

### **EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET**

**accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 12'211'000.- pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux Transports Montreux-Vevy-Riviera SA (MVR), à hauteur de CHF 9'578'000.- et aux Transports publics du Chablais SA (TPC), à hauteur de CHF 2'633'000.-, relatifs aux contributions d'investissements destinées à l'infrastructure ferroviaire (conventions de prestations 2017-2020)**

## TABLE DES MATIERES

1. Présentation du projet.....	3
1.1 Contexte.....	3
1.2 Bases légales.....	3
1.3 Présentation des sociétés Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR) et Transport publics du Chablais SA (TPC).....	3
1.4 Financement de l'infrastructure ferroviaire suisse.....	4
1.4.1 Principe de financement selon la législation fédérale.....	4
1.4.2 Conventions de prestations quadriennales.....	5
1.4.3 Tronçons exclus du financement fédéral.....	5
1.5 Financement des tronçons touristiques de lignes de chemins de fer de montagne en prolongement de sections de trafic régional.....	6
1.5.1 Base légale vaudoise.....	6
1.5.2 Principes régissant la participation de l'Etat aux conventions de prestations MVR et TPC 2017-2020.....	7
1.5.3 Détermination du pourcentage à charge du Canton de Vaud.....	7
1.5.4 Financement par prêts conditionnellement remboursables.....	8
1.6 Investissements 2017-2020.....	8
1.6.1 Nécessité des investissements.....	8
1.6.2 Dimensionnement du crédit.....	9
1.6.3 Options.....	10
1.6.4 Investissements MVR.....	11
1.6.5 Investissements TPC.....	13
1.6.6 Investissements totaux.....	13
2. Mode de conduite du projet.....	14
3. Conséquences du projet de décret.....	16
3.1 Conséquences sur le budget d'investissement.....	16
3.2 Amortissement annuel.....	16
3.3 Charges d'intérêt.....	16
3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel.....	16
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement.....	17
3.6 Conséquences sur les communes.....	17
3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie.....	18
3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	18
3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA.....	19
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD.....	19
3.10.1 Principe de la dépense.....	19
3.10.2 Quotité de la dépense.....	20
3.10.3 Moment de la dépense.....	20
3.10.4 Conclusions.....	20
3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer).....	20
3.12 Incidences informatiques.....	20
3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	20
3.14 Simplifications administratives.....	20
3.15 Protection des données.....	20
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	21
4. Conclusion.....	21
PROJET DE DECRET.....	22

## 1. PRESENTATION DU PROJET

### 1.1 Contexte

Suite à l'adoption par le peuple suisse du projet de « Financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire » (FAIF) en date du 2 février 2014, de nouvelles règles de financement relatives à l'infrastructure des lignes de chemin de fer régionales sont entrées en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2016. Un fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) a été créé. Il permet de financer l'entretien, la rénovation de l'infrastructure existante par des mandats de prestations quadriennaux d'une part et le développement du réseau ferroviaire dans le cadre des programmes de développement stratégique (PRODES) d'autre part.

Ainsi, la Confédération finance, par des conventions de prestations quadriennales (CP), les coûts non couverts planifiés de l'exploitation et du maintien de l'infrastructure ferroviaire, y compris l'adaptation à l'état de la technique et aux exigences du trafic.

Les conventions de prestations sont pour la plupart conclues entre la Confédération et les gestionnaires d'infrastructures, les cantons fournissant une contribution indirecte annuelle forfaitaire de 500 millions de francs au fonds FIF.

La présente demande de crédit concerne le financement 2017-2020 des infrastructures des lignes de chemin de fer des entreprises Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR) et Transports publics du Chablais SA (TPC) dérogeant au principe de financement fédéral décrit ci-dessus.

En effet, les tronçons supérieurs des trois lignes concernées (MVR : Vevey – Les Pléiades et Montreux – Rochers-de-Naye ; TPC : Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye) sont exclus du financement fédéral car ils ne desservent pas de localités habitées toute l'année et n'assurent dès lors pas de fonction de desserte au sens de la loi sur le transport de voyageurs.

Dès lors, c'est le Canton qui, depuis 2007, assure le financement de ces tronçons sans fonction de desserte par le biais de conventions de prestations. Ce financement permet de maintenir la qualité des infrastructures ferroviaires nécessaire à la sécurité de l'exploitation des lignes de trafic de voyageurs.

### 1.2 Bases légales

Le présent EMPD repose sur les bases légales suivantes :

- Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101) ;
- Loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1) ;
- Loi fédérale sur les aides financières et les indemnités (LSU ; RS 616.1) ;
- Ordonnance fédérale concernant la comptabilité des entreprises de transport concessionnaires (OCEC ; RS 242.221) ;
- Ordonnance fédérale sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF ; RS 742.120) ;
- Constitution du Canton de Vaud (Cst-VD ; BLV 101.01) ;
- Loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21) ;
- Loi cantonale sur les subventions (LSubv ; BLV 610.15) ;
- Plan directeur cantonal (PDCn).

### 1.3 Présentation des sociétés Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR) et Transport publics du Chablais SA (TPC)

#### MVR – Transports Montreux-Vevey-Riviera SA

MVR est une entreprise de transport publique sise à Montreux. Elle exploite des lignes de chemin de fer et des funiculaires dans le district Riviera – Pays d'Enhaut. Le nombre de voyageurs transportés sur les différentes lignes MVR en 2017 se monte à environ 2'050'000.

MVR exploite les lignes suivantes :

- Chemin de fer Montreux – Glion – Les Rochers-de-Naye
- Chemin de fer Vevey – Blonay – Les Pléiades
- Funiculaire Vevey – Chardonne – Mt-Pèlerin
- Funiculaire Territet – Glion
- Funiculaire Les Avants – Sonloup

## TPC – Transports publics du Chablais SA

TPC est une entreprise de transport publique sise à Aigle. Elle exploite des lignes de chemin de fer et de bus dans le district du Chablais. Le nombre de voyageurs transportés sur les différentes lignes de chemin de fer TPC en 2017 se monte à environ 2'020'000.

TPC exploite les lignes de chemin de fer suivantes :

- Aigle – Ollon – Monthey – Champéry
- Aigle – Les Diablerets
- Aigle – Leysin
- Bex – Villars-sur-Ollon – Bretaye

### 1.4 Financement de l'infrastructure ferroviaire suisse

#### 1.4.1 Principe de financement selon la législation fédérale

Suite à l'adoption par le peuple suisse du projet de « Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire » (FAIF) en date du 2 février 2014, de nouvelles règles de financement, mais aussi de nouvelles ressources sont allouées pour le développement des chemins de fer. Un fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) a été créé. Il permet de financer l'entretien et la rénovation de l'infrastructure existante par des mandats de prestations quadriennaux d'une part et le développement du réseau ferroviaire dans le cadre des programmes de développement stratégique (PRODES) d'autre part.

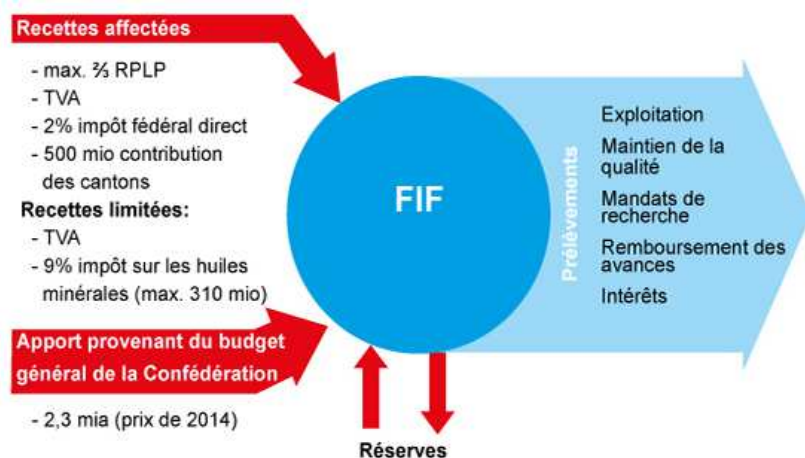
Pour financer ces tâches, le FIF dispose en permanence des sources suivantes :

- deux tiers au plus du produit net de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) ;
- 1‰ de la TVA ;
- 2% des recettes de l'impôt fédéral direct versé par les personnes physiques ;
- 2,3 milliards de francs des finances fédérales générales, cette somme étant adaptée en fonction de l'évolution du PIB réel et du renchérissement (indice du renchérissement de la construction ferroviaire) ;
- Contributions cantonales annuelles de 500 millions de francs (indexée au renchérissement dès 2019).
  - La répartition entre cantons se fait selon une clé basée sur les voyageurs-kilomètres et les trains-kilomètres du trafic régional de voyageurs. La part forfaitaire 2018 du Canton de Vaud est de 30,86 millions de francs, soit 6,17% des contributions cantonales au FIF.

De plus, il dispose temporairement des sources suivantes :

- 1‰ supplémentaire de la TVA (de 2018 à 2030 au plus tard) ;
- 9% du produit net de l'impôt sur les huiles minérales utilisées comme carburant (jusqu'à remboursement complet des avances du fonds dédié à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics – Fonds FTP), mais au maximum 310 millions de francs par an (à l'état de 2014).

#### Financement FIF



#### **1.4.2 Conventions de prestations quadriennales**

La Confédération finance, par des conventions de prestations quadriennales (CP), les coûts non couverts planifiés de l'exploitation et du maintien de l'infrastructure ferroviaire, y compris l'adaptation à l'état de la technique et aux exigences du trafic. Depuis 1999, les CFF et la Confédération signent une CP, en règle générale tous les quatre ans. Ce type de convention a été introduit en 2011 pour les chemins de fer privés, avec dans ce cas une participation des cantons au financement, jusqu'au 31 décembre 2015. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016, tous les gestionnaires d'infrastructure sont mis sur un pied d'égalité avec l'entrée en vigueur du FIF (cf. ch. 1.2.1). A présent, la Confédération est seule à conclure des CP avec les gestionnaires d'infrastructures ; les cantons fournissent une contribution indirecte par des apports au FIF (cf. ch. 1.2.1).

A l'aide de conventions de prestations quadriennales, la Confédération finance les coûts non couverts planifiés de l'exploitation et de la maintenance (compte de résultats), de même que les réfections (compte d'investissements) de l'infrastructure ferroviaire. Le financement par des CP quadriennales est stipulé à l'article 54 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) et à l'article 21 de l'ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF).

Sur la base des plans à moyen terme, les objectifs des chemins de fer, les indemnités d'exploitation ainsi que les contributions d'investissement sont fixées, en règle générale pour 4 ans, dans des conventions de prestations. Les plans à moyen terme reposent sur la planification financière de la Confédération. La qualité des plans à moyen terme des entreprises ferroviaires revêt une importance décisive, étant donné que les indemnités d'exploitation et les contributions d'investissement convenues pour la durée de la CP ne peuvent en principe être modifiées à posteriori.

Les compagnies de chemin de fer vaudoises suivantes sont soumises à ce régime :

- Compagnie du chemin de fer Montreux-Oberland bernois SA (MOB)
- Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA (LEB)
- Compagnie du chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez SA (NStCM)
- Société de transport Vallée de Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix SA (TRAVYS)
- Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA (MBC)
- Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR)
- Transport publics du Chablais SA (TPC)

Les conventions de prestations 2017-2020, basées sur les offres déposées par ces compagnies en 2014 ont été finalisées par l'Office fédéral des transports (ci-après OFT) entre le 4<sup>e</sup> trimestre 2016 et le 1<sup>er</sup> trimestre 2018.

Les conventions de prestations MVR et TPC ont fait l'objet de discussions ultérieures et des avenants ont été signés en décembre 2018 par l'OFT, respectivement en janvier 2019 par l'Etat de Vaud.

Les montants figurant dans le présent EMPD font référence aux avenants susmentionnés.

#### **1.4.3 Tronçons exclus du financement fédéral**

Selon le chapitre 6 « Financement de l'infrastructure », Section 1 « Généralité », article 49.3 « Principes », de la loi fédérale sur les chemins de fer, sont exclus des prestations fédérales versées en vertu de la LCdF, sous réserve de l'art. 59 (Aide en cas de grandes catastrophes naturelles), les tronçons :

- a.) qui sont destinés à la desserte capillaire ;
- b.) qui ne desservent pas de localités habitées toute l'année ;
- c.) qui servent à acheminer uniquement de faibles volumes de marchandises.

La lettre b.) « qui ne desservent pas de localités habitées toute l'année » correspond à la notion de « fonction de desserte » inscrite dans l'article 3 de la loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV) dont la teneur est la suivante :

- 1) Le transport régulier et professionnel de voyageurs remplit une fonction de desserte lorsqu'il dessert des localités habitées toute l'année
- 2) Le Conseil fédéral détermine à quelles conditions un groupe d'habitations est considéré comme une localité au sens de l'alinéa 1, en particulier le nombre minimal d'habitants.

L'article 5 de l'ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV) définit la notion de fonction de desserte de la manière suivante.

<sup>1</sup> Une ligne a une fonction de desserte lorsqu'il y a un point de jonction avec le réseau supérieur des transports publics à au moins une des extrémités de la ligne et une localité à l'autre extrémité ou entre les extrémités.

<sup>2</sup> Sont considérés comme des localités les espaces construits, habités toute l'année et comprenant au moins 100 habitants dans :

- a. les zones à bâtir continues au sens de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire, y compris les zones de protection des eaux, les sites importants, les lieux historiques et les monuments culturels ;
- b. les habitats dispersés traditionnels ;
- c. les vallées des régions de montagne dont la desserte se fait à partir d'un point commun.

Les tronçons supérieurs suivants des Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR) ne desservent pas de localité d'au moins 100 habitants et sont en conséquence exclus du financement fédéral :

- Ligne Vevey – Les Pléiades : **tronçon Lally – Les Pléiades**
- Ligne Montreux – Rochers-de-Naye : **tronçon Haut-de-Caux – Rochers-de-Naye**

Le tronçon supérieur suivant des Transport publics du Chablais (TPC) ne dessert pas de localité d'au moins 100 habitants et est en conséquence exclu du financement fédéral :

- Ligne Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye : **tronçon Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye**

## **1.5 Financement des tronçons touristiques de lignes de chemins de fer de montagne en prolongement de sections de trafic régional**

Cette demande de crédit s'inscrit dans la continuité, pour les tronçons sans fonction de desserte, des crédits d'investissement 2007-2010, 2011-2012 et 2013-2016, financés par le Canton et la Confédération selon l'ancienne législation en vigueur avant le 1<sup>er</sup> janvier 2016 et le passage à FAIF (cf. chapitre 1.2.1).

### **1.5.1 Base légale vaudoise**

Selon les critères développés au chapitre 1.2.3, les tronçons supérieurs des lignes MVR et TPC ne sont pas financés par la Confédération au moyen du FIF, il appartient dès lors au Canton de prendre en charge les coûts d'investissement et d'exploitation relatifs à ces derniers.

Les dispositions suivantes de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP) sont applicables dans le cas présent :

#### *Chapitre II Subventions accordées aux entreprises de transports publics*

##### *Art. 6 Champs d'application de la subvention*

<sup>1</sup> L'Etat et les communes peuvent accorder une subvention aux entreprises pour maintenir ou développer leurs prestations de service public qui répondent aux buts de la loi dans les domaines suivants :

- a. le transport de voyageurs sur les lignes de trafic régional et les lignes de trafic urbain ; sont assimilés aux services de lignes les systèmes de desserte de zone qui leur sont attachés ;
- (...)

<sup>2</sup> Une subvention peut être consentie pour les objets suivants :

1. Subvention d'investissement : cette subvention porte notamment sur l'équipement en installations ou en véhicules, les mesures en faveur des personnes handicapées dans les transports publics, l'adoption d'un autre mode de transport, la création de nouvelles entreprises, le rachat d'entreprises ou la reprise de dettes ;
2. (...)

##### *Art. 7 Classification des lignes de transport des voyageurs*

<sup>1</sup> Les lignes de trafic régional comprennent les lignes ou tronçons qui assurent le transport des voyageurs ou des marchandises de façon régulière durant toute l'année entre localités habitées l'année entière.

<sup>2</sup> (...)

<sup>3</sup> Sont assimilées aux lignes de trafic régional, les lignes suivantes reconnues d'intérêt régional :

- a. les lignes de trafic urbain en site propre ;
- b. les lignes ou tronçons de lignes touristiques de navigation sur le lac Léman et sur les lacs de Neuchâtel et de Morat ;
- c. les sections touristiques de lignes de chemins de fer de montagne en prolongement de sections de trafic régional ;
- d. les lignes ou tronçons de lignes internationales.

Les tronçons MVR « Lally – Les Pléiades » et « Haut-de-Caux – Rochers-de-Naye » ainsi que le tronçon TPC « Villars-sur-Ollon – Bretaye » répondent aux critères définis à l'article 7, chiffre 3, lettre c de la LMTP, ce qui les rend compatibles avec les champs d'application des subventions aux entreprises de transport public définis à l'article 6, alinéa 1, lettre a LMTP et à l'article 6, alinéa 2, chiffre 1 LMTP.

### 1.5.2 Principes régissant la participation de l'Etat aux conventions de prestations MVR et TPC 2017-2020

Les investissements dans l'infrastructure ferroviaire ainsi que son exploitation n'étant pas systématiquement dissociables selon l'éligibilité ou la non-éligibilité d'un tronçon d'une ligne à un financement par le FIF, la pratique de l'OFT veut que les participations cantonales portent sur l'intégralité des lignes concernées, selon une clé de répartition Canton/Confédération basée sur les kilomètres avec et sans fonction de desserte exposés au chapitre 1.3.3.

Concrètement, cela signifie que les gestionnaires d'infrastructure MVR et TPC présentent aux commanditaires une seule offre d'infrastructure ferroviaire par période de convention (quatre ans), couvrant l'intégralité de la ligne, sans distinction des tronçons avec ou sans fonction de desserte.

L'exploitation des tronçons situés en bout de ligne, qui sont en l'occurrence sans fonction de desserte, implique en effet que l'infrastructure située en aval des lignes concernées réponde aux normes et exigences de qualité actuelles et bénéficie en ce sens des investissements et de l'entretien nécessaire.

Le financeur des tronçons supérieurs des trois lignes (sans fonction de desserte), dans le cas présent l'Etat de Vaud, participe donc à l'entretien et au maintien de la qualité des tronçons inférieurs qui permettent d'accéder à ces tronçons supérieurs, au prorata de la longueur de ces derniers par rapport à la longueur totale de la ligne.

Le Canton avait convenu avec l'OFT, lors de la fixation de la clé MVR pour la période 2013-2016, que la clé de répartition serait maintenue sur le long terme, en l'occurrence pendant plusieurs conventions de prestations. Elle permet de répartir correctement les coûts à long terme et elle simplifie les discussions entre les différents partenaires, étant donné que les MVR ne présentent qu'une seule offre d'infrastructure couvrant l'intégralité des lignes.

Dans le cas des TPC, la convention de prestations 2017-2020 est la première dans laquelle l'OFT considère le tronçon Villars-sur-Ollon – Bretaye comme étant sans fonction de desserte. Cette décision a été confirmée par la Confédération en 2017.

Selon les principes énoncés ci-dessus, la participation cantonale, pour laquelle le crédit d'investissement faisant l'objet du présent EMPD est demandé, porte sur l'intégralité des investissements nécessaires au maintien de la substance de l'infrastructure ferroviaire pendant la période 2017-2020, selon les clés de répartition relatives aux trois lignes concernées présentées ci-après.

### 1.5.3 Détermination du pourcentage à charge du Canton de Vaud

La part à charge du Canton est déterminée sur la base du kilométrage de ligne avec et sans fonction de desserte.

#### MVR

##### 1) Ligne Vevey – Les Pléiades

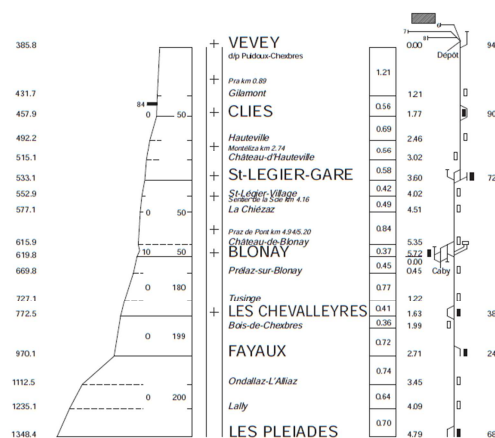
Longueur de ligne : 10,51 KM

- Tronçon avec fonction de desserte Vevey – Lally : 9,81 KM
- Tronçon sans fonction de desserte Lally – Les Pléiades : 0,70 KM

Clé de répartition kilométrique en % :

- Vevey – Lally :  $(9,81/10,51) * 100 = 93,33\%$
- Lally – Les Pléiades :  $(0,70/10,51) * 100 = 6,66\%$

**Selon la clé ci-dessus, le Canton finance 6.66 % des investissements et des charges d'exploitation de l'infrastructure sur la ligne Vevey-Les Pléiades.**



## 2) Ligne Montreux – Rochers-de-Naye

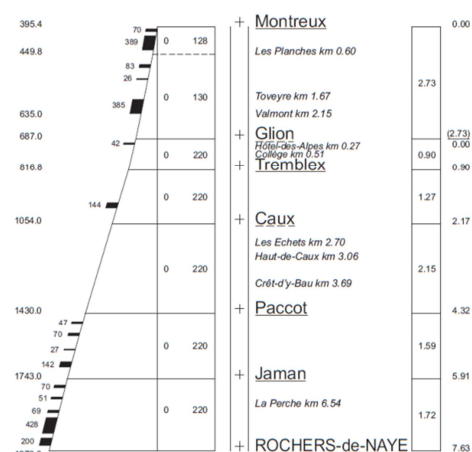
Longueur de ligne : 10,36 KM

- Tronçon avec fonction de desserte Montreux, Gare – Haut-de-Caux : 5,79 KM
- Tronçon sans fonction de desserte Haut-de-Caux – Rochers de Naye : 4,57 KM

Clé de répartition kilométrique en % :

- Montreux, Gare – Haut-de-Caux :  $(5,79/10,36)*100 = 55,88\%$
- Haut-de-Caux – Rochers-de-Naye :  $(4,57/10,36)*100 = 44,11\%$

**Selon la clé ci-dessus, le Canton finance 44.11% des investissements et des charges d'exploitation de l'infrastructure sur la ligne Montreux – Rochers de Naye.**



## TPC

### 1) Ligne Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye

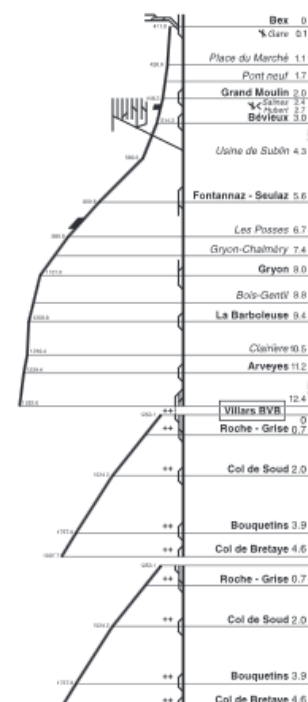
Longueur de ligne : 17,00 KM

- Tronçon avec fonction de desserte Bex – Villars-sur-Ollon, Roches Grises : 13,08 KM
- Tronçon sans fonction de desserte Villars-sur-Ollon, Roches Grises – Col-de-Bretaye : 3,92 KM

Clé de répartition kilométrique en % :

- Bex – Villars-sur-Ollon, Roches Grises :  $(13,08/17,00)*100 = 76,94\%$
- Villars-sur-Ollon, Roches Grises – Col-de-Bretaye :  $(3,92/17,00)*100 = 23,06\%$

**Selon la clé ci-dessus, le Canton devrait financer 23,06% des investissements et des charges d'exploitation de l'infrastructure sur la ligne Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye. Cependant, au vu des investissements importants devant être effectués principalement sur le tronçon avec fonction de desserte, l'OFT a ramené la participation du Canton à 20% des investissements et des charges d'intérêts de la ligne susmentionnée.**



### 1.5.4 Financement par prêts conditionnellement remboursables

L'article 51b de la loi fédérale sur les chemins de fer, relatif aux formes de financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, stipule en son alinéa 2 que les investissements qui dépassent les amortissements et les réserves de liquidités font l'objet de prêts sans intérêts conditionnellement remboursables.

Le crédit sollicité dans le présent EMPD étant destiné à de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, les prestations concernées doivent en conséquence être financées par prêts sans intérêts conditionnellement remboursables.

Selon les directives de l'Administration fédérale des finances concernant la TVA, les financements par prêts sans intérêts conditionnellement remboursables ne sont pas soumis à TVA.

## 1.6 Investissements 2017-2020

### 1.6.1 Nécessité des investissements

La qualité des infrastructures ferroviaires est un élément prépondérant en regard de la sécurité de l'exploitation des lignes de trafic de voyageurs. Les contraintes extrêmement élevées auxquelles elles sont soumises en raison notamment de l'augmentation des fréquences et du poids plus important des véhicules, couplées à l'évolution



normative et technologique, rendent nécessaire un renouvellement et un entretien régulier de tous les éléments assimilables à l'infrastructure et à l'accès au réseau.

Le remplacement d'ouvrages d'art obsolètes, datant pour certains de la construction des lignes est également devenu impératif (exemples : pont du Tremblex - 1892 ; pont des Planches – 1908 ; galerie Rhin-Rhône – 1937).

La sécurité et l'entretien de l'infrastructure, qui est de la responsabilité des gestionnaires d'infrastructure (dans le cas présent MVR et TPC) est strictement encadré par la législation fédérale.

Au regard de l'article 5, alinéa 1 OCPF, repris dans l'article 4 "Etendue des financements" des conventions de prestations MVR et TPC, les investissements dans le maintien de la qualité servent :

- a. au renouvellement ordinaire ;
- b. au respect des prescriptions légales et de standards déterminant ;
- c. à la conservation de la capacité du réseau, à la stabilité de l'horaire et aux solutions efficaces pour le maintien de la qualité des infrastructures ;
- d. à la maîtrise de l'évolution de la demande sans trains-kilomètres supplémentaires en transport de voyageurs ou de marchandise ;
- e. à l'adaptation de l'alimentation électrique, des systèmes d'information et des dispositifs de communication aux exigences du trafic.

L'article 62 LCdF, alinéas 1 et 2, fixe les délimitations de l'infrastructure par rapport au secteur transport :

<sup>1</sup> L'infrastructure comprend toutes les constructions, installations et équipements qui doivent être utilisés en commun dans le cadre de l'accès au réseau, notamment:

- a. les voies ;
- b. les installations d'alimentation en courant, notamment les sous-stations et les redresseurs de courant ;
- c. les installations de sécurité ;
- d. les installations d'accueil ;
- e. les gares de triage ainsi que les installations de réception et de formation des trains ;
- f. les installations publiques de chargement, constituées de voies et de places de chargement permettant le transbordement autonome et indépendant de marchandises (voies de débord) ;
- g. les véhicules moteurs de manœuvre dans les gares de triage ;
- h. les bâtiments de service et les locaux nécessaires à l'entretien et à l'exploitation de l'infrastructure visée aux let. a à g.

<sup>2</sup> L'infrastructure peut également comprendre les constructions, les installations et les équipements liés à l'exploitation de l'infrastructure mais qui ne font pas l'objet de l'accès au réseau. Il s'agit notamment:

- a. des installations destinées à l'entretien journalier du matériel roulant ;
- b. des centrales électriques et des lignes de transport ;
- c. des installations de vente ;
- d. des locaux des entreprises accessoires ;
- e. des locaux de service des entreprises de transports ferroviaires ;
- f. des logements de fonction ;
- g. des grues et des autres engins de transbordement dans les voies de débord ;
- h. des installations de transbordement pour le transport des marchandises, y compris les voies de grue et de chargement.

Tous les investissements figurant dans les conventions de prestations MVR et TPC 2017-2020, détaillés aux chapitres 1.5.4 et 1.5.5 du présent EMPD, sont liés au maintien de la qualité, par extension à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. Le financement de l'aménagement (nécessaire aux développements de l'offre) est financé par la Confédération par des conventions de mise en œuvre telles que visées à l'article 48f LCdF.

### **1.6.2 Dimensionnement du crédit**

Les tableaux ci-dessous présentent les investissements prévus par les entreprises MVR et TPC pour la période 2017-2020. Les conventions de prestations conclues entre l'OFT, l'Etat de Vaud et les deux entreprises susmentionnées ont été établies sur cette base.

Les montants des prêts à financer par le crédit d'investissement MVR/TPC 2017-2020 sont calculés après déduction des indemnités d'amortissements du secteur de l'infrastructure ferroviaire et, le cas échéant, de participations de tiers.

Les participations de tiers étant constituées de contributions au titre de la loi sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand, RS 151.3) ou de reports des conventions de prestations 2013-2016.

Les investissements listés ci-après peuvent faire l'objet de modifications pendant la période couvrant la convention de prestations. Selon les besoins identifiés par l'entreprise, des investissements peuvent être réévalués, repoussés à une convention ultérieure, remplacés par des investissements plus urgents ou être abandonnés.

Les subventions prévues dans la convention de prestations constituent cependant un plafond qui ne peut pas être dépassé. Les modifications susmentionnées doivent se faire dans le respect du cadre budgétaire octroyé et elles doivent faire l'objet d'une approbation formelle par les commanditaires.

### ***1.6.3 Options***

L'instrument des « options » a été introduit par l'OFT dans les conventions de prestations 2017-2020 des gestionnaires d'infrastructure (GI) de petite et moyenne taille.

Il s'agit en général de projets relativement grands pour ces GI, dont la réalisation n'est pas encore garantie (par exemple en raison d'une décision d'approbation des plans non encore disponible) ou qui requièrent des procédures complexes (par exemple en rapport avec les prescriptions de la protection des monuments).

Dès qu'un projet optionnel est prêt à être mis en œuvre, l'OFT examine avec l'entreprise la priorité du projet et la possibilité de le réaliser moyennant des reports de financement internes à la Confédération. L'OFT vérifie également la disponibilité des fonds fédéraux en fonction du plan de mise en œuvre des différents GI suisses.

En cas d'acceptation d'un projet optionnel, un avenant sera apporté à la CP (augmentation des fonds d'investissements) en vue de la réalisation des projets concernés. Les projets ne pouvant commencer dans la CP 2017-2020 seront repris dans la CP 2021-2024 à moins que le projet ne se soit avéré irréalisable ou superflu.

Le but des options est de ne pas bloquer des moyens financiers en raison de retards de projets. Cet instrument permet également aux commanditaires de ne pas éliminer lesdits projets des plans d'investissements ni d'en stopper la planification.

La présente demande de crédit porte sur l'intégralité des investissements prévus par les entreprises MVR et TPC, options incluses. Les subventions relatives aux options ne seront toutefois versées qu'en cas de validation par les deux commanditaires (Confédération/Canton) et de réalisation des projets concernés durant la période 2017-2020.

## 1.6.4 Investissements MVR

### 1.6.4.1 Ligne Montreux – Glion – Rochers de Naye

Montreux - Glion - Rochers de Naye (MGN)	Investissements
Objets	2017-2020 CHF
Remplacement du pont de Tremblex	160'179
Remplacement pont des Planches (Phases SIA 2, 3 et 4)	350'463
Renouvellement gare Glion, yc installations de sécurité	350'000
Renouvellement général bâtiments infrastructure	208'113
Renouvellement général d'objets divers, études	1'935'491
Renouvellement pont Vieux chemin de Glion	1'620'000
Renouvellement général murs de soutènement	4'743'625
Renouvellement évitement Tremblex	220'736
Renouvellement pont Tournafou	100'000
Renouvellement pont route de Caux	4'826
Renouvellement pont route des Raveyres, km GN 3.040	80'078
Renouvellement ouvrages de protection	1'000'000
Renouvellement de véhicules de service infrastructure	551'792
Renouvellement superstructure Montreux-Tremblex	2'000'000
Renouvellement pont de Toveyre	2'020'000
Renouvellement ligne de contact	2'075'765
Allongement des quais entre Montreux-Tremblex	296'238
Allongement évitement Jaman	102'116
Allongement station Naye	139'706
Assainissement tunnel de Valmont	111'613
Assainissement galeries de Montreux	1'379'412
LHand km MG 2.15 Valmont	413'915
LHand km MG 0.60 Les Planches	225'000
LHand km MG 1.67 Toveyre	285'000
Surveillance vidéo information voyageurs	75'423
Télésurveillance ligne Montreux - Rochers-de-Naye	725'213
<b>Total des investissements (hors options)</b>	<b>21'174'704</b>
<b>Options MGN</b>	
Remplacement du pont des Planches	4'980'000
<b>Total des investissements en option</b>	<b>4'980'000</b>
<b>Total des investissements (avec options)</b>	<b>26'154'704</b>
Couverture par amortissements	-9'760'000
Couverture par convention de prestations 2013-2016	-635'000
Couverture par tiers	-183'300
<b>Solde</b>	<b>15'576'404</b>
<b>Part à charge de la Confédération (55.9% )</b>	<b>8'707'210</b>
<b>Part à charge du Canton (44.1% )</b>	<b>6'869'194</b>
<b>Dont options</b>	<b>2'196'180</b>

#### 1.6.4.2 Ligne Vevey – Haut de Caux – Les Pléiades

<b>Vevey - Haut de Caux - Les Pléiades (CEV)</b>	<b>Investissements</b>
<b>Objets</b>	<b>2017-2020 CHF</b>
Modernisation sous-station Chevalleyres	1'873'611
Block de ligne Fayaux-Ondallaz	95'621
Renouvellement voie adhérence, 1 km/an	1'400'000
Renouvellement général bâtiments infrastructure	225'345
Renouvellement général d'objets divers, études	2'061'275
Renouvellement gare de Vevey	292'910
Renouvellement gare de St-Légier	16'114'076
Renouvellement sous-station Ondallaz	1'081'833
Renouvellement installations de sécurité Clies	2'100'000
Renouvellement ligne de contact	1'951'196
Renouvellement gare de Blonay	971'646
Renouvellement de véhicules du service infrastructure	350'000
Nouvel arrêt Vevey Vignerons (fusion Glamont et Clies)	2'450'966
Allongement station Pléiades	1'906'714
Assainissement viaduc Blonay - Chamby (Phases SIA 2, 3 et 4)	1'052'825
Chasse neige - fraise	292'337
ZBMS (système de contrôle de la marche des trains)	4'229'600
<b>Total des investissements (hors options)</b>	<b>38'449'955</b>
<b>Options CEV</b>	
<i>Assainissement viaduc Blonay - Chamby</i>	<i>10'800'000</i>
<b>Total des investissements en option</b>	<b>10'800'000</b>
<b>Total des investissements (avec options)</b>	<b>49'249'955</b>
<i>Couverture par amortissements</i>	<i>-7'744'000</i>
<i>Couverture par convention de prestations 2013-2016</i>	<i>-750'000</i>
<i>Couverture par tiers</i>	<i>-330'000</i>
<b>Solde</b>	<b>40'425'955</b>
<b>Part à charge de la Confédération (93.3% )</b>	<b>37'717'416</b>
<b>Part à charge du Canton (6.7% )</b>	<b>2'708'539</b>
<b>Dont options</b>	<b>723'600</b>

### 1.6.5 Investissements TPC

#### 1.6.5.1 Ligne Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye

<b>Bex -Villars-sur-Ollon - Col-de-Bretaye (BVB)</b>	<b>Investissements</b>
<b>Objets</b>	<b>2017-2020 CHF</b>
Correction de tracé Arveyes - Roche-Grise (études)	1'199'621
Réfection du tunnel de Fontannaz-Seulaz	2'120'115
Block de ligne Bex-Villars (yc motorisation aiguilles)	1'350'390
Mise à niveau technologique installations de sécurité	1'499'700
Mise en conformité Lhand des quais BVB	1'200'000
Tracteur de service électrique-thermique	1'670'261
Nouvelle gare de Bex	2'303'377
Assainissement mur sortie gare Gryon	1'350'000
Protection contre les chutes de pierres	400'000
Rénovation de la gare de Villars (études)	56'717
Rénovation d'ouvrages d'art	234'437
Ligne de contact BVB	918'117
Passage à niveau Gryon	58'578
Passage à niveau Fontannaz-Seulaz	3'034
Passage à niveau Bex, rue de la Gare	6'002
Passage à niveau Bois Gentil	64'017
Halte Dents-du-Midi	21'042
Correction des courbes de Barboleuse	3'910'173
<b>Total des investissements (hors options)</b>	<b>18'365'581</b>
<b>Options BVB</b>	
-	-
<b>Total des investissements en option</b>	<b>-</b>
<b>Total des investissements (avec options)</b>	<b>18'365'581</b>
Couverture par amortissements	-4'860'320
Couverture par convention de prestations 2013-2016	-
Couverture par tiers	-344'000
<b>Solde</b>	<b>13'161'261</b>
<b>Part à charge de la Confédération (80% )</b>	<b>10'529'009</b>
<b>Part à charge du Canton (20% )</b>	<b>2'632'252</b>
<b>Dont options</b>	<b>-</b>

### 1.6.6 Investissements totaux

	<b>CHF TTC</b>
+ Total MGN	6'869'194
+ Total CEV	2'708'539
= Total MVR	9'577'733
arrondi à (a)	9'578'000
Total TPC	2'632'252
arrondi à (b)	2'633'000
<b>Total à charge du Crédit-Cadre VD (a+b)</b>	<b>12'211'000</b>

Le crédit demandé dans le présent EMPD, sous forme de prêts sans intérêts conditionnellement remboursables, est de CHF TTC 12'211'000.-.

## **2. MODE DE CONDUITE DU PROJET**

Les contributions octroyées aux MVR et aux TPC font l'objet d'une convention sur les prestations (CP) entre la Confédération suisse, le canton de Vaud et ces entreprises. Les conventions sont établies par l'Office fédéral des transports (OFT) et tiennent compte de conditions particulières des cantons, notamment concernant les modalités cantonales de financement. Les conventions portent en effet tant sur les indemnités annuelles d'exploitation et d'amortissement de l'infrastructure que sur les prêts conditionnellement remboursables, destinés à couvrir l'insuffisance de financement des investissements par les fonds d'amortissement.

Les bases légales fédérales applicables sont notamment les suivantes :

- la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101) ainsi que, à titre subsidiaire, la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV) et le code des obligations (CO ; RS 220);
- l'ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF ; RS 742.120) ;
- la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions (LSu ; RS 616.1) ;
- l'ordonnance du DETEC du 18 janvier 2011 concernant la comptabilité des entreprises de transport concessionnaires (OCEC ; RS 242.221).

Le controlling (pilotage) du financement de l'infrastructure repose sur l'article 31 "établissement de rapport et vérification de la réalisation des objectifs" de l'OCPF.

L'entreprise est ainsi responsable des décisions opérationnelles et des mesures à prendre pour atteindre les objectifs fixés dans la convention ; elle est également responsable du contrôle du projet en termes d'investissements, d'agenda de chantier, de finances et de respect des délais. L'entreprise informe les commanditaires (Confédération et Canton), selon les modalités convenues, de l'état de la réalisation des objectifs et du programme de construction.

### **Mises au concours et adjudications**

L'article 20 des conventions de prestation fixe les dispositions suivantes :

- 1) L'entreprise s'engage à adjudger les mandats pour les investissements financés selon l'article 51.b LCdF en vertu des principes de l'économie de marché.
- 2) La Confédération n'étant pas actionnaire majoritaire des entreprises MVR et TPC, les procédures de mise au concours sont régies par l'accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP).

### **Suivi**

L'article 21 des conventions de prestations fixe les dispositions suivantes :

- 1) L'entreprise informe les commanditaires, selon les principes du suivi de portefeuille, à définir comme standard propre à la branche et les modalités ci-après, du degré de réalisation des objectifs et du programme de construction. Elle informe les cantons concernés en principe dans le cadre de la coordination entre l'infrastructure et les transports.

L'établissement des rapports est assuré par:

- a. des discussions régulières;
- b. un rapport intermédiaire au 30 juin livré au plus tard le 31 août de l'année en cours, et
- c. un rapport annuel au 31 décembre, livré au plus tard le 30 avril de l'année suivante, qui contient des informations sur :
  1. l'évolution générale des affaires,
  2. les indices selon l'annexe 2,
  3. l'état du réseau conformément à la RTE 29900,
  4. tous les quatre ans pour le rapport au Parlement : la sollicitation et le taux d'utilisation de l'infrastructure,
  5. la provenance et l'emploi des fonds,
  6. l'avancement et l'achèvement des projets d'investissement,
  7. l'avancement de la mise en œuvre de la LHand,
  8. le plan des investissements mis à jour.

- 2) Les variations significatives par rapport à la réalisation des objectifs et à l'avancement des projets doivent être documentées avec indication de leurs causes et des mesures de compensation. L'indication d'une évolution des coûts négative (surcoûts) dans le cadre du rapport intermédiaire ne signifie pas que cette évolution sera acceptée par les commanditaires. Si ces derniers constatent que les crédits ne peuvent pas être respectés et considère les mesures prises comme insuffisantes, ils prennent contact avec l'entreprise et engagent les mesures nécessaires.
- 3) L'entreprise met à la disposition des commanditaires tous les documents et informations de fond nécessaires à un pilotage efficace du financement de l'infrastructure, notamment les grandes lignes de la stratégie des installations.
- 4) L'OFT informe l'entreprise du résultat de l'examen des rapports annuels.

### 3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

#### 3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Les contributions seront libérées sous forme de prêts conditionnellement remboursables figurant à l'actif du bilan de l'Etat. Il est prévu au budget 2019 et au plan d'investissement – prêts 2020-2023 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023
Budget d'investissement 2019 et plan 2020-2023 <b>MVR</b>	1'710'000	3'470'000	0	0	0
Budget d'investissement 2019 et plan 2020-2023 <b>TPC</b>	2'350'000	1'000'000	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>4'060'000</b>	<b>4'470'000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Les dépenses et recettes faisant l'objet de l'EMPD sont planifiées de la manière suivante :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Total
Investissement total : dépenses brutes <b>MVR</b>	3'725'000	5'853'000	0	0	9'578'000
Investissement total : dépenses brutes <b>TPC</b>	1'200'000	1'433'000	0	0	2'633'000
Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	-
<b>Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat</b>	<b>4'925'000</b>	<b>7'286'000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12'211'000</b>

Lors de la prochaine réévaluation des prêts, les tranches de crédit annuelles seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

#### 3.2 Amortissement annuel

S'agissant d'un prêt conditionnellement remboursable, il n'y a pas de coût d'amortissement annuel directement à charge de l'Etat.

#### 3.3 Charges d'intérêt

La charge nette théorique d'intérêts (4%) représente le montant annuel de :

CHF 12'211'000 x 4,0 x 0,55 / 100 = CHF 268'700.-

Cette charge interviendra durant la période de constitution du correctif d'actif du prêt conditionnellement remboursable, soit pendant 40 ans.

Selon la loi cantonale sur les transports publics du 11 décembre 1990, les communes 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.

Ainsi, la charge théorique d'intérêts de CHF 268'700.- se répartit comme suit entre l'Etat et les communes :

Charge théorique d'intérêts	268'700.-
Part de l'Etat (70%)	188'090.-
Part des communes (30%)	80'610.-

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

Néant



### 3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

#### 3.5.1 Charges liées au correctif d'actif du prêt conditionnellement remboursable

Le prêt conditionnellement remboursable fera l'objet d'un correctif d'actif durant 40 ans, à raison de 2.5% par année. Il sera constitué dès l'exercice 2020, pour un montant arrondi théorique annuel de :

CHF 12'211'000\* 2,5/100 = CHF 305'300.-

Selon la loi cantonale sur les transports publics du 11 décembre 1990, les communes 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.

Ainsi, la charge liée au correctif d'actif de CHF 305'300.- se répartit comme suit entre l'Etat et les communes :

Charge liée au correctif d'actif	305'300.-
Part de l'Etat (70%)	213'710.-
Part des communes (30%)	91'590.-

#### 3.5.2 Indemnités d'amortissements et d'exploitation de l'infrastructure TPC

Selon les modalités prévues par la législation fédérale et les conventions de prestations d'infrastructure, des subventions d'amortissement et d'exploitation de l'infrastructure sont également versées aux gestionnaires d'infrastructure.

L'Etat assumant déjà ces coûts pour les deux tronçons des lignes MVR considérés comme étant sans fonction de desserte depuis 2011, il n'y a pas de charges supplémentaires pour cette entreprise durant la période 2017-2020.

Concernant les TPC, avec le tronçon Villars-sur-Ollon-Bretaye nouvellement considéré comme étant sans fonction de desserte à partir de 2017, les indemnités d'amortissements et d'exploitation de l'infrastructure sont une charge imputable au budget de fonctionnement, au même titre que celles des MVR. La part des coûts à charge de l'Etat est de 20%, conformément à la clé de répartition définie au chapitre 1.3.3.

Les coûts se présentent comme suit, selon le plan à moyen terme des TPC retenu dans la convention de prestation 2017-2020 et son avenant (montants hors part fédérale) :

	CHF			
	2017	2018	2019	2020
Charges liées aux amortissements TPC	297'942	224'707	224'707	224'708
Charges liées à l'exploitation infrastructure TPC	181'886	269'633	270'124	279'115
<b>Total</b>	<b>479'828</b>	<b>494'340</b>	<b>494'831</b>	<b>503'823</b>
Part de l'Etat (70%)	335'880	346'038	346'382	352'676
Part des communes (30%)	143'948	148'302	148'449	151'147

### 3.6 Conséquences sur les communes

En application de la LMTP, les communes des bassins de transport concernés (Riviera – Pays d'Enhaut et Chablais) ne contribuent pas directement aux investissements, mais participent aux charges financières à raison de 30% pour les lignes régionales ou assimilées au trafic régional. La LMTP prévoit également une participation des communes à hauteur de 30% aux indemnités d'exploitation des lignes régionales ou assimilées au trafic régional. La participation des communes est répartie entre celles-ci en fonction de la population et de la qualité de desserte.

Les conséquences financières pour les communes sont les suivantes :

Intitulé	CHF			
	2019	2020	2021	2022
Participation des communes aux charges d'intérêts	0	80'610	80'610	80'610
Participation des communes au correctif d'actif	0	91'590	91'590	91'590
Participation des communes aux charges d'amortissement et d'exploitation infrastructure TPC	148'449	151'147	0*	0*
<b>Total net</b>	<b>148'449</b>	<b>323'347</b>	<b>172'200</b>	<b>172'200</b>

\*Les charges d'amortissement et d'exploitation de l'infrastructure TPC 2021 et 2022 seront déterminées dans le cadre de la prochaine convention de prestations TPC 2021-2024.

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

#### ***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 objectifs prioritaires pour le Canton. Sous forme synthétique, l'évaluation selon la méthode de la Boussole du développement durable montre les tendances suivantes :

#### ***Pôle Environnement***

Le maintien de la qualité de l'offre ferroviaire, par entretien de son infrastructure, doit inciter un report modal vers les transports publics, grâce notamment à l'amélioration de son efficacité.

Une modération de la croissance 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 Economie***

Le développement des voies de communication et des réseaux de transport a un effet favorable sur la structure économique.

Le soutien octroyé aux lignes de chemin de fer comprenant des tronçons sans fonction de desserte contribue au maintien et à l'essor des activités touristiques, pourvoyeuses d'emplois dans la région concernée et participant au rayonnement du Canton hors de ses frontières.

En revanche, l'effet sur les finances publiques est légèrement défavorable (charges financières).

#### ***Pôle Société***

Une augmentation de la proportion de la population qui vit dans les centres des localités (densification le long des axes ferroviaires) 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'accident du trafic, traduite par une diminution des circulations, est favorable pour la santé des citoyens.

#### ***Conclusion***

Les effets sur l'environnement et la société indiquent une tendance favorable. L'effet légèrement défavorable sur les finances publiques est compensé par le maintien et la création de postes de travail, ainsi que par l'attrait touristique dans le Canton.

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

Le programme d'investissement fait partie de la mesure 2.8 « poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité » du programme de législature 2017-2022, adopté le 1<sup>er</sup> novembre 2017 par le Conseil d'Etat. Les objectifs suivants y sont précisés :

- Améliorer substantiellement l'offre des transports publics en augmentant les cadences des lignes régionales de transport public, tant sur le RER Vaud que sur les lignes de bus ou celles des chemins de fer privés, ainsi qu'en réalisant les axes forts de transport public urbain (tram, métro m3, développement du métro m2, bus à haut niveau de service) de l'agglomération Lausanne-Morges.
- Développer en particulier les interfaces (gares, stations, parkings d'échange) de transport pour favoriser le report modal, l'autopartage, le covoiturage et la mobilité douce.

Il répond également aux objectifs fixés dans le Plan directeur cantonal dans les lignes d'actions :

- ***A2 Développer une mobilité multimodale***

*Le Canton favorise une mobilité multimodale afin de coordonner urbanisation, mobilité et environnement en assurant le développement de la mobilité douce et des transports publics afin de garantir à terme un meilleur équilibre entre les modes de déplacement. Il renforce substantiellement les lignes de transports publics sur les axes principaux en les coordonnant avec les transports publics urbains, les pays et les cantons voisins. Il reconnaît le rôle prépondérant des transports individuels dans les régions périphériques et développe leur rabattement sur le réseau de transports publics principal. Il optimise l'utilisation du réseau routier existant, en veillant à son entretien et en renforçant la sécurité. Il maintient, et au besoin renforce, conjointement avec les communes, les lignes de transports publics secondaires pour contribuer à la vitalité des régions périphériques. Il promeut la mobilité douce, notamment pour les déplacements courts, et développe les interfaces de transport.*

○ **Mesure A 21: Infrastructures de transports publics (Cadre gris)**

*De concert avec la Confédération, 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 2018 – 2030 et son financement durable.*

La mesure A 21 prévoit d'autre part, en page 66 PDCn, que le renforcement des lignes ferroviaires alpines desservant des destinations touristiques est prévu.

• **Ligne d'action D2, mesure D21 : Renforcer les réseaux touristiques et de loisirs**

*Le Canton valorise et coordonne tourisme et loisirs. Les documents régionaux d'aménagement et de développement traitent de l'offre en espaces de tourisme et de loisirs dans un même concept, afin de renforcer leurs synergies.*

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

Le projet de décret est conforme à la loi sur les subventions (LSubv ; BLV 610.15) et à la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21).

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.

Conformément aux prescriptions de l'administration fédérale des finances, les objets financés par prêts sans intérêts conditionnellement remboursables sont exclus du champ de la TVA.

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

La détermination du caractère nouveau ou lié de la subvention implique un examen sous l'angle de l'article 163, 2<sup>e</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.

L'octroi de la subvention pour la participation du canton aux conventions de prestations d'infrastructure ferroviaire MVR et TPC 2017-2020 repose de manière générale sur l'article 57, 3<sup>ème</sup> alinéa Cst-VD, qui stipule que "l'Etat favorise les transports collectifs". Il se justifie de se fonder sur les dispositions citées de la loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP) et sur les mesures figurant dans le Plan directeur cantonal (PDCn, "cadre gris").

##### **3.10.1 Principe de la dépense**

Le projet de décret porte sur les engagements suivants :

###### **Investissements pour le maintien de la substance et la sécurité**

Les investissements définis dans les conventions de prestations 2017-2020 sont destinés au maintien de l'exploitation des lignes ferroviaires en assurant le renouvellement d'équipements existants, aujourd'hui amortis et qui ne garantissent plus la sécurité d'exploitation et de nouveaux équipements nécessaires en raison de l'évolution des normes de sécurité et d'accessibilité aux transports publics.

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).

Il s'agit d'investissements nécessaires pour assurer la sécurité et la fiabilité de l'exploitation de lignes considérées comme régionales, compte tenu des normes de sécurité fixées par l'autorité de surveillance, notamment en matière de voies, d'installations de sécurité et de télécommunication et d'assainissement des passages à niveau, d'installations d'accueil et installations d'alimentation en courant électrique.

Ces exigences découlent en particulier de l'article 17 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101), qui s'applique aux entreprises ferroviaires concessionnaires.

En outre, dans la mesure où les engagements attendus des entreprises concernées tiennent compte de la qualité de leur gestion et de leur capacité financière, la contribution de l'Etat et des communes, fixée après déduction de la participation de la Confédération, est conforme aux dispositions légales en la matière (articles 9 et suivants LMTP).

### **3.10.2 Quotité de la dépense**

Les engagements ne contiennent que des dépenses indispensables.

### **3.10.3 Moment de la dépense**

Les dépenses ne peuvent pas être différées dans le temps compte tenu des besoins de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire et de la nécessité d'assurer une offre de transport suffisante et sécurisée aux voyageurs.

### **3.10.4 Conclusions**

En regard des éléments ci-dessus, crédit d'investissement comporte des dépenses qui sont considérées comme liées.

En sus, l'article 7, alinéa 2 Lfin stipule qu'une charge est liée par l'exécution d'une tâche publique préexistante au projet décret. Dans le cas présent, l'Etat subventionne depuis 2007, dans le cadre de conventions de prestations, l'entretien de l'infrastructure ferroviaire nécessaire à l'exploitation des lignes du trafic régional de voyageurs ou assimilées au trafic régional de voyageurs au sens de la LMTP.

Le décret est toutefois soumis au référendum facultatif, dans la mesure où l'Etat peut disposer d'une marge de manœuvre pour atteindre l'objectif visé.

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

Néant

## **3.12 Incidences informatiques**

Néant

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

Le financement des transports publics régionaux est une tâche commune de la Confédération et des cantons selon la RPT. Le projet n'a pas d'incidences sur la mise en œuvre de la RPT.

## **3.14 Simplifications administratives**

Néant

## **3.15 Protection des données**

Néant

### 3.16 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 milliers de francs (arrondi au millier supérieur)*

<b>Intitulé</b>	<b>Année 2019</b>	<b>Année 2020</b>	<b>Année 2021</b>	<b>Année 2022</b>	<b>Total</b>
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					
Charge d'intérêt	0	268,7	268,7	268,7	<b>806,1</b>
Correctif d'actif	0	305,3	305,3	305,3	<b>915,9</b>
Prise en charge du service de la dette					
Autres charges supplémentaires (indemnités d'exploitation et amortissements TPC)	494,9	503,9	0*	0*	<b>998,8</b>
<b>Total augmentation des charges</b>	<b>494,9</b>	<b>1077,9</b>	<b>574,0</b>	<b>574,0</b>	<b>2720,8</b>
Diminution de charges					
Participation des communes aux charges d'intérêts (30%)	0,0	-80,7	-80,7	-80,7	<b>-242,1</b>
Participation des communes aux correctifs d'actifs (30%)	0,0	-91,6	-91,6	-91,6	<b>-274,8</b>
Participation des communes aux indemnités d'exploitation et amortissements TPC (30%)	-148,5	-151,2	0,0*	0,0*	<b>-299,7</b>
<b>Total net</b>	<b>346,4</b>	<b>754,4</b>	<b>401,7</b>	<b>401,7</b>	<b>1904,2</b>

\* Les charges d'amortissement et d'exploitation de l'infrastructure TPC 2021 et 2022 seront déterminées dans le cadre de la prochaine convention de prestations TPC 2021-2024.

#### 4. 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 au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 12'211'000.- pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR), à hauteur de CHF 9'578'000.- et aux Transports publics du Chablais SA (TPC), à hauteur de CHF 2'633'000.-, relatifs aux contributions d'investissements destinées à l'infrastructure ferroviaire (conventions de prestations 2017-2020)**  
**du 5 juin 2019**

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

*décrète*

## **Art. 1**

<sup>1</sup> Un crédit d'investissement de CHF 12'211'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR), à hauteur de CHF 9'578'000.- et aux Transports publics du Chablais SA (TPC), à hauteur de CHF 2'633'000.-, relatifs aux contributions d'investissements destinées à l'infrastructure ferroviaire (conventions de prestations 2017-2020).

## **Art. 2**

<sup>1</sup> Les prêts conditionnellement remboursables de CHF 9'578'000.- et CHF 2'633'000.- feront l'objet d'un correctif d'actif constitué durant 40 ans.

## **Art. 3**

<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 voir d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.