

## EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

**accordant au Conseil d'Etat un crédit de CHF 3'300'000 pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables à CFF SA destinés à financer la construction d'un nouveau quai à la gare de Grandson pour le Réseau Express Régional (RER) Vaud**

### 1 PRÉSENTATION DU PROJET

#### 1.1 Règles de financement de l'infrastructure ferroviaire et objectifs du projet de décret

##### 1.1.1 Fonds d'infrastructure pour les agglomérations

Le projet de réaménagement de la gare de Grandson a été retenu dans le message du 26 février 2014 relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 (programmes de 2<sup>ème</sup> génération). Le coût d'investissement retenu pour ce projet s'élève à CHF 6'270'000 (base de prix d'octobre 2005, hors TVA).

Par l'arrêté fédéral du 16 septembre 2014 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015, les Chambres fédérales ont approuvé le montant d'investissement pour le réaménagement de la gare de Grandson ainsi que la participation de la Confédération à hauteur de 35% pour l'agglomération d'Yverdon-les-Bains (AggloY). Ces contributions sont prélevées sur le Fonds d'infrastructure pour les agglomérations.

Dès 2016, la Confédération financera en principe l'entier de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), accepté par le peuple et les cantons le 9 février 2014, à l'exception des projets déjà financés par le Fonds d'infrastructure pour les agglomérations.

##### 1.1.2 Objectif du projet de décret

Le projet de décret a pour objectif d'assurer le financement de la part vaudoise du crédit d'ouvrage pour le réaménagement de la gare de Grandson en vue de l'arrivée du Réseau Express Régional (RER) Vaud.

Par ailleurs, le canton de Vaud se porte également garant de la part de la Confédération dans l'attente de sa libération suite à la signature de l'accord sur les prestations (AggloY). L'accord sur les prestations entre la Confédération suisse (DETEC) et le canton de Vaud concernant le projet d'agglomération yverdonnoise (2<sup>ème</sup> génération) sera en principe signé au cours du deuxième trimestre 2015.

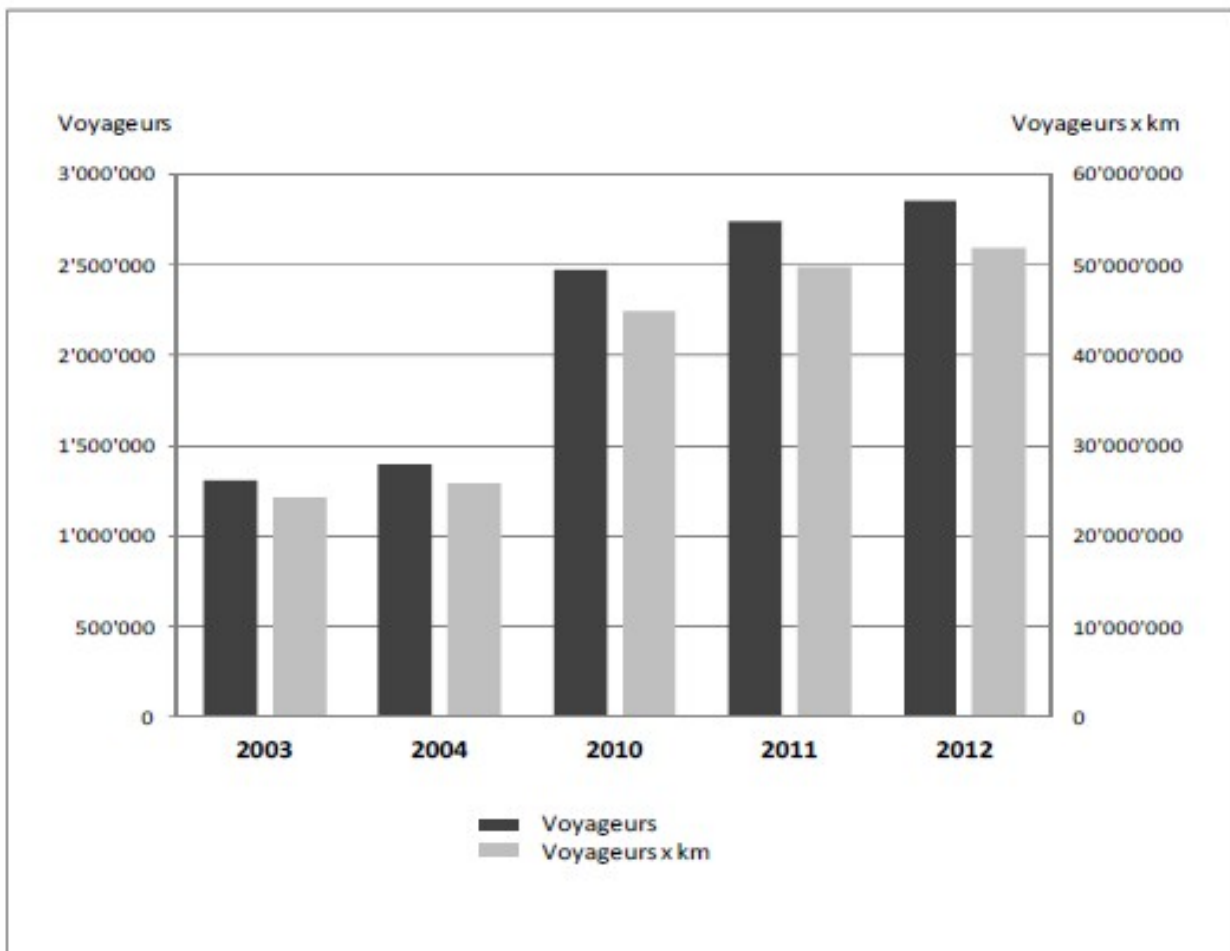
Les travaux, prévus sur cinq mois, doivent être effectués en 2015. Ils devront être achevés avant le changement d'horaire du dimanche 13 décembre 2015 pour que la nouvelle installation permette la réception des trains du RER Vaud circulant entre Lausanne et Grandson. En effet, à l'horizon de décembre 2015, les horaires de la ligne du Pied du Jura subiront d'importantes modifications liées à la mise en œuvre de l'horaire " Travaux Lausanne – Léman 2030 " .

D'autre part, selon les règles de financement des projets d'agglomération, le porteur de projet, en l'occurrence le canton dans le cas du développement du RER Vaud, doit prendre en charge les frais d'étude nécessaires à l'obtention du permis de construire et à l'élaboration du budget définitif. Ces éléments permettent alors d'établir la convention de financement avec la Confédération pour la réalisation des projets. Ces frais d'études sont ensuite pris en compte par la Confédération lors du calcul de la contribution fédérale.

## 1.2 Croissance du trafic sur le RER Vaud et plus particulièrement sur la branche Lausanne – Yverdon-les-Bains

Le trafic enregistré en 2007 sur le RER Vaud avec 8.9 millions de voyageurs a poursuivi sa progression pour atteindre 14.7 millions de voyageurs en 2011. D'ici à 2030, le nombre de voyageurs augmentera encore de 63% en moyenne sur le réseau RER Vaud pour atteindre près de 24 millions de voyageurs.

La forte croissance du trafic régional entre Lausanne et Yverdon-les-Bains est illustrée par la planche ci-dessous. En 10 ans, les voyageurs transportés ont augmenté de 1.3 à presque 2.9 millions de voyageurs par an.



*Planche 1 : Croissance du trafic sur la branche Lausanne – Yverdon-les-Bains du RER Vaud entre 2003 et 2012*

L'offre doit en conséquence être développée pour répondre à cette croissance de trafic, notamment en faisant circuler des trains en unité double. La localité de Grandson n'a pas pu être initialement intégrée dans le RER Vaud en l'absence d'une voie de rebroussement avec un quai. En effet, les trains RER Vaud ne peuvent pas attendre sur les deux voies principales de la ligne du Pied du Jura vu l'importance

de son trafic des trains voyageurs grandes lignes et des trains marchandises et vu les durées de stationnement liés aux rebroussements.

La population de la commune de Grandson est de 3'200 habitants à fin 2013, chiffre en constante augmentation.

Grandson est ainsi principalement desservie par les lignes de CarPostal qui la raccordent à la gare CFF d'Yverdon-les-Bains. Ces lignes assurent également la desserte des villages voisins de Grandson.

### **1.3 Amélioration continue de l'offre de transport du RER Vaud**

Une étape d'amélioration importante du RER Vaud a été franchie avec l'inauguration de la halte de Prilly-Malley en juin 2012. Cette amélioration de la desserte au cœur du RER Vaud a été accompagnée d'un programme de modernisation de l'entier du parc de matériel roulant dédié au RER Vaud. Actuellement, 19 rames FLIRT assurent le service sur les lignes RER 1 à 4 (Yverdon-les-Bains – Villeneuve, Vallorbe – Palézieux, Allaman – Villeneuve et Allaman – Palézieux) tandis que les rames Domino modernisées assurent les liaisons RER11 Lausanne – Yverdon-les-Bains, RER21 Lausanne – Payerne et RER31 Vevey – Puidoux-Chexbres (train des vignes) ainsi que les renforts d'heures de pointe vers Vallorbe, Payerne, Romont et St-Maurice.

Le prochain changement important est le changement d'horaire du dimanche 13 décembre 2015 coïncidant avec le démarrage de l'horaire "travaux Lausanne – Léman 2030". L'offre "CFF grandes lignes" sera fortement modifiée sur la ligne du Pied du Jura. Les trains pendulaires ICN Genève-Aéroport – Bienne rouleront systématiquement vers Zürich HB. Les trains ICN Lausanne – Bienne seront décalés de 30 minutes par rapport à l'horaire actuel (horaire 2015) et poursuivront ensuite leur route vers Zürich et Saint-Gall.

Cette nouvelle trame du trafic grandes lignes aura des répercussions importantes sur les horaires des trains du RER Vaud qui devront être adaptés en conséquence. La gare de Grandson sera alors intégrée au réseau du RER Vaud et les transits à Lausanne seront modifiés. Ces modifications d'horaires du RER Vaud seront mises en œuvre en décembre 2015, selon l'illustration de l'annexe 5.1.

### **1.4 Etape de développement Grandson : décembre 2015**

Les trains du RER Vaud ont actuellement leur terminus à Yverdon-les-Bains. En raison des contraintes liées aux travaux de modernisation du nœud de Lausanne (construction de la 4<sup>ème</sup> voie Lausanne – Renens, du saut-de-mouton entre Renens et Prilly-Malley et de l'allongement des quais de la gare de Lausanne, notamment), les horaires des trains de la ligne du Pied-du-Jura ont dû être adaptés. La nouvelle configuration des horaires ferroviaires nécessiterait l'utilisation d'une voie supplémentaire à quai à construire à Yverdon-les-Bains dans le but d'accueillir simultanément les trains régionaux venant de Fribourg, Lausanne et Neuchâtel.

Toutefois, la croissance du trafic et la nécessité de relier Grandson au réseau RER Vaud a conduit à retenir la variante d'aménager à Grandson le terminus des lignes RER 1 et RER 5. Cette solution est au demeurant nettement moins onéreuse que la variante d'aménager un quai supplémentaire à Yverdon-les-Bains.

Dès décembre 2015, l'offre de trafic régional se composera de deux trains régionaux par heure (roulant du lundi au dimanche) reliant Grandson à Lausanne. Le premier train régional RER 1 effectuera tous les arrêts entre Grandson et Lausanne et circulera dans la même demi-heure que l'ICN Bienne – Lausanne. A Yverdon-les-Bains, la correspondance entre l'ICN et le train régional se fera en 7 à 8 minutes sur le même quai. Le second train régional RER 5 sera accéléré (arrêts à Yverdon-les-Bains, Chavornay, Cossonay-Penthalaz, Bussigny et Renens) et circulera dans la même demi-heure que l'ICN Bienne – Genève-Aéroport. Pour les clients qui voyagent entre Bienne et Lausanne, une correspondance de 7 à 9 minutes entre l'ICN et le RER sera aussi prévue à

Yverdon-les-Bains sur le même quai. Cette structure d'horaire offre des liaisons toutes les demi-heures entre Lausanne et Bienne, une fois directement (ICN) et l'autre fois avec changement à Yverdon-les-Bains (ICN / RER).

## **2 DESCRIPTION DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA GARE DE GRANDSON**

### **2.1 Génie civil**

Le projet prévoit la construction d'un quai de 225 m de long en lieu et place des voies actuelles 4 et 14 du km 42.475 au km 42.700 environ (voir le plan de l'annexe 6.2)

Les caractéristiques du nouveau quai sont les suivantes :

- Hauteur d'embarquement : 55 cm
- Pente transversale : dévers unique de 2 % vers l'arrière (à l'opposé de la voie 1)
- Largeur de quai : 4.50 m
- Distance par rapport à l'axe de la voie : 1.69 m
- Longueur totale : 225.00 m

Le quai pourra ainsi à terme accueillir des trains de 225 m de long (rames FLIRT en unité triple) ainsi que des trains à deux étages de 150 m à 200 m de long.

Après enlèvement des voies désaffectées par les CFF, l'entreprise de génie civil retirera le ballast et remblayera le quai avec, de bas en haut, un tout-venant, une grave d'épaisseur 40 cm, une couche de base avec un enrobé bitumineux de 5 cm d'épaisseur et une couche de finition de 3 cm d'épaisseur.

Des cornières en béton préfabriqué de hauteur 1.30 m, constitueront le nez de quai. L'arrière du quai sera également terminé avec des cornières préfabriquées car ce dernier est situé en partie au-dessus des chaussées, places et aménagements actuels. Une clôture sera posée à l'arrière du quai sur toute sa longueur hormis aux accès.

A l'extrémité sud-ouest du quai, le démontage de la voie 14 de débord laissera une surface en ballast qui sera réaménagée avec 15 cm de grave recyclée.

Actuellement, l'extrémité nord-est du quai 1, sans fonction d'accès aux trains, s'étend au droit et au nord du bâtiment voyageurs sur environ 60 m. Il se prolonge en direction de Neuchâtel par un chemin longeant la voie 1 sur environ 50 m. Ce chemin donne accès à une propriété privée.

Le ripage de la voie 1, de 68 cm maximum en direction du bâtiment voyageur, à l'extrémité côté Neuchâtel, aura pour conséquence l'empiétement du quai existant dans le profil d'espace libre (PEL). Il est prévu de démolir le quai existant ainsi que le chemin sur environ 110 m de longueur et 2.5 m de largeur côté voies. Le quai existant et l'accès à la propriété privée seront clôturés. Une nouvelle signalétique est également prévue sur le quai 1.

Le nouveau quai 1 présentera un dévers de 2% en direction de l'arrière du quai. Un caniveau récoltera les eaux de surface du quai qui seront évacuées soit sur le collecteur d'eau mixte communal, soit sur des collecteurs d'eau claire existants.

Par opportunité, le quai marchandises sera aussi démoli pendant les travaux d'aménagement prévus. La place ainsi libérée sera utilisée pour y implanter un P+R d'environ 45 places.

### **2.2 Mise en conformité LHand**

La loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand, RS 151.3), en ce qui concerne les transports publics, prescrit que les nouveaux véhicules et les nouveaux points d'arrêt ainsi que ceux qui sont transformés pour des raisons de maintien de la qualité des infrastructures, de développement du réseau, de la sécurité d'exploitation ou des raisons similaires, doivent correspondre aux besoins des voyageurs à mobilité réduite.

Le réaménagement du quai 1 (voie 1) actuel en voie de terminus répond aux exigences de la LHand

avec un quai construit à une hauteur de 55cm au-dessus du niveau du rail offrant un accès aux rames de plain-pied. Trois accès seront disposés respectivement aux extrémités sud-ouest et nord-est ainsi qu'au milieu du quai. Ces accès seront libres de marches. Des mains-courantes seront disposées dans les rampes d'accès. Les rampes auront des pentes maximales de 6%.

Tous les trains du RER Vaud en terminus à Grandson utiliseront la voie 1, dont le quai donnera un accès direct et libre de marches à la place de la Gare ainsi qu'aux arrêts de bus la desservant.

En revanche, le quai 2 (voies 2 et 3) sera mis aux normes par les CFF conformément au nouveau Fonds d'aménagement pour l'infrastructure ferroviaire (FAIF) dans une étape ultérieure. En effet, l'échéance de mise en conformité LHand est fixée au 31 décembre 2023. Pour rappel, le quai 2 est utilisé par seulement quatre paires de trains régionaux quotidiens circulant en semaine entre Yverdon-les-Bains et Neuchâtel.

### **2.3 Phases d'études et de travaux**

Les études ont été engagées en octobre 2013.

La procédure d'approbation des plans (PAP) est en cours depuis l'été 2014. Lors de cette procédure, une convention entre les CFF et la commune de Grandson a pu être signée concernant l'évacuation des eaux claires récupérées du quai. D'autre part, un accord a été trouvé entre la division Immobilier des CFF et la commune de Grandson pour que le quai marchandises soit démolé durant les travaux de modernisation et qu'un P+R soit installé à la place. La décision d'approbation des plans (DAP) est attendue de l'Office fédéral des transports (OFT) pour le début de l'année 2015.

Quant aux travaux, dont la durée prévisionnelle a été estimée à cinq mois, ils seront réalisés entre le début de l'été et le changement d'horaire du dimanche 13 décembre 2015.

### **2.4 Budget de construction du nouveau quai de la gare de Grandson**

Le budget de construction, qui sert de référence à la présente demande de crédit, a été établi en 2014 sur la base d'un devis établi par les CFF, base des prix avril 2014. Ce budget incorpore les honoraires des études déjà réalisées, financées par le canton. Il se présente de la manière suivante :

<b>Objets</b>	<b>Montant du décret HT</b>
Génie civil	1'924'000
Bâtiments et équipements d'exploitation	589'000
Technique ferroviaire	2'525'000
Honoraires	1'061'000
<b>Total</b>	<b>6'099'000</b>

### **2.5 Financement du projet de construction du nouveau quai de la gare de Grandson**

La Confédération participe par le Fonds d'Infrastructure à 35% aux projets de l'agglomération yverdonnoise (AggloY) pour la période 2015 – 2018, mais proportionnellement au coût du projet. L'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015, voté le 16 septembre 2014, confirme pour l'aménagement du quai en gare de Grandson une participation plafonnée de la Confédération à hauteur de CHF 2'200'000, soit 35% de CHF 6'270'000 selon une base des prix d'octobre 2005, HT. Ce dernier montant correspondait à l'estimation figurant dans le projet de l'agglomération yverdonnoise, déposé en 2012 auprès de la Confédération.

Le canton de Vaud a déjà financé les études pour la procédure d'approbation des plans (PAP) et la

phase d'appels d'offre d'entreprises selon les conventions établies. Ces montants d'études sont à déduire de la part du canton pour déterminer le montant du décret :

- En octobre 2013, les CFF et le canton de Vaud, représenté par la Direction générale de la mobilité et des routes, Division management des transports (DGMR-MT), ont signé une convention pour l'élaboration et le financement des phases d'études et la procédure d'approbation des plans (PAP) pour la création d'un quai voyageurs supplémentaire en gare de Grandson pour un montant de CHF 300'000 (HT). Ce montant a été versé sous la forme d'une subvention à fonds perdus, financée par le budget des subventions aux entreprises de transport public, rubrique "améliorations techniques" de la DGMR-MT.
- Une deuxième convention a été signée par les CFF et le canton de Vaud, représenté par la DGMR-MT, concernant la réalisation et le financement de la phase d'appels d'offre aux entreprises de génie civil pour la création d'un quai voyageurs supplémentaire en gare de Grandson avec une contribution à fonds perdus de CHF 112'000 (HT). Ce montant est financé par le décret du 9 septembre 2014 accordant un crédit d'étude de CHF 14'500'000 pour financer les études des infrastructures nécessaires à la 2<sup>ème</sup> étape de développement du RER Vaud. Ce montant de CHF 112'000 a été versé aux CFF, majoré de la TVA (voir ci-dessous).

Pour mémoire, un montant de CHF 117'000 HT avait été mentionné dans l'exposé des motifs pour cette dernière phase d'études pour le projet de Grandson.

- Ainsi, en incluant la TVA au taux forfaitaire de 6.8% applicable aux CFF (décision de l'Administration fédérale des contributions) sur le montant des deux contributions d'un total de CHF 412'000 HT, le montant total de la contribution à fonds perdus déjà versée par le canton est de CHF 440'016 TTC.

La répartition actualisée entre le Canton et la Confédération est la suivante :

Part nette à charge du canton de Vaud	Budget du projet (HT) base des prix : avril 2014 IRF = 131.2
Montant total arrondi pour Grandson	6'099'000
Moins contribution fédérale arrondie (35%)	2'134'650
Montant brut à charge du canton (65%)	3'964'350
Montant déjà financé par le canton	412'000
Montant net à charge du canton	3'552'350

A la différence des chemins de fer privés, les CFF ne portent pas l'entier des dépenses de construction à l'actif de leur bilan, selon des règles comptables approuvées par l'Office fédéral des transports (OFT). Dans le cas du projet de Grandson, les CFF évaluent à 17% la part de l'investissement non activable.

La répartition du montant brut à charge du canton est la suivante :

	Budget du projet (HT) base des prix : avril 2014 IRF = 131.2	*Montants déjà versés (HT)	Solde à verser (HT)	Montants arrondis (TTC pour fonds perdus)
<b>Financement de la part cantonale</b>				
Prêts conditionnellement remboursables : charges activables : 83%	3'290'411	0	3'290'411	3'300'000
Contributions à fonds perdus : charges non activables : 17 %	673'940	412'000	261'940	300'000
<b>Total</b>	<b>3'964'350</b>	<b>412'000</b>	<b>3'552'350</b>	<b>3'600'000</b>

\* sous forme de contribution à fonds perdus en 2013 (CHF 300'000 HT) et en 2014 (CHF 112'000 HT)



La part du canton aux dépenses non activables serait ainsi de CHF 673'940 HT. Tenant compte du montant de CHF 412'000 HT déjà engagé sous forme de contribution à fonds perdus, le solde de cette contribution à fonds perdus à charge du canton serait de CHF 261'940 HT. S'agissant d'un montant inférieur à un million de francs (loi sur les finances), ce montant de CHF 261'940 HT sera financé par le budget de fonctionnement de la DGMR, notamment par le budget de subventions aux entreprises de transport public. En le majorant de la TVA au taux forfaitaire de 6.8%, la subvention à fonds perdus est ainsi de CHF 279'751.- TTC.

**En résumé, après déduction des montants déjà versés par le canton, la contribution du canton est la suivante :**

- Prêt conditionnellement remboursable : CHF 3'290'411 arrondi à CHF 3'300'000
- Contribution à fonds perdus yc TVA : CHF 279'751 arrondi à CHF 300'000
- **Soit en tout (arrondi) : CHF 3'600'000**

**Le présent exposé des motifs prévoit ainsi l'attribution au Conseil d'Etat d'un crédit de CHF 3'300'000 HT pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables destinés à financer le réaménagement du quai 1 de la gare de Grandson.**

### **3 MODE DE CONDUITE DU PROJET**

#### **3.1 La conduite des projets**

Le projet sera réalisé sous la conduite de CFF SA, division Infrastructure.

Les modalités de la collaboration, notamment le "reporting", seront fixées dans une convention passée entre la Confédération, le canton et les CFF.

Le mode de conduite de projet correspond aux modèles de structures mises en place par les cantons et les CFF pour le développement de leurs RER, à l'exemple de la réalisation de la nouvelle halte de Prilly-Malley, au cœur de l'agglomération lausannoise.

### **4 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET**

#### **4.1 Conséquences sur le budget d'investissement**

Les contributions seront libérées sous forme de prêts conditionnellement remboursables (PCR) figurant à l'actif du bilan de l'Etat.

L'échéancier de libération des contributions fédérale et cantonale est prévu comme suit :

arrondi à CHF 1000	Echéancier de libération du prêt du canton (montant décret)
2015	2'475'000
2016	825'000
<b>Total</b>	<b>3'300'000</b>

Etant donné que l'accord sur les prestations entre la Confédération suisse (DETEC) et le canton de Vaud concernant le projet d'agglomération yverdonnoise (2<sup>ème</sup> génération) ne sera signé qu'au cours du 2<sup>ème</sup> trimestre 2015, le canton de Vaud doit garantir la part de la Confédération pour que les CFF engagent les travaux dès l'entrée en vigueur du décret. Ce montant est de CHF 2'140'000 (arrondi). Dans les faits, une fois l'accord sur les prestations signé, la Confédération sera en principe en mesure de libérer les fonds, déjà dans le second semestre 2015. L'échéancier de la libération de la contribution fédérale serait la suivante :

arrondi à CHF 1000	Echéancier de libération de la contribution fédérale
2015	1'801'000
2016	534'000
Total	2'135'000

Le crédit cantonal sera financé au moyen des revenus extraordinaires des préfinancements d'un montant de 325 millions que le Conseil d'Etat a décidé en août 2011 de consacrer au soutien en faveur des infrastructures de transport. Cette somme constitue une part des 500 millions de francs qui a pu être dégagée aux comptes de 2011 pour des projets notamment en faveur des infrastructures de transport, des efforts d'innovation et de diversification de l'industrie et des énergies renouvelables grâce à l'excédent financier prévu pour la péréquation fédérale (RPT). L'aménagement de la gare de Grandson figure en effet dans la liste des projets retenus par le Conseil d'Etat en janvier 2012 pour un préfinancement.

#### 4.2 Amortissement annuel

Cette rubrique n'est pas concernée par l'octroi de prêts conditionnellement remboursables (PCR).

#### 4.3 Charges d'intérêt

La charge nette théorique d'intérêts (5%) représente le montant annuel de :

$$\frac{\text{CHF } 3'300'000 \times 5.0 \times 0.55}{100} = \text{CHF } 90'750 \quad \text{arrondi à CHF } 90'800$$

Cette charge interviendra durant la période de constitution du correctif d'actif du prêt conditionnellement remboursable, soit pendant 40 ans (voir ci-après).

#### 4.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Le projet de décret n'a pas d'effet sur l'effectif existant de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). La mise en œuvre du décret constituera en revanche une action prioritaire de la Division management des transports (DGMR-MT).

#### 4.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

##### *Charges liées au correctif d'actif des prêts conditionnellement remboursables*

Les prêts font l'objet d'un correctif d'actif conformément aux recommandations du Contrôle cantonal des finances et à la loi sur les finances. Le financement du correctif d'actif sera effectué durant 40 ans, soit à raison de 2.5% du montant du prêt conditionnellement remboursable.



L'évolution se présente comme suit (en francs) :

Année	2015	2016	2017	2018
Montant libéré au 31.12	2'475'000	3'300'000	3'300'000	3'300'000
Charges liées au correctif d'actif	-	61'900	82'500	82'500
Part nette de l'Etat (70%)	-	43'300	57'800	57'800
Part des communes (30%)	-	18'600	24'700	24'700

#### *Evolution des indemnités d'exploitation*

Le prolongement des lignes S21 et S22 du RER Vaud depuis la gare Yverdon-les-Bains à celle de Grandson, ainsi que les prestations complémentaires liées à l'horaire de 2016 (Travaux Léman 2030) sur ces lignes, impliquent une augmentation des indemnités d'exploitation :

Année	2015	2016	Ecart	Ecart (%)
Prestations productives en trains-km	2'859'000	3'226'000	367'000	13%
Voyageurs-km (VKM)	199'720'000	219'760'000	20'040'000	10%
Recettes de transport	34'460'000	37'650'000	3'190'000	9%
Coûts complets yc charges financières du matériel roulant	54'700'000	61'100'000	6'400'000	12%
Indemnité selon l'article 28.1 de la loi sur le transport des voyageurs	20'240'000	23'450'000	3'210'000	16%

#### *Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements*

Après déduction de la part à charge des communes de 30%, la part nette à charge de l'Etat pour les charges annuelles liées au correctif d'actif sera financée au moyen des revenus extraordinaires des préfinancements d'un montant de 325 millions de francs que le Conseil d'Etat a proposé de consacrer au soutien en faveur des infrastructures de transport (voir ci-dessus).

En admettant une répartition des versements selon un même échéancier que pour l'ensemble des prêts conditionnellement remboursables et la constitution du correctif d'actif en 40 ans, les revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements se présentent comme suit (en francs) :

Année	2015	2016	2017	2018
Montant libéré au 31.12	2'475'000	3'300'000	3'300'000	3'300'000
Revenu supplémentaire extraordinaire (correctif d'actif sur 40 ans)	-	43'300	57'800	57'800

#### **4.6 Conséquences sur les communes**

En application de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP, RSV 740.21), les communes du bassin de transport concerné (Bassin 1 : Nord vaudois - Vallée de Joux) ne contribuent pas directement aux investissements, mais en revanche, elles participent aux charges financières à raison de 30% pour les lignes régionales ou assimilées au trafic régional. La contribution des communes est répartie entre les communes selon la population et la qualité de desserte.

La part des communes est de 30% de la charge cantonale. Elle correspond à une recette pour l'Etat qui figure au compte 4632 intitulé "participation des communes aux charges de transport public". Le calcul de la part des communes aux intérêts est déterminé selon le montant des prêts libérés par l'Etat à la fin de l'année précédente et est calculée au taux d'intérêt effectif moyen de la dette de l'Etat. Le présent

calcul est effectué avec le taux de 5%.

Les conséquences sont ainsi les suivantes :

Intitulé	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Total
Part des communes aux intérêts (30%)	-	27'200	27'200	27'200	81'600
Part des communes au correctif d'actif (30%)	-	18'800	24'700	24'700	68'000
Part des communes aux autres charges supplémentaires: indemnités d'exploitation (30%)	-	963'000	963'000	963'000	2'889'000
<b>Total net</b>	-	<b>1'008'800</b>	<b>1'014'900</b>	<b>1'014'900</b>	<b>3'038'600</b>

#### **4.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie**

La réalisation des projets envisagés contribuera à la protection de l'environnement et à l'économie d'énergie par une amélioration de la répartition modale en faveur des transports publics.

#### **4.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Le développement du RER Vaud fait partie de l'axe n° 4 "Investir – innover – faire rayonner le canton" du programme de législature 2012 – 2017, adopté le 12 octobre 2012 par le Conseil d'Etat.

La 4<sup>ème</sup> action concerne le développement du trafic régional des voyageurs sur les lignes régionales : "Améliorer les prestations au public sur les lignes régionales, par une extension et une augmentation des cadences du RER et une amélioration du matériel".

La mesure 4.3 porte sur les transports publics et la mobilité avec pour buts d'investir et d'optimiser : "Accompagner la croissance économique et démographique requiert de relier toutes les régions à un même réseau cohérent, dense et connecté aux autres cantons, permettant toutes les mobilités. Des augmentations de fréquence et de desserte sur les réseaux régionaux (RER, bus) sont donc nécessaires, de même que des augmentations de capacité sur les lignes nationales qui traversent le territoire vaudois. Parallèlement, le réseau routier doit être entretenu, développé et modernisé au service des déplacements quotidiens de la population et des flux économiques".

Le développement du RER Vaud est présenté dans la mesure A21 du volet stratégique de la l'adaptation 2bis du Plan directeur cantonal (PDCn), entrée en vigueur le 15 juin 2013 (pp 64 à 72 ; voir aussi paragraphe 4.10).

Cette mesure vient d'être actualisée dans la 3<sup>ème</sup> adaptation du plan directeur cantonal, adoptée par le Grand Conseil le 25 mars 2014 et par le Conseil d'Etat le 2 juillet 2014. Cette adaptation est actuellement soumise à l'approbation du Conseil fédéral.

#### **4.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA**

L'exposé des motifs et projet de décret prend en compte les règles fixées par l'Administration fédérale des contributions AFC en matière de TVA, présentées dans la brochure "Info TVA 10 concernant le secteur Entreprises de transports publics et de transports touristiques" publiée en janvier 2010. Les prêts ne peuvent être utilisés que pour des investissements activables selon la Loi fédérale régissant la taxe sur la valeur ajoutée (Loi sur la TVA, LTVA ; RS 641.20) : "*Conformément à l'Art. 21, al. 2, chiffre 19, let. a, LTV, l'octroi de prêts est une activité exclue du champ de l'impôt et n'est pas imposable*".

#### **4.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD**

La détermination du caractère nouveau ou lié du prêt conditionnellement remboursable implique un examen sous l'angle de l'article 163, 2<sup>ème</sup> alinéa Cst-VD, du projet d'investissement envisagé.

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".

La notion de la charge 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.

D'une part, le développement du RER Vaud repose de manière générale sur l'article 57, 3ème alinéa Cst-VD, qui stipule que "l'Etat favorise les transports collectifs". D'autre part, il se justifie en revanche de se fonder sur les dispositions citées de la Loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP) et, surtout, sur les mesures figurant dans le Plan directeur cantonal (PDCn, "cadre gris").

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 la mobilité et les transports publics (LMTP).

### **Principe de la dépense : Réponse à la croissance du trafic (1) et conformité au plan directeur cantonal (2) :**

#### **(1) Croissance du trafic :**

Les aménagements de points d'évitement, de nouveaux terminus, les prolongements et rehaussement de quais, décrits au chapitre 2, ont pour objectif d'accroître la capacité de transport, en offrant un nombre suffisant de places assises, par une augmentation du nombre de convois (cadence) et de leur longueur. Il sera alors possible de répondre à la croissance du trafic, tout en respectant les lois fédérales en termes d'accessibilité (accès libre de marches, quais hauts permettant l'accès plain-pied) en vigueur (respect de la LHand).

Le projet de décret porte sur la part vaudoise (65%) du crédit d'ouvrage servant à réaliser la mise à niveau du quai 1 de la gare de Grandson pour accueillir les trains du RER Vaud dès le changement d'horaires de décembre 2015.

Le paragraphe 1.2 présente la croissance du trafic sur la branche Lausanne – Yverdon-les-Bains du RER Vaud entre 2003 et 2012. Le nombre de voyageurs du RER Vaud a progressé de 8.9 millions de voyageurs en 2007 pour atteindre 14.7 millions de voyageurs en 2011, soit une augmentation de 65% en 4 ans. Cette croissance est notamment liée à la mise en service du métro m2 à Lausanne en automne 2008.

Les prévisions de fréquentation pour 2020 et 2030 montrent une progression conséquente du trafic sur l'ensemble des lignes avec une augmentation moyenne annuelle de 5%, variant selon les tronçons de +3% à +11%. Ainsi, d'ici à 2030, le nombre de voyageurs augmentera encore de 63% en moyenne sur le réseau du RER Vaud.

#### **(2) Plan directeur cantonal (PDCn) :**

Le développement du RER Vaud est présenté dans la mesure A21 du volet stratégique de l'adaptation 2bis du Plan directeur cantonal (PDCn), entrée en vigueur le 15 juin 2013 (pp 64 à 72).

La mesure est la suivante (texte signalé par un encadré gris ; page 65) ;

*" Le Canton établit la planification des investissements ferroviaires nécessaires sur l'ensemble du réseau afin d'améliorer progressivement la qualité de la desserte d'ici 2020. La priorité est donnée au développement du Réseau Express Régional Vaudois (RER Vaudois). Les investissements sont coordonnés avec le renforcement des liaisons avec les cantons voisins et les réseaux d'agglomération. Le Canton se donne les objectifs suivants :*

- les cadences sont augmentées à 15 minutes sur les lignes où la demande le justifie et*

*à 30 minutes sur les autres axes principaux, ... "*

Cette mesure, figurant en encadré gris, a "*force obligatoire pour les autorités publiques (validée par le Grand Conseil)*" (page 4)

La mesure A 21 vient d'être actualisée dans la 3<sup>ème</sup> adaptation du plan directeur cantonal, adoptée par le Grand Conseil le 25 mars 2014 et par le Conseil d'Etat le 2 juillet 2014. Cette adaptation est actuellement soumise à l'approbation du Conseil fédéral. Elle prévoit en particulier (texte signalé par un encadré gris ; page 66) :

" *Pour atteindre ces objectifs, les infrastructures à prévoir sont notamment :*

...

– *adaptation des gares : Grandson, Cully, La Sarraz (RER Vaud)*"

### **Quotité de la dépense**

L'engagement ne contient qu'une dépense indispensable à la construction du nouveau quai de la gare de Grandson, terminus de deux lignes du RER Vaud.

### **Moment de la dépense**

La dépense ne peut pas être différée dans le temps compte tenu du besoin d'adapter l'infrastructure pour accueillir le RER Vaud en gare de Grandson en décembre 2015, coïncidant à la mise en place de l'horaire "Travaux Lausanne - Léman 2030". De plus, il s'agit de répondre à la forte croissance du trafic enregistrée ces dernières années et aux projections de croissance du trafic à venir dans les prochaines années.

### **Conclusions :**

Le prêt conditionnellement remboursable proposé comporte des dépenses liées. Toutefois, dans la mesure où l'Etat dispose d'une marge d'appréciation notamment concernant la quotité de la dépense, le décret est soumis au référendum facultatif.

#### **4.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)**

Néant.

#### **4.12 Incidences informatiques**

Néant.

#### **4.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Néant.

#### **4.14 Simplifications administratives**

Néant.

#### **4.15 Protection des données**

Néant.

#### 4.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences financières sur le budget de fonctionnement de l'Etat (en francs) :

Intitulé	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	-	-	-	-	-
Frais d'exploitation	-	-	-	-	-
Charge d'intérêt (charge théorique )	-	90'800	90'800	90'800	272'400
Amortissement	-	-	-	-	-
Correctif d'actif (compte 3318)	-	61'900	82'500	82'500	226'900
Prise en charge du service de la dette	-	-	-	-	-
Autres charges supplémentaires	-	3'210'000	3'210'000	3'210'000	9'630'000
<b>Total augmentation des charges</b>	-	<b>3'362'700</b>	<b>3'383'300</b>	<b>3'383'300</b>	<b>10'129'300</b>
<b>Diminution de charges</b>					
Revenus supplémentaires : part des communes aux intérêts (30%)	-	27'200	27'200	27'200	81'800
Revenus supplémentaires : part des communes aux amortissements (30%)	-	-	-	-	-
Revenus supplémentaires : part des communes au correctif d'actif (30%)	-	18'800	24'700	24'700	68'000
Revenus supplémentaires : part des communes aux autres charges supplémentaires		963'000	963'000	963'000	2'889'000
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements	-	43'300	57'800	57'800	158'900
<b>Total diminution des charges</b>	-	<b>1'052'100</b>	<b>1'072'700</b>	<b>1'072'700</b>	<b>3'197'500</b>
<b>Total net</b>	-	<b>2'310'600</b>	<b>2'310'600</b>	<b>2'310'600</b>	<b>6'931'800</b>

#### 5 CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter :

- le projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit de CHF 3'300'000 pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables à CFF SA destinés à financer la construction d'un nouveau quai à la gare de Grandson pour le Réseau Express Régional (RER) Vaud

# PROJET DE DÉCRET

## accordant au Conseil d'Etat un crédit de CHF 3'300'000 pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables à CFF SA destinés à financer la construction d'un nouveau quai à la gare de Grandson pour le Réseau Express Régional (RER) Vaud

du 4 mars 2015

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

*décète*

### **Art. 1**

<sup>1</sup> Un crédit de CHF 3'300'000 est accordé au Conseil d'Etat pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables à CFF SA destinés à financer la construction d'un nouveau quai à la gare de Grandson pour permettre sa desserte par le Réseau Express Régional (RER) Vaud.

### **Art. 2**

<sup>1</sup> Les prêts conditionnellement remboursables font l'objet d'un correctif d'actif qui sera constitué durant 40 ans.

### **Art. 3**

<sup>1</sup> L'Etat peut accorder à CFF SA des avances de fonds sur les versements à charge de la Confédération d'un maximum de CHF 2'140'000 sous forme de prêt remboursable sans intérêt.

### **Art. 4**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 4 mars 2015.

Le président :

*P.-Y. Maillard*

Le chancelier :

*V. Grandjean*



# Annexe 5.1 : Etape Grandson, décembre 2015



## Annexe 5.2 : Gare de Grandson – Aménagements prévus

