

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Exposé des motifs et projets de décrets accordant aux Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA (MBC) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 5'230'000.- pour le financement des investissements du funiculaire Cossonay- Penthelaz – Cossonay-Ville et accordant aux Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 11'638'000.- pour le financement des investissements des funiculaires Territet – Glion, Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin et Les Avants – Sonloup et accordant aux Transports Publics du Chablais SA (TPC) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 35'580'000.- pour l'acquisition de matériel roulant, nécessaire à l'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 19 décembre 2019, à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker, Suzanne Jungclaus Delarze, Circé Fuchs, Cloé Pointet, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Christian van Singer, Philippe Conramusaz (qui remplace Stéphane Rezso), Alexandre Rydlo, Vincent Jaques, Pierre Dessemontet, et de M. Jean-François Thuillard, président. M. Stéphane Rezso était excusé.

Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH, était excusée. Etaient présents : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Jonas Anklin, Responsable planification financière long terme et investissements (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances et en est sincèrement remercié.

2. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Monsieur le Directeur général de la DGMR explique que la première partie de cet EMPD s'inscrit dans le maintien et l'amélioration des prestations d'infrastructures existantes de 4 funiculaires (Cossonay - Cossonay-Ville, Territet - Glion, Vevey - Mont-Pèlerin et Les Avants – Sonloup). Ces installations à câble, situés dans une zone à fort caractère touristique, sont historiques et font partie du patrimoine vaudois. Le crédit, avec un mode de répartition des coûts assez technique, se présente sous la forme de garanties d'emprunt.

La seconde partie de cet EMPD concerne le matériel roulant pour une ligne des Transports Publics du Chablais (TPC). Le tronçon concerné est la dernière partie, Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye, sans fonction de desserte. Ce tronçon ne répond pas aux règles de financement de l'OFT, pour la desserte d'une région ou d'un village habité par 100 personnes à l'année. Le financement est dès lors cantonal, tant au niveau de l'exploitation que des investissements. Il s'agit d'octroyer aux TPC une garantie d'emprunt pour le matériel roulant de ce tronçon.

Cela permet de manière générale aux entreprises de transport d'aller chercher des crédits avec des taux préférentiels, ce qui se répercutera sur les indemnités d'exploitation annuelles. Plus le taux est bas, plus les charges d'intérêts sont diminuées.

Monsieur le Responsable planification financière long terme et investissements (DGMR) précise que les funiculaires étaient financés via des conventions de prestation infrastructures par la Confédération et le canton. Avec FAIF, un nouveau modèle est entré en vigueur : 50% sont financés via le FAIF à fond perdu par la Confédération. Les autres 50% doivent être financés par un tiers. A part le canton, les entreprises de transport sont concernées. Mais ces entreprises n'ont pas les moyens nécessaires pour financer ces investissements. Le canton propose dès lors de les financer via une garantie d'emprunt cantonale, qui a l'avantage de pouvoir être refacturée à la Confédération par le biais des indemnités d'exploitation. La garantie d'emprunt va permettre aux entreprises d'emprunter les fonds nécessaires auprès des banques. L'amortissement et les intérêts de l'emprunt seront financés via les indemnités d'exploitation, partagées avec la Confédération. Ainsi le canton refacture 47% de l'exploitation, le canton en payant pour sa part 53%.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Il est confirmé que la garantie d'emprunt pour les TPC ne concerne que la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye.

Les autres lignes sont considérées comme du trafic régional de voyageurs. L'investissement pour les autres lignes est garanti par la Confédération, ce qui n'est pas le cas pour les lignes sans fonction de desserte. Ce tronçon rapporte le plus de recette et diminue la différence entre les revenus et les charges. Il y a donc intérêt à bien desservir ce tronçon pour rentabiliser la ligne.

Il est question de l'acquisition de 13 automotrices doubles et voitures pilote pour l'entier des TPC pour CHF 140 mio. Des précisions concernant l'option de 11 automotrices et une voiture pilote sont demandées.

Des précisions sont également souhaitées sur la compatibilité du matériel envisagé sur la ligne Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye et les autres lignes à crémaillère des TPC.

Constatant un transbordement peu pratique, notamment pour les familles, un transport de Bex à Bretaye sans changement à Villars pourrait-il être envisagé ?

L'investissement de CHF 140 mio concerne l'intégralité des TPC. L'option des 11 automotrices et de la voiture pilote ne sont pas considérés dans les investissements. Elle concerne un développement potentiel futur et n'est pas prise en compte dans les chiffres de l'EMPD et de la garantie demandée.

Il est précisé que l'appel d'offre vise à standardiser les flottes. Il y a actuellement deux flottes, celle des lignes Aigle – Le Sepey – Les Diablerets et Aigle – Ollon – Monthey – Champéry et celle des lignes Aigle – Leysin et Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye. Les deux flottes seraient compatibles moyennant 2 à 3 jours de programmation, car la tension des lignes est différente. Le plus gros problème concerne le déplacement physique des rames, car elles n'ont pas de lien entre Aigle et Bex. Cependant, en cas de gros problème, une rame pourrait être amenée sur une autre ligne.

Pour le changement en gare de Villars, ce sera techniquement possible. Il précise que les conventions de prestation pour les infrastructures actuellement en discussion avec l'OFT prennent ce problème en compte. De gros investissements sont prévus en gare de Villars, les différentes options étant encore en discussion. Il n'y aura cependant jamais de tronçon direct, un rebroussement en gare étant nécessaire. La rénovation de la gare de Villars est prévue, avec les études entre 2021 et 2024 et la réalisation en 2025.

Le canton du Valais participe-t-il aussi à ces acquisitions ?

Le Valais finance la majorité de l'indemnité d'exploitation de la ligne Aigle – Ollon – Monthey – Champéry, selon une clé de répartition au kilomètre. La Confédération paie une plus grosse part au Valais qu'à Vaud. Dans le cadre du matériel roulant concerné par cet EMPD, le Valais n'est pas concerné car il s'agit de la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS

(Seuls les chapitres ayant fait l'objet de remarques sont mentionnés)

1.2 Contexte

A quoi correspond le cadre horaire 2003 ou 2050 ?

Ces chiffres correspondent au numéro d'une ligne particulière au niveau des horaires. Le numéro dépend des régions et des types de transport.

Il est précisé que c'est une dénomination fédérale qui figure dans l'annuaire des lignes.

1.4 Funiculaire MBC

La motorisation de ce funiculaire ne va pas être changée. Des précisions sont demandées, car le nouveau matériel roulant sera plus grand et plus lourd.

Le projet a été développé par Garaventa qui a estimé qu'il n'était pas nécessaire de changer la motorisation.

2.2 Contexte

Il s'agit des lignes de chemin de fer du district d'Aigle, et non du Chablais comme mentionné dans l'EMPD.

2.3 Besoins pour la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye

a) Matériel retiré du service

Quel sort sera réservé à l'ancien matériel roulant ?

Il sera retiré du service et partira à la casse. A ce stade, rien n'est prévu pour la vente des vieux véhicules amortis et obsolètes.

Il est regretté qu'il n'y ait pas démarche pour rechercher des acquéreurs éventuels. La possibilité de les offrir au Blonay-Chamby a-t-elle été envisagée.

C'est avant tout un problème qui concerne l'entreprise.

Concernant les rames des années 1950, une rame devrait être conservée par le Blonay-Chamby. Le reste partira à la casse. Concernant les rames des années 1970, une rame sera conservée pour le service infrastructures. Le reste partira également à la casse.

Les Chemins de fer d'Appenzell ont confié une partie de leur matériel en Afrique dans le cadre d'un renouvellement de flotte. Il existe une bourse de récupération de ce type de véhicules.

Il est confirmé que l'habillage des véhicules de la ligne Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye sera uniformisé avec les TPC.

4.5.1 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement de la garantie funiculaire MBC

Des précisions concernant la part des communes de 30% avec un montant fixe de CHF 31'081 sont souhaitées.

Il s'agit de la part des intérêts et amortissements dévolue aux communes.

4.5.3 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement de la garantie matériel roulant TPC

Il est demandé également des précisions concernant la part des communes de 30% avec des montants variables (soit 47'100, 70'500, 94'200, 224'910 et 399'450 CHF).

Ces montants dépendent de la durée des investissements. Les TPC vont emprunter en plusieurs tranches. Un EMPD ne mentionne que les 5 premières années. Les montants vont ensuite baisser.

Un commissaire a effectué des visites auprès de ces compagnies dans le cadre de la COGES avec feu Albert Chapalay. Cet EMPD est salué et qui va répondre à un réel besoin, pour l'activité économique, touristique, et le transport scolaire.

Au moment de créer les CFF, beaucoup de compagnies locales ont été rattachées aux CFF en Suisse allemande. L'étonnement du nombre de ces petites compagnies dans le canton de Vaud est mis en avant. Les communes et les régions ont voulu garder la maîtrise, mais cela a un coût aujourd'hui.

Indépendamment du propriétaire et du nombre, la desserte et le mode de financement sont définis dans des bases légales. Des synergies sont possibles, qui ont un impact sur le coût d'exploitation. Le nombre des entreprises est une question éminemment politique. Ces entreprises se rapprochent naturellement, car elles arrivent à des seuils où elles ne peuvent plus avoir toutes les compétences seules, notamment en matière de

finances, de technique ferroviaire, d'information aux voyageurs, de numérique. Des réflexions se font avec l'Union vaudoise des transports publics sur ce qui peut être mis en place pour diminuer les coûts et capitaliser les savoir-faire d'une entreprise avec une autre. Certains postes sont partagés par plusieurs compagnies.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DÉCRET ET VOTES (CHF 5'230'000.-)

Le vice-président des MBC se récusé sur ce vote.

L'art. 1 du projet de décret est adopté par 14 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

L'art. 2 du projet de décret est adopté par 14 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

5.1 VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DÉCRET

Le projet de décret est adopté 14 voix pour, 0 voix contre et 0 abstention.

5.2. ENTRÉE EN MATIÈRE SUR LE PROJET DE DÉCRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

6. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DÉCRET ET VOTES (11'638'000.-)

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

6.1. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DÉCRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

6.2. ENTRÉE EN MATIÈRE SUR LE PROJET DE DÉCRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

7. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DÉCRET ET VOTES (35'580'000.-)

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

7.1. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DÉCRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

7.2. ENTRÉE EN MATIÈRE SUR LE PROJET DE DÉCRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 6 février 2020

Le rapporteur :
(signé) Jean-François Thuillard