiabilité de l'exploitation de lignes considérées comme régionales. Ces exigences découlent notamment de l'article 17 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF), laquelle s'applique aux entreprises ferroviaires concessionnaires. Selon cette disposition, les installations ferroviaires et les véhicules doivent être construits, exploités, entretenus et renouvelés conformément aux exigences du trafic et de la protection de l'environnement ainsi qu'aux progrès de la technique ; les besoins des personnes à mobilité réduite doivent être pris en compte de manière appropriée.

Acquisition de deux rames pour assurer la cadence au quart d'heure entre Lausanne et Cheseaux

L'acquisition de deux rames est nécessaire pour l'amélioration de la cadence des trains entre Lausanne et Cheseaux. Cette mesure fait l'objet d'une mention expresse dans le plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges, adopté par le Conseil d'Etat le 11 janvier 2006, conformément à la législation fédérale sur la protection de l'environnement (mesure MO17, n. 5.2.3, p.36 " amélioration de l'offre des transports publics, liaisons régionales et interrégionales ", "le passage du LEB a une fréquence de 15 minutes doit aussi être intégré dans cette mesure de développement" et p. 37 : "passage du LEB à 15 min entre Lausanne et Cheseaux"). Or, une fois adoptées, les mesures OPair sont contraignantes pour le canton et " doivent être réalisées en règle générale dans les cinq ans " (art. 33 de l'ordonnance sur la protection de l'air ; cf. arrêt 1P.238/2000 du Tribunal fédéral du 26 janvier 2001, consid. 4a).

Les mesures OPair constituent par ailleurs une base pour l'élaboration des plans directeurs (cf. plan OPair 2005, p. 7). Le plan directeur cantonal (PDCn) adopté par le Grand Conseil en juin 2007 prévoit, le développement des prestations du chemin de fer LEB. Cette mesure est contraignante pour les autorités publiques. Le PDCn a été transmis pour approbation au Conseil fédéral, dont la décision est attendue pour le printemps 2008. La date d'entrée en vigueur formelle sera alors fixée par le Conseil d'Etat

La garantie d'emprunt proposée comporte exclusivement des dépenses liées. Il n'est donc pas soumis aux exigences de l'article 163, 2^{ème} alinéa Cst-VD.

4.9 Plan directeur cantonal (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Le développement du LEB s'inscrit dans les objectifs du plan directeur cantonal, adopté par le Grand Conseil en juin 2007.

4.10 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Le projet n'a pas d'incidences sur la mise en œuvre de la RPT. Dans le domaine concerné, celle-ci a eu pour effet d'augmenter dès 2008 la part cantonale au financement du trafic régional de 33% à 50%.

4.11 Simplifications administratives

Néant.

4.12 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement de l'Etat

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences sur le budget de fonctionnement de l'Etat. Il reprend les données présentées dans le chapitre 4.2. Il est admis la progression suivante de la charge d'intérêt compte tenu de l'échéancier de paiement des acomptes au fournisseur : 2008 : 15% du total ; 2009 : 55% du total. Les charges d'amortissements sont comptées dès l'exercice 2011.

Intitulé (milliers de CHF)	2008	2009	2010	2011	Total
Personnel suppl. (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Amortissement	0	0	0	0	0
Prise en charge service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges suppl. : indemnités pour charges financières (intérêts et amortissements)	255	936	1'701	3'402	6'294
Total augm. des charges	255	936	1'701	3'402	6'294
Revenus suppl. : part communes indemnités pour charges financières (30% de la part de l'Etat)	76	281	510	1'021	1'888
Total net	179	655	1'191	2'381	4'406

5 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 :

PROJET DE DÉCRET
accordant à la Compagnie du Chemin de fer Lausanne - Echallens -
Bercher une garantie de l'Etat de CHF 41'090'000.- pour l'acquisition de
six rames

du 11 juin 2008

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi sur les transports publics du 11 décembre 1990,
vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

décète

Art. 1

¹ L'Etat accorde à la compagnie du chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher sa garantie jusqu'à concurrence de CHF 41'090'000.- pour l'acquisition de six rames et de leur matériel de réserve à financer par un emprunt, par un leasing ou par toute autre forme juridique analogue.

Art. 2

¹ Cette garantie est valable jusqu'au 31 décembre 2044.

Art. 3

¹ Le montant de la garantie est diminué chaque année du montant de l'amortissement comptable des six rames et de leur matériel de réserve.

Art. 4

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 2, lettre b), de la Constitution cantonale.

Donné, etc..

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 11 juin 2008.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean