

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJETS DE DECRETS

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-Penthalaz – 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

TABLE DES MATIERES

Introduction.....	3
1. Présentation du projet De rénovation des funiculaires MVR et MBC	3
1.1 Objets des décrets	3
1.2 Contexte	4
1.3 Nécessité d'une garantie cantonale	6
1.4 Funiculaire MBC	6
1.5 Funiculaires MVR.....	11
2. Présentation du projet de renouvellement du materiel roulant TPC Necessaire a l'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye	15
2.1 Objet du décret.....	15
2.2 Contexte	15
2.3 Besoins pour la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye	16
2.4 Garanties d'emprunts	18
2.5 Budget.....	19
3. Mode de conduite du projet.....	20
3.1 Approbation des investissements.....	20
3.2 Suivi de la garantie	20
3.3 Appel d'offres.....	20
4. Conséquences des projets de décrets	21
4.1 Conséquences sur le budget d'investissement.....	21
4.2 Amortissement annuel	21
4.3 Charges d'intérêt	21
4.4 Conséquences sur l'effectif du personnel.....	21
4.6 Conséquences sur les communes.....	23
4.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie	24
4.8 Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)	24
4.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA.....	25
4.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD.....	25
4.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)	25
4.12 Incidences informatiques.....	25
4.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)	25
4.14 Simplifications administratives	25
4.15 Protection des données	25
4.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement	26
Conclusion	28

INTRODUCTION

Le présent EMPD a pour objet l'octroi de trois garanties d'emprunt de l'Etat aux entreprises de transports publics Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA (MBC), Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR) et Transports Publics du Chablais SA (TPC).

Les trois demandes de garanties sont destinées à des entreprises de transports publics pour des projets nécessaires au maintien et à l'amélioration de leurs prestations de service public, au sens de l'article 6, alinéa 1 de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP, BLV 740.21), raison principale qui a conduit à les regrouper dans un unique EMPD. En l'occurrence il s'agit de la rénovation et de l'entretien des infrastructures des funiculaires MBC (une ligne) et MVR (trois lignes), et du renouvellement du matériel roulant nécessaire à l'exploitation de la ligne TPC Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye. Les cinq lignes concernées par les investissements sont reconnues comme étant d'importance régionale au sens de la LMTP.

L'importance des objets susmentionnés est multidimensionnelle. Il faut en premier lieu relever leur rôle dans la chaîne des transports publics. Il est en effet primordial, au vu des modifications climatiques auxquelles nous sommes confrontés, de favoriser le transport multimodal et le report modal en renforçant les lignes de transports publics, que ce soit au niveau de leur qualité ou de la densité de l'offre.

De par leur longue histoire, les lignes nécessitant des investissements font partie du patrimoine du Canton de Vaud. Elles sont en effet exploitées depuis la fin du 19^e siècle pour la plus ancienne (Territet-Glion, 1887) et le début du 20^e siècle pour la plus récente (Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye, 1913).

Au-delà de l'importance historique de ces lignes, il faut en dernier lieu retenir leur vocation en partie touristique, de nature à renforcer l'économie des régions concernées.

L'EMPD est scindé en deux volets distincts, en fonction de la nature des projets.

Le premier volet (chapitre 1, p.4) concerne la rénovation des infrastructures des funiculaires des entreprises MBC et MVR. Le deuxième volet (chapitre 2, p.14) concerne le renouvellement du matériel roulant TPC nécessaire à l'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye.

1. PRESENTATION DU PROJET DE RENOVATION DES FUNICULAIRES MVR ET MBC

1.1 Objets des décrets

Les deux projets de décrets portent sur le financement des investissements dans l'infrastructure des funiculaires des entreprises Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA (MBC) et Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR).

Le funiculaire MBC « Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville » ainsi que les deux funiculaires MVR « Territet – Glion » et « Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin » sont considérés comme lignes de trafic régional, au sens de l'article 7, alinéa 1 de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP, BLV 740.21).

Le funiculaire MVR « Les Avants – Sonloup » est quant à lui considéré comme ligne assimilée au trafic régional, selon l'article 7, alinéa 3, lettre c. LMTP.

Dans le but de distinguer les engagements et le suivi des garanties de l'Etat, deux décrets distincts sont établis, l'un pour MBC et l'autre pour MVR.

1.2 Contexte

Les entreprises de transports MBC et MVR exploitent des funiculaires faisant l'objet d'une subvention d'exploitation pour le transport de voyageurs sur les lignes de trafic régional et assimilées au trafic régional, au sens de l'article 6, alinéa 1, lettre a. LMTP.

Les lignes de funiculaires concernées par le présent EMPD sont les suivantes :

MBC

- Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville (cadre-horaire n° 2003)

MVR

- Territet – Glion (cadre-horaire n° 2054)
- Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin (cadre-horaire n° 2050)
- Les Avants – Sonloup (cadre-horaire n° 2057)

Les infrastructures nécessaires au bon fonctionnement de ces funiculaires doivent faire l'objet d'un entretien régulier et d'adaptations aux normes de sécurité et d'exploitation. Le financement de ces investissements, objet du présent EMPD, est réparti entre les commanditaires fédéraux et cantonaux selon les modalités décrites au chapitre 1.2.1.

1.2.1 Mode de financement des funiculaires

1.2.1.1 Financement de l'exploitation des funiculaires

S'agissant de trafic régional de voyageurs (TRV), l'exploitation des lignes Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville, Territet – Glion et Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin est cofinancée par la Confédération et le Canton en regard de l'article 28 de la loi sur le transport de voyageurs (LTV, RS 745.1).

La ligne Les Avants – Sonloup n'ayant pas de fonction de desserte au sens de l'article 3, alinéa 1 LTV, elle ne rentre pas dans le champ des subventions fédérales. Cette ligne est toutefois considérée comme étant assimilée au trafic régional selon l'article 7, alinéa 3, lettre c. LMTP et son financement est assuré par l'Etat.

Le financement cantonal de l'exploitation des lignes de funiculaires est imputé au budget de fonctionnement de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).

Les subventions annuelles sont fixées dans le cadre de conventions de financement biennales (offres TRV) établies entre les commanditaires et les entreprises de transport, sur la base d'offres présentées par ces dernières.

1.2.1.2 Financement des infrastructures des installations de transports à câbles (funiculaires et téléphériques)

Selon les nouvelles dispositions légales en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2016 avec l'entrée en vigueur de FAIF, le financement des infrastructures des transports à câble doit être partagé entre les secteurs infrastructure et trafic des entreprises concernées, selon les modalités décrites ci-après.

Secteur infrastructure

a. Bases juridiques fédérales du financement des installations à câbles

Conformément à l'art. 18a, let. b, de la loi sur les installations à câbles (LlCa ; RS 743.01), les art. 49 à 57 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 745.1) s'appliquent, par analogie, au financement de l'infrastructure des installations à câbles.

Les dispositions d'exécution figurent à l'art. 38 de l'ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF ; RS 742.120) :

¹ *Les investissements dans les installations de transport à câbles indemnisées par la Confédération et les cantons conformément aux art. 28 à 31c LTV peuvent faire l'objet de conventions de financement. Ces conventions sont valables jusqu'à l'achèvement du projet.*

² *Sont considérés comme investissements dans l'infrastructure des installations de transport à câbles au sens de l'art. 18a, let. b, de la loi du 23 juin 2006 sur les installations à câbles 50 % d'un investissement global. Les contributions d'investissement sont versées à fonds perdus.*

Conformément à l'art. 29, al. 6, de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV ; RS 745.16) :

⁶ *Pour les installations de transport à câbles, le trafic régional de voyageurs, l'infrastructure et le trafic marchandises forment un secteur commun. L'OFT décide des exceptions.*

Par conséquent, tous les coûts non couverts, y compris les coûts subséquents des investissements, sont financés par les indemnités du TRV et aucune convention de prestations (CP) n'est conclue pour l'infrastructure des installations à câbles. Il en va de même pour les entreprises exploitant à la fois des installations à câbles et des infrastructures ferroviaires, pour lesquelles des CP sont conclues avec la Confédération.

Pour les investissements dans les infrastructures des installations à câbles, la section Réseau ferré (division Financement) de l'OFT conclut des conventions de financement (CF) spécifiques au projet avec les entreprises d'installations à câbles conformément à l'art. 38 OCPF.

b. Principes de financement (selon directive OFT)

50 % des investissements (renouvellement partiel ou total de l'installation à câbles) des installations à câbles indemnisées sont financés par des contributions à fonds perdus du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). À cet effet, une convention de financement est conclue entre la Confédération et l'entreprise.

Pour financer les 50 % restants de l'investissement, les options suivantes sont possibles :

- fonds propres (y compris les augmentations de capital social) ;
- prêts sans intérêts des cantons ou des communes ;
- contributions à fonds perdus des cantons ou des communes ;
- financement par des tiers, par exemple des prêts bancaires (l'octroi d'une garantie fédérale n'est pas prévu).

Les amortissements et coûts financiers des investissements peuvent être imputés dans les offres TRV uniquement s'ils sont financés par des fonds propres, des prêts ou des financements de tiers. Pour les installations financées à fonds perdus via le FIF, les offres de TRV ne peuvent faire valoir aucun amortissement ni intérêt.

Conformément à l'art. 19 de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16), les commanditaires doivent avoir donné leur accord préalable aux investissements.

La contribution du FIF est indépendante des fonds propres éventuellement disponibles. Les fonds propres doivent être affectés au financement des parts d'investissements non couvertes par la contribution du FIF.

Pour les petits investissements sur des installations à câbles en exploitation, qui peuvent être financés par les fonds propres de l'entreprise, il n'est pas nécessaire de conclure une convention de financement. La décision est prise conjointement par les commanditaires et l'entreprise au cas par cas sur la base des plans d'investissement des entreprises.

Secteur trafic

Comme exposé ci-dessus, les investissements non financés via le FIF, soit 50% de l'investissement total, doivent être financés par l'entreprise ou par un tiers, qui peut être le Canton.

Selon les dispositions de l'article 19, alinéa 1 OITRV :

"Les coûts subséquents des investissements peuvent être intégrés dans les comptes prévisionnels d'une offre (cf. chapitre 1.2.1.1 du présent EMPD) si les commanditaires ont donné leur accord avant que l'investissement soit effectué."

Les coûts subséquents des investissements mentionnés dans l'OITRV sont composés des amortissements et des charges d'intérêts relatifs aux emprunts contractés pour le financement de ces derniers.

Dans le cas présent, les investissements planifiés par MBC et MVR, prévus avec un financement au moyen des garanties cantonales sollicitées dans le présent EMPD, ont été formellement approuvés par les commanditaires fédéraux et cantonaux et leurs coûts subséquents peuvent dès lors être imputés dans les offres TRV des compagnies MBC et MVR.

1.3 Nécessité d'une garantie cantonale

L'indemnisation du trafic régional de voyageurs, qui inclut les coûts subséquents mentionnés ci-dessus, étant cofinancée par le Canton (53%) et la Confédération (47%), le Canton estime qu'un financement des 50% des investissements non pris en charge par le FIF via une garantie de l'Etat est la solution la plus avantageuse en regard des finances de l'Etat.

En effet, par le biais d'une garantie cantonale, les entreprises pourront trouver les fonds nécessaires sur le marché des capitaux à un taux d'intérêt attractif, et les coûts subséquents de ces emprunts et des investissements y relatifs seront partagés entre le Canton et la Confédération selon les modalités décrites ci-dessus, dans le cadre des offres TRV.

Les coûts subséquents d'emprunts contractés sans garantie cantonale devraient également être assumés par les commanditaires, mais seraient plus élevés en raison du taux d'intérêt négocié sans garantie cantonale.

Un financement cantonal à fonds perdus de la part non prise en charge par le FIF ne permettrait quant à lui pas de faire porter une part des coûts subséquents à la Confédération, car dans ce cas de figure, les coûts subséquents seraient uniquement des charges d'intérêts et d'amortissements internes à l'Etat.

Ainsi, le financement via une garantie d'emprunt de l'Etat des 50% d'investissements non pris en charge par la Confédération représente l'alternative la plus économique en regard du budget de l'Etat.

Pour rappel, la ligne les Avants – Sonloup, sans fonction de desserte, n'est pas concernée par les financements fédéraux, tant pour l'infrastructure que pour l'exploitation. L'intégralité des investissements sera financée par le biais d'emprunts garantis par l'Etat, qui prendra également en charge les coûts subséquents.

1.4 Funiculaire MBC

1.4.1 Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville

Le funiculaire Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville est exploité depuis 1897, il assure un rabattement du centre régional de Cossonay sur la gare de Cossonay-Penthalaz et son site stratégique de développement d'activités, ainsi qu'une connexion avec le centre de Penthalaz.

La longueur de l'installation est de 1228 mètres, pour un dénivelé de 180 mètres et une inclinaison maximale de 12.8%.

312'000 voyageurs ont été transportés en 2018.

Il a été modernisé à plusieurs reprises et en 2010, au vu de sa vétusté, une première phase de reconstruction a été menée pour un coût total de CHF 10'800'000.-, entièrement financé par la convention de prestations infrastructure MBC 2013-2016 cofinancée par le Canton et la Confédération.

Actuellement, la capacité d'une cabine de funiculaire est de 47 places au maximum et sa vitesse est de 4.5m/s. Avec 7 paires de courses par heure de pointe, la capacité horaire maximale est aujourd'hui de 320 places par heure et par sens.

En 2018, aux heures de pointe, les comptages dénombrent en moyenne 177 voyageurs le matin dans les deux sens, dont 132 dans le sens le plus chargé et 110 sur les courses donnant correspondance à des trains en gare CFF de Cossonay-Penthalaz.

L'augmentation de la fréquentation (demande) attendue à la gare de RER de Cossonay-Penthalaz dans les 10 prochaines années est d'environ 30%.

Selon les prévisions (StatVD), la croissance attendue à l'horizon 2025 est de +8'060 habitants (+9.8% par rapport à 2018) pour le district de Morges et de +8'061 habitants (+11.9% par rapport à 2018) pour le district du Gros-de-Vaud.

Le funiculaire Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville constitue un axe de transport public efficace, en termes de durée de parcours, de cadence et de confort entre les villages de Cossonay et Penthalaz. Il permet un rabattement sur la gare RER de Cossonay-Penthalaz, qui verra sa desserte renforcée à court terme, et deviendra encore plus attractive pour les déplacements pendulaires.

Le Canton prévoit en effet une offre de quatre trains par heure entre Cossonay-Penthalaz et Cully à l'horizon mi-2022, qui permettra éventuellement un lissage des pics de fréquentation du funiculaire aux heures de pointe.

Prenant en compte les éléments ci-dessus, les prévisions démontrent néanmoins que le funiculaire n'offrira plus de capacité suffisante sur certaines courses dès 2021, avec un dépassement des limites de capacité en 2023.

Le projet des MBC, qui est la 2^e phase des travaux réalisés en 2014, prévoit l'acquisition de nouvelles cabines, l'augmentation de la vitesse de circulation et le renouvellement des stations amont et aval. Le profil en long sera également adapté sur le bas du tracé, sur une longueur de 100 mètres, le plancher des cabines se trouvera alors au même niveau que le trottoir lors de l'arrêt en station, tant en aval qu'en amont.

Les cabines auront une capacité de 60 places et rouleront à 7m/s à une cadence pouvant aller à une course toutes les 5 minutes. La capacité horaire maximale s'élèvera à 720 personnes par heure et par sens.

Il est à noter que l'augmentation de la capacité des cabines provoque un allongement du véhicule à 7,7 mètres, compatible avec le croisement actuel qui a été dimensionné à cet effet en 2014. Il n'est donc pas nécessaire de modifier le point de croisement.

Le temps de parcours se réduira à 220 secondes (360 secondes aujourd'hui) et le temps d'arrêt en station sera de 80 secondes, de façon à garantir la cadence 5' en exploitation, ce qui constitue une amélioration significative de l'offre TRV dans la région concernée.

La rénovation de la gare aval de Cossonay-Penthalaz permettra de la rendre totalement compatible avec les normes LHand, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, contrairement à la gare amont de Cossonay-Ville.

1.4.1.1 Travaux prévus

➤ **Infrastructures et transports à câbles**

- ⇒ Remplacement des véhicules (deux cabines d'une capacité de 60 personnes) ;
- ⇒ Correction du profil en aval du pont sur la route cantonale à Penthalaz et adaptation de la voie en station aval (rails, fixations, galets de lignes) afin d'abaisser le niveau d'embarquement de la station aval, de plain-pied avec la route de Gollion – place de la Gare ;
- ⇒ Adaptation de la voie et de la structure portante en station amont pour l'intégration dans le nouveau bâtiment de la station ;
- ⇒ Remplacement du système de tension en station aval ;
- ⇒ Remplacement des poulies motrices (nouveau diamètre de 2'200 mm adapté aux véhicules) ;
- ⇒ Déplacement de l'entraînement et des armoires électriques ;
- ⇒ Remplacement des portes de quai y inclus les parois et structures métalliques (adaptation aux cabines).

La partie infrastructure constituée des ponts et charpente métalliques, superstructures, fondation en micro-pieux réalisée en 2014 n'est pas modifiée. Le moteur est également conservé et déplacé ainsi que l'installation d'entraînement et les armoires électriques.

➤ **Stations amont et aval**

Les stations actuelles ne pouvant pas accueillir les véhicules redimensionnés, ni les poulies de nouveau diamètre, elles doivent être totalement reconstruites. De plus, la station aval présente actuellement un accès dénivelé depuis la place de la Gare, dispose d'une accessibilité peu aisée et ne répond pas complètement aux normes LHand. Cette station doit être repensée et reconstruite de façon à présenter un accès à niveau depuis la place de la Gare, répondant totalement à la LHand.

Equipements Cossonay-Ville (station amont)

- ⇒ Salle d'attente ;
- ⇒ Salle des machines, salle de commande, atelier simplifié permettant les réparations urgentes sur place et l'entretien des pièces lors des révisions mensuelles et annuelles ;
- ⇒ Fosse de maintenance ;
- ⇒ Local technique bâtiment (chauffage, électricité), dépôt huiles / graisses (besoin hebdomadaire sur place) ;
- ⇒ WC pour le personnel ;
- ⇒ Garage pour un véhicule routier :

En lieu et place de la halle en bois actuelle, située en prolongement de la station amont et séparée de celle-ci par une zone peu exploitable, les MBC intègrent la partie garage au bâtiment de la station renouvelée. Ceci permet une architecture rationnelle et simplifiée pour un coût inférieur à une construction séparée. La partie garage occupera une surface de 54 m² sur un total de 370 m². Le coût supplémentaire dû à cet élément est de CHF 276'000.-, soit 2,7% des coûts totaux. Les charges financières et les charges d'exploitation inhérentes au garage seront refacturées au(x) secteur(s) exploitant cette surface.

Equipements Cossonay-Penthalaz (station aval)

- ⇒ Salle d'attente ;
- ⇒ Fosse de travail (accès au plancher sous la cabine, par ex. pour le réglage des câbles) ;
- ⇒ Local technique avec les commandes de la station ;
- ⇒ Local pour le personnel de maintenance.

1.4.1.2 Deux-roues non motorisés

Les vélos seront acceptés dans les cabines, en fonction de la place disponible.

Stationnements :

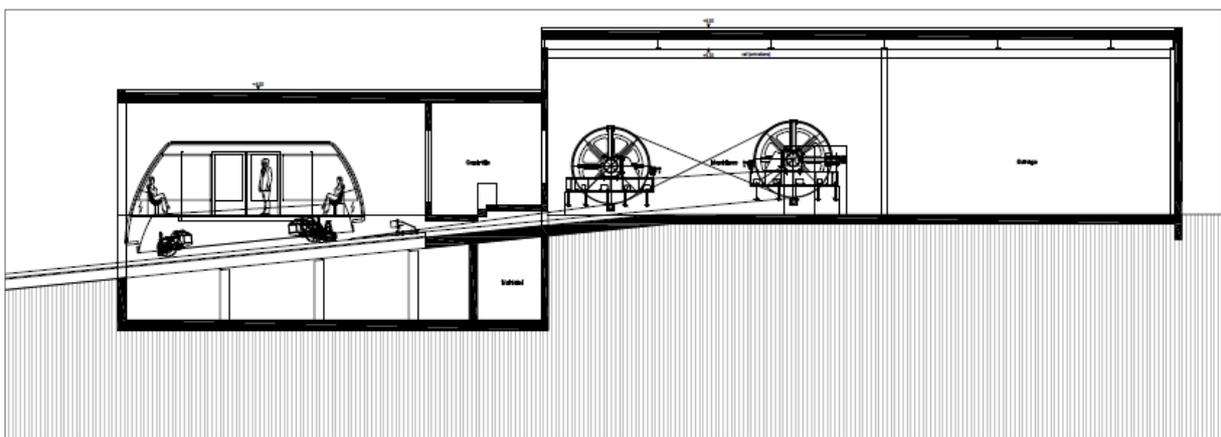
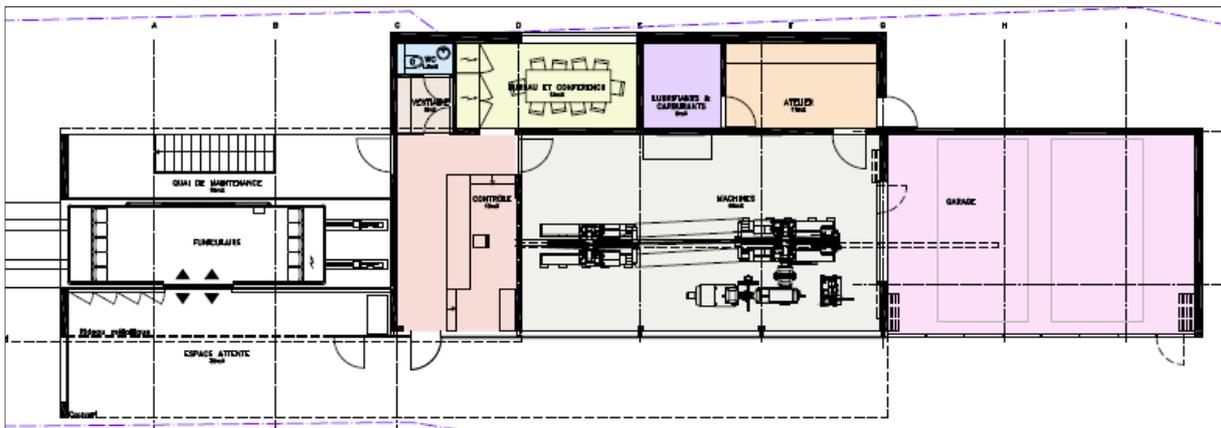
- ⇒ Gare avale (Cossonay-Penthalaz)
L'interface de la gare CFF de Cossonay-Penthalaz fait actuellement l'objet d'une étude d'aménagement conjointement menée par les CFF, la Commune de Penthalaz et la DGMR. Au stade de l'étude préliminaire de 2019, il est recommandé de créer 80 places de stationnement dans une 1^{ère} étape et d'adapter l'offre en fonction de l'évolution observée de la demande dans une 2^e étape.
- ⇒ Gare Amont (Cossonay-Ville)
Un projet de stationnement pour vélos, d'environ 50 places, est prévu à la gare amont de Cossonay-Ville. Ce projet est mené par la Commune de Cossonay en collaboration avec les MBC.

1.4.1.3 Illustrations

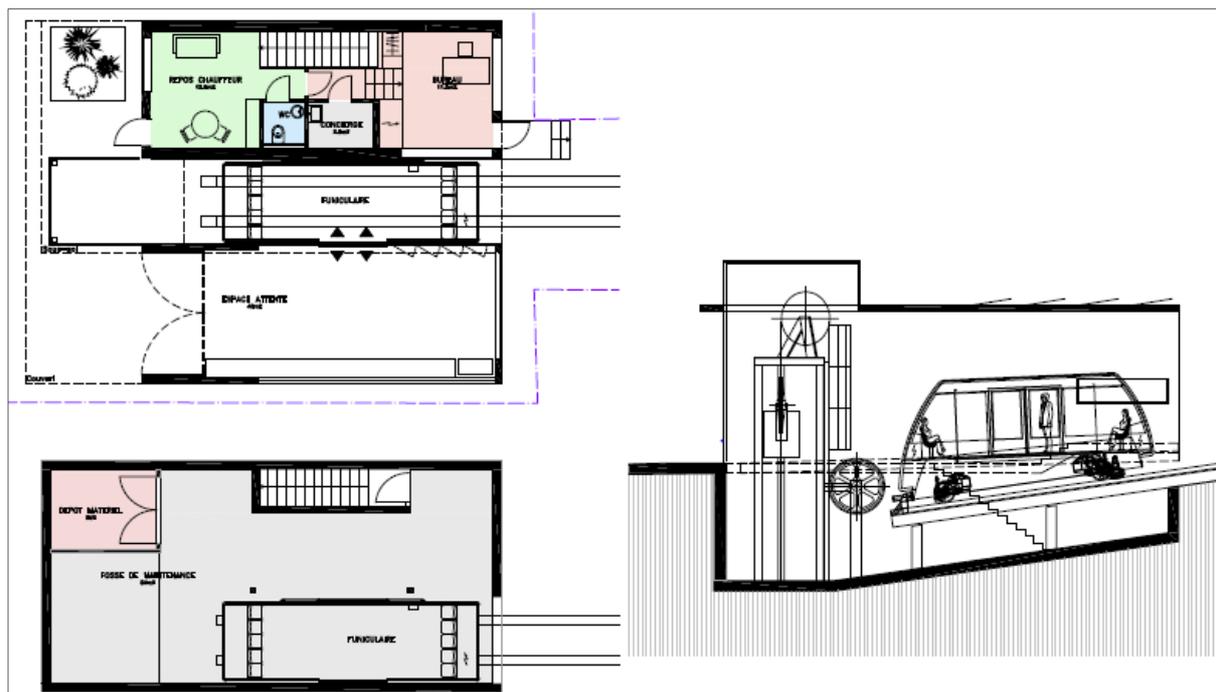
Nouvelles cabines



Station amont (Cossonay-Ville)



Station aval (Cossonay-Penthalaz)



1.4.1.4 Budget

Objets	CHF (HT)
Technique de remontées mécaniques	
Honoraires	180'000
Travaux	4'320'000
Sous-total	4'500'000
Bâtiments	
Honoraires	172'000
Travaux	3'220'000
Sous-total	3'392'000
Génie civil	
Honoraires	122'000
Travaux	965'000
Sous-total	1'087'000
Substitution par bus 2020	
Offre de substitution	897'000
Sous-total	897'000
Sous-total travaux	9'876'000
Gestion du projet	149'000
Frais financiers (int. Intercalaires 2% activables)	155'000
Total	10'180'000

1.4.1.5 Répartition du financement

Sources de financements	CHF (HT)
Financement FIF	4'952'000.-
Emprunts garantis VD	5'228'000.-
Total	10'180'000.-

La différence de CHF 276'000.- entre la part financée par la garantie VD et le part financée par le fonds FIF provient du garage prévu dans la station amont (cf. chapitre 1.5.1.1). Ce garage n'étant pas nécessaire à l'exploitation du funiculaire, il ne peut pas bénéficier d'une subvention fédérale provenant du FIF.

Les coûts subséquents de l'emprunt à contracter par MBC pour le financement du garage devant être ventilés dans le(s) secteur(s) utilisant ce dernier, vraisemblablement le secteur trafic urbain également indemnisé par le Canton, il est dans l'intérêt de l'Etat de garantir également cette partie de l'emprunt afin d'assurer un taux d'intérêt le plus bas possible.

Ainsi, la garantie d'emprunt sollicitée pour le funiculaire MBC Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville est de CHF 5'228'000.-, arrondie à CHF 5'230'000.-.

1.5 Funiculaires MVR

1.5.1 Territet – Glion

Le funiculaire Territet – Glion a été construit en 1883. Il relie Territet, Collonges et Glion en 6 minutes.

Il offre une correspondance à Territet avec la ligne VMCV 201 (Vevey – Rennaz), la ligne CFF S2 (Lausanne — Villeneuve) ainsi qu'avec les lignes CGN (débarcadère Territet Lac). A Glion, on retrouve les correspondances de la ligne MVR Montreux — Glion — Caux — Rochers de Naye.

La longueur de l'installation est de 640 mètres, pour un dénivelé de 301 mètres et une inclinaison maximale de 57%.

150'000 voyageurs ont été transportés en 2018.

La dernière révision conséquente a eu lieu en 1975, avec diverses adaptations comme la mise en place de l'automatisation de son fonctionnement, la construction de nouvelles cabines et une adaptation de l'infrastructure.

1.5.1.1 Travaux prévus

L'assainissement de l'infrastructure et des ponts (datant majoritairement de la construction) ainsi que la construction complète du chemin de fuite sont nécessaires. Pour permettre la mise aux normes prévues dans la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand ; RS 151.3) avant l'échéance légale fixée au 31.12.2023, les gares de Territet et Glion ainsi que la machinerie doivent être adaptées et modernisées. Il est à relever que la halte intermédiaire de Collonge est déjà aux normes LHand.

Les travaux prévus couvrent la période 2020-2023.

Catégorie	Type de travaux	CHF (HT)
Bâtiments	Station de Territet : assainissement fosse et intégration LHand	1'050'000.-
	Station de Glion : assainissement fosse et intégration LHand	1'000'000.-
	Station de Glion : renouvellement salle des machines	550'000.-
Ouvrages d'art	Inventaire des ouvrages d'art	15'000.-
	Inspection principale des ouvrages d'art	30'000.-
	Pont Avenue de Collonge : réfection yc part dalle préfabriquée	800'000.-
	Pont Vieux chemin Montreux-Glion : réfection yc part dalle préfabriquée	800'000.-
	Pont Sentier de Chantemerle : réfection yc dalle préfabriquée	670'000.-
	Pont Sentier de la Crottaz : réfection culées	
	Mur de soutènement : réfection	
	Zone croisement : porte-à-faux	
Infrastructure	Démolition et excavation du support actuel	2'240'000.-
	Nouveaux éléments préfabriqués sauf parties ponts	
	Cunette longitudinale	
	Chemin de fuite, voie d'entretien et clôtures	215'000.-
	Démontage voie	150'000.-
Câbles, poulies et superstructure	Roulement des poulies, garnitures des poulies, portes de quai, butoirs, fixations des rails, galets de lignes, câble tracteur	1'370'000.-
Moteurs et freins	Remplacement entraînement complet	770'000.-
Electrotechnique	Remplacement armoires électriques, moteur, signalétique, commande principale, électronique de puissance, dispositif de contrôle, surveillance de mise à terre du câble tracteur.	976'000.-
Voitures et funiculaires	Révision des charriots et des freins, remplacement chasse-corps, isolation tambour d'enroulement du câble, transformation rails	220'000.-
TOTAL		10'856'000.-

1.5.1.2 Répartition du financement

Sources de financements	CHF (HT)
Financement FIF	5'428'000.-
Emprunts garantis VD	5'428'000.-
Total	10'856'000.-

Ainsi, la garantie d'emprunt sollicitée pour le funiculaire MVR Territet - Glion est de CHF 5'428'000.-.

1.5.2 Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin

Le funiculaire Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin a été mis en service en 1900.

Il relie Vevey, Corseaux, Beau-Site, Chardonne-Jongny, La Baume et Le Mont-Pèlerin en 10 minutes. Il offre une correspondance à Vevey avec les lignes VMCV 201 (Vevey – Rennaz), 212 (Vevey – Nant VD/Fenil-sur-Corsier), 213 (Vevey – Châtel -St-Denis), 216 (Vevey – Bossonnens), et avec la ligne CFF S7 (Vevey – Palézieux).

La longueur de l'installation est de 1578 mètres, pour un dénivelé de 135 mètres et une inclinaison maximale de 54%.

410'000 voyageurs ont été transportés en 2018.

L'installation a subi une rénovation lourde de ses infrastructures et de ses cabines en 2014, elle est conforme aux normes LHand.

Les travaux prévus relèvent du maintien de la substance de l'infrastructure et couvrent la période 2020-2025.

1.5.2.1 Travaux prévus

Catégorie	Type de travaux	CHF (HT)
Bâtiments	Mise en place d'un éclairage fixe de travail dans les fosses amont et aval	50'000.-
	Rénovations	250'000.-
Ouvrages d'art	Inventaire des ouvrages d'art	50'000.-
	Inspection principale des ouvrages d'art	20'000.-
	Renouvellement du passage supérieur Rte du Cyprès, Km 0.244	1'850'000.-
	Démontage et démantèlement passage supérieur, Km 0.273	350'000.-
	Renouvellement passage supérieur, Km 0.330	580'000.-
	Renouvellement du tablier du passage supérieur Ch. des Sorbiers, Km 1.037	1'060'000.-
	Maintien de la substance du passage supérieur Ch. des Roches, Km 1.084 : Conservation, remise en état profonde et réfection étanchéité du tablier	860'000.-
	Renouvellement du tablier du passage supérieur Ch. de la Baume, Km 1.180	1'100'000.-
	Renouvellement du tablier du passage supérieur sentier de la Piaz, Km 1.468	740'000.-
Renouvellement du tablier du passage supérieur Ch. de l'Ecouralaz, Km 1.484	1'060'000.-	
Installations à basse tension et de télécommunication	Remplacement des écrans d'affichage des horaires et intégration à la plateforme Synthèse	100'000.-
Installations d'accueil	Eclairage de l'escalier de secours et d'évacuation entre Vevey et le Mont-Pèlerin	350'000.-
TOTAL		8'420'000.-

1.5.2.2 Répartition du financement

Sources de financements	CHF (HT)
Financement FIF	4'210'000.-
Emprunts garantis VD	4'210'000.-
Total	8'420'000.-

Ainsi, la garantie d'emprunt sollicitée pour le funiculaire MVR Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin est de CHF 4'210'000.-.

1.5.3 Les Avants – Sonloup

Le funiculaire Les Avants – Sonloup a été mis en service en 1910.

Il relie Les Avants à Sonloup en 6 minutes et offre une correspondance aux Avants avec la ligne MOB Montreux – Zweisimmen.

La longueur de l'installation est de 532 mètres, pour un dénivelé de 180 mètres et une inclinaison maximale de 54.5%.

30'000 voyageurs ont été transportés en 2018.

Les travaux prévus relèvent du maintien de la substance de l'infrastructure et de la mise en conformité aux normes sécuritaires (escalier d'évacuation et chemin de fuite) et couvrent la période 2020-2025.

1.5.3.1 Travaux prévus

Catégorie	Type de travaux	CHF (HT)
Ouvrages d'art	Etude d'évaluation de l'étanchéité du viaduc et de la structure porteuse de la voie	40'000.-
	Assainissement des ouvrages d'art	300'000.-
Infrastructure	Etudes et dossier PAP chemin de fuite	150'000.-
	Réalisation escalier d'évacuation et chemin de fuite	1'400'000.-
	Modification de l'accès au quai de la station des Avants	60'000.-
Installations à basse tension et de télécommunication	Remplacement des écrans d'affichage des horaires et intégration à la plateforme Synthèse	50'000.-
TOTAL		2'000'000.-

1.5.3.2 Répartition du financement

S'agissant d'une ligne sans fonction de desserte, l'intégralité des investissements sont pris en charge par l'Etat.

Sources de financements	CHF (HT)
Financement FIF	0.-
Emprunts garantis VD	2'000'000.-
Total	2'000'000.-

Ainsi, la garantie d'emprunt sollicitée pour le funiculaire MVR Les Avants - Sonloup est de CHF 2'000'000.-.

En regard des chapitres 1.5.1, 1.5.2 et 1.5.3, la garantie d'emprunt totale sollicitée pour les trois funiculaires MVR est la suivante :

Lignes	Garantie en CHF (HT)
Territet – Glion	5'428'000.-
Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin	4'210'000.-
Les Avants – Sonloup	2'000'000.-
Total MVR	11'638'000.-

Ainsi, la garantie d'emprunt totale sollicitée pour les trois funiculaires MVR est de CHF 11'638'000.-.

2. PRESENTATION DU PROJET DE RENOUVELLEMENT DU MATERIEL ROULANT TPC NECESSAIRE A L'EXPLOITATION DE LA LIGNE VILLARS-SUR-OLLON – COL-DE-BRETAYE

2.1 Objet du décret

Le projet de décret porte sur le financement du renouvellement du matériel roulant des Transports Publics du Chablais SA (TPC) nécessaire à l'exploitation de la ligne ferroviaire Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye, considérée comme ligne assimilée au trafic régional, selon l'article 7, alinéa 3, lettre c. de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP, BLV 740.21).

2.2 Contexte

TPC est une entreprise de transport publique sise à Aigle, exploitant 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 2'130'000.

TPC exploite les lignes de chemin de fer suivantes :

Lignes	Type de trafic
Aigle – Ollon – Monthey – Champéry (AOMC)	Trafic régional de voyageurs (TRV)
Aigle – Le Sépey – Les Diablerets (ASD)	Trafic régional de voyageurs (TRV)
Aigle – Leysin (AL)	Trafic régional de voyageurs (TRV)
Bex – Villars-sur-Ollon (BV)	Trafic régional de voyageurs (TRV)
Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye (VB)	Trafic sans fonction de desserte*

*cf. chapitre 2.4.2

Renouvellement et développement de la flotte de véhicules TPC

En 2018, les TPC ont présenté aux commanditaires fédéraux et cantonaux leur projet de renouvellement et de développement de leur flotte de véhicules ferroviaires.

Le renouvellement du matériel roulant sur les lignes Aigle – Ollon - Monthey – Champéry, Aigle – Le Sépey – Les Diablerets, Aigle–Leysin, Bex–Villars-sur-Ollon et Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye est rendu nécessaire notamment par la vétusté du matériel roulant actuellement en service et par l'échéance de mise en œuvre de la loi fédérale sur l'égalité des handicapés (LHand ; RS 151.3), fixée au 1er janvier 2024. La LHand impose notamment des planchers bas dans les véhicules ferroviaires et au moins un accès à une hauteur de 35 cm au-dessus du niveau du rail. Les véhicules vieux pour la plupart de 30 ans ne répondent pas à ce critère et une transformation de ces derniers afin de les rendre compatibles avec la LHand serait compliquée et générerait des investissements disproportionnés pour des véhicules presque totalement amortis.

Cet investissement permettra également de poursuivre la standardisation et l'uniformisation des différentes lignes des TPC par des nouvelles synergies dans l'engagement, la réserve et l'entretien du matériel roulant. La politique énergétique est aussi un facteur-clé de ce renouvellement. Aujourd'hui, seules les rames de l'AOMC sont par exemple équipées de freins à récupération énergétique.

Le scénario de renouvellement retenu s'appuie sur l'acquisition, d'ici à 2023, de 13 automotrices doubles et de 13 voitures-pilotes pour les lignes AOMC, ASD, AL, BV et VB, constituant le marché de base* de l'appel d'offres.

Le marché relatif à l'offre de base, d'un montant total estimé à 140 millions de francs, fera l'objet d'un appel d'offres conformément à l'accord international sur les marchés publics.

Il s'agit d'une seule flotte standardisée, qui concerne les quatre lignes de chemin de fer des TPC. Dans le cadre des discussions menées avec la Confédération concernant cet investissement, l'office fédéral des transports (OFT) a cependant informé la DGMR qu'il ne pourrait pas entrer en matière, pour des raisons légales, sur l'octroi d'une garantie fédérale pour le matériel roulant dévolu au tronçon sans fonction de desserte Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye.

Ainsi, comme détaillé au chapitre 2.4.2 du présent EMPD, l'achat des véhicules destinés à la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye fait l'objet d'une demande de garantie de l'Etat, en raison du caractère sans fonction de desserte de cette ligne. Pour l'acquisition du matériel roulant destiné aux lignes relevant du trafic régional de voyageurs (TRV), les TPC feront appel à une garantie d'emprunt fédérale (cf. chapitre 2.4.1).

**11 automotrices doubles et 1 voiture-pilote sont quant à elles prévues en option pour pouvoir répondre aux futurs besoins de l'offre et à l'augmentation des cadences aux heures de pointe sur les quatre lignes TPC susmentionnées. Elles feront l'objet d'un projet spécifique ultérieurement si le besoin est confirmé.*

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

L'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye nécessite un parc de 6 compositions à 3 éléments chacune (automotrice double et voiture pilote, cf. illustration p.15), permettant d'offrir des cadences à 15 minutes (en heures de pointes durant l'hiver) et de disposer d'une composition de réserve en cas de perturbation, respectivement pour les périodes d'entretien des rames. Les compositions étant révisées durant les périodes de plus faible affluence au printemps et à l'automne.

L'évolution de la flotte nécessaire à l'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Bretaye se présente comme suit :

a) Matériel retiré du service

Deux locomotives HGe 4/4 et quatre voitures datant des années 1950-1960, ainsi que deux automotrices BDeh 4/4 à trois éléments datant de 1976 et 1977 seront retirées du service.

Ces véhicules, obsolètes, sont totalement amortis.

HGe 4/4 (1950-1960)



BDeh 4/4 (1976/1977)



b) Véhicules conservés

Les trois automotrices doubles Beh 4/8, mises en service en 2001, continueront à être exploitées. Seule leur technique de commande devra faire l'objet d'une modification, pour un montant de CHF 200'000.- par rame. Leur mise en conformité LHand sera assurée par l'ajout d'une nouvelle voiture-pilote surbaissée.

L'amortissement de ces véhicules prendra fin en 2033, y compris les CHF 200'000.- réinvestis dans chaque rame.

Beh 4/8 (2001)



c) Nouveaux véhicules

Pour compléter la flotte, les véhicules suivant devront être acquis par les TPC :

- 3 automotrices doubles à crémaillère de type Beh 4/8
- 4 voitures-pilotes surbaissées

Caractéristiques des nouveaux véhicules

Les points clés du cahier des charges des automotrices et des voitures-pilotes sont les suivants :

a. Automotrices doubles à crémaillère de type Beh 4/8

Les automotrices doubles avec deux bogies motorisés devront disposer d'une meilleure motorisation et d'une meilleure adhérence que les véhicules actuels.

Leur puissance devra permettre de tracter ou de pousser une voiture-pilote, permettant de renoncer à des doubles tractions d'automotrices pour les heures de fortes affluences.

Le nombre de places assises sera d'environ 140 places par train.

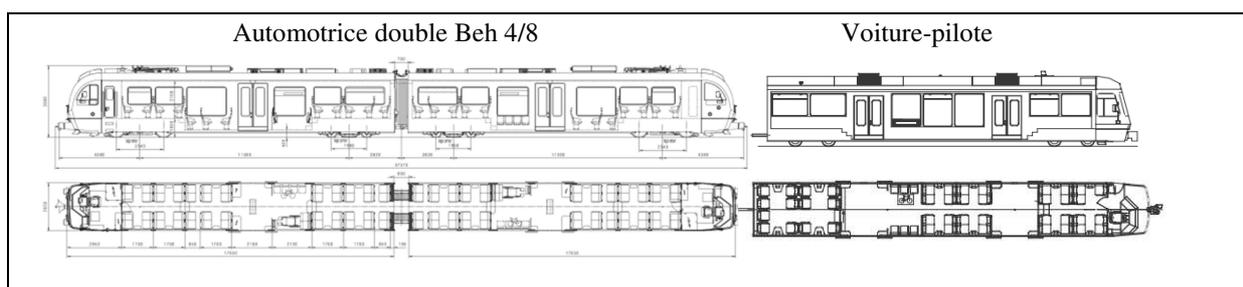
Ces nouvelles automotrices devront également être conçues pour une future utilisation automatique lorsque l'infrastructure le permettra. Avec une durée de vie au-delà de 2050, il sera probablement possible d'automatiser partiellement ou intégralement des tronçons de ligne.

b. Voitures-pilotes surbaissées

Le pool de voitures-pilotes devra être interchangeable et apte à circuler sur l'ensemble des lignes des TPC. Les voitures-pilotes seront donc équipées de la crémaillère. Leur aménagement intérieur sera par contre différencié en fonction des lignes afin de pouvoir répondre à différents types de clients (pendulaires, skieurs, touristes).

Des voitures-pilotes offriront un maximum de places assises pour être engagées lors de fortes affluences, d'autres seront équipées pour le transport de vélos et de skis.

Ces différentes configurations, respectivement leur possibilité de circuler sur l'ensemble des réseaux permettront de répondre aux besoins différents de la clientèle des TPC, mais également d'offrir des prestations complémentaires.



Rame AOMC Beh 4/8 (illustration à titre d'exemple)



c. Amortissements

L'amortissement de la nouvelle flotte est prévu selon les hypothèses suivantes, conformes aux dispositions prévues dans l'ordonnance sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC ; RS 742.221).

- Matériel roulant (70% du montant d'acquisition): 33 ans à partir de leur mise en service.
- Matériel électronique, informatique et d'informations à la clientèle (30% du montant d'investissement) : 17 ans à partir de leur mise en service.

2.4 Garanties d'emprunts

2.4.1 Garantie d'emprunt fédérale

Les investissements définis au chapitre 2.2 relèvent du trafic régional de voyageurs (TRV) cofinancé par la Confédération pour les lignes suivantes :

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

A ce titre, ils font l'objet d'une procédure d'approbation des investissements selon l'article 19 de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16) et leurs coûts subséquents (amortissements, charges d'intérêts des emprunts) seront indemnisés par les commanditaires dans le cadre des subventions à l'exploitation.

Ainsi, pour les investissements relevant du trafic régional de voyageurs, les entreprises de transport peuvent bénéficier d'une garantie d'emprunt fédérale délivrée par l'office fédéral des transports. Dans le cas du renouvellement du matériel roulant TPC, une garantie d'emprunt fédérale sera délivrée pour le matériel roulant nécessaire à l'exploitation des lignes TRV susmentionnées.

2.4.2 Garantie d'emprunt cantonale

Les garanties fédérales ne peuvent être octroyées que pour des investissements nécessaires à l'exploitation de lignes reconnues par la Confédération comme lignes de trafic régional de voyageurs (TRV), répondant aux critères définis dans la loi sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1).

Ces lignes doivent notamment remplir une fonction de desserte selon l'article 3 LTV, c'est-à-dire desservir une localité (d'au moins 100 habitants) habitée toute l'année.

Cette condition n'est pas remplie par la ligne TPC suivante :

- Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye.

Selon l'article 7, alinéa 3, lettre c de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21), la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye est considérée comme une section touristique de lignes de chemins de fer de montagne en prolongement de section de trafic régional, assimilée aux lignes de trafic régional et reconnue d'intérêt régional.

A ce titre, et conformément à l'article 6 LMTP, le Canton subventionne l'exploitation et les investissements nécessaires à l'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye.

En l'occurrence, s'agissant d'investissements de matériel roulant, le Canton soutient l'achat de matériel roulant par le biais d'une garantie d'emprunt de l'Etat et prendra en charge les coûts subséquents des emprunts (charges d'intérêts et amortissements) dans le cadre des subventions à l'exploitation imputées au budget de fonctionnement de la DGMR.

L'investissement conséquent pour lequel une garantie d'emprunt est sollicitée, d'un montant de 35'580'000.- francs, découle du dimensionnement de la flotte dédiée à la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye en fonction du besoin en heure de pointe, durant la période hivernale (cf chapitre 2.3).

Il est nécessaire de préciser à ce stade que l'essentiel des recettes de cette ligne sont générées par le transport des skieurs et des touristes se rendant au Col-de-Bretaye. L'investissement consenti permet dès lors de maintenir et de développer des recettes essentielles au maintien du taux de couverture de la ligne, qui était de 78% en 2018, et ainsi de contenir l'évolution des indemnités d'exploitations cantonales versées aux TPC.

L'octroi d'une garantie d'emprunt de l'Etat aux TPC leur permettra en effet de trouver les fonds nécessaires sur le marché des capitaux à des taux d'intérêt concurrentiels. Dans la mesure où les TPC peuvent imputer les charges d'intérêts concernées dans les offres de transport indemnisées par l'Etat, il est dans l'intérêt de ce dernier de les réduire autant que possible. Dès lors, l'octroi de la garantie d'emprunt sollicitée dans le présent EMPD répond à cet objectif.

2.5 Budget

Les investissements prévus par les TPC pour l'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye sont les suivants :

Matériel	Unités	Prix unitaire (CHF HT)	Coût total (CHF HT)
Automotrices doubles à crémaillères	3	8'250'000	24'750'000.-
Voitures-pilotes surbaissées	4	2'200'000	8'800'000.-
Modernisation automotrices existantes	3	200'000	600'000.-
Pièces de réserves		-	727'900.-
Total HT			34'877'900.-
Renchérissement 2%			697'558.-
Total à garantir			35'575'458.-

Ainsi, la garantie d'emprunt sollicitée pour le matériel roulant TPC est de CHF 35'575'458.-, arrondie à CHF 35'580'000.-.

3. MODE DE CONDUITE DU PROJET

3.1 Approbation des investissements

Les investissements dans les funiculaires et dans le matériel roulant font l'objet d'une approbation selon les modalités prévues à l'article 19 de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16). Ces approbations sont délivrées conjointement par les commanditaires fédéraux et cantonaux pour les lignes relevant du trafic régional de voyageurs.

Les investissements relatifs au funiculaire Les Avants-Sonloup feront l'objet d'une approbation d'investissement délivrée par le seul Canton, la ligne n'étant pas indemnisée par la Confédération.

L'approbation cantonale (selon l'article 19 OITRV) délivrée aux TPC pour le renouvellement de leur matériel roulant précisera les modalités de prise en charge des coûts subséquents des véhicules nécessaires à l'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye, non indemnisée par la Confédération.

Les entreprises sont responsables de la planification et de la réalisation des investissements prévus.

3.2 Suivi de la garantie

La procédure pour l'engagement de la garantie de l'Etat est fixée dans la directive d'exécution n° 26, établie par le Département des finances et des relations extérieures (DFIRE). Les modalités de cette directive seront communiquées aux entreprises MBC, MVR et TPC qui seront tenues de s'y conformer.

Conformément à la loi sur les subventions (LSubv ; BLV 610.15) et à son règlement d'application (chapitre III art. 8 à 10) qui demande de définir les modalités de suivi et de contrôle des subventions, MBC, MVR et TPC devront systématiquement fournir leurs comptes annuels ainsi que les rapports de leurs organes de révision à la DGMR, au plus tard au 30 juin de l'année n+1.

3.3 Appel d'offres

Les entreprises MBC, MVR et TPC concernées par les garanties sollicitées dans le présent EMPD sont soumises au concordat intercantonal pour les appels d'offres. Les procédures de mise au concours sont régies par l'accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP).

4. CONSEQUENCES DES PROJETS DE DECRETS

4.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Les projets de décrets n'ont pas de conséquences sur les actifs et les passifs des comptes du bilan de l'Etat. En revanche, s'agissant de garanties d'emprunts allouées par l'Etat de Vaud, celles-ci doivent faire l'objet d'une mention dans l'annexe aux comptes portant sur les engagements conditionnels de l'Etat.

4.1.1 Funiculaires MBC et MVR

Les garanties relatives au financement des funiculaires MBC et MVR sont prévues au budget 2020 et au plan d'investissement 2021-2024 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Total
Funiculaire MBC	4'150	760	-	-	-	4'910
Funiculaires MVR	1'000	2'500	2'500	-	-	6'000

L'échéancier prévu pour la libération des garanties d'emprunts MVR et MBC est le suivant :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Années 2024 et ss	Total
Funiculaire MBC	4'428	802	-	-	-	5'230
Funiculaires MVR	650	1'263	7'015	1'330	1'380	11'638

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

4.1.2 Matériel roulant TPC

La garantie relative au matériel roulant TPC est prévue au budget 2020 et au plan d'investissement 2021-2024 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Total
Matériel roulant TPC	3'900	5'000	2'000	5'000	4'000	19'900

L'échéancier prévu pour la libération de la garantie d'emprunts TPC est le suivant :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Total
Matériel roulant TPC	10'674	5'336	5'336	5'336	8'898	35'580

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

4.2 Amortissement annuel

S'agissant de garanties d'emprunts, il n'y a pas de charges d'amortissement directement à charge de l'Etat.

4.3 Charges d'intérêt

S'agissant de garanties d'emprunts, il n'y a pas de charges d'intérêt directement à charge de l'Etat.

4.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant

4.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

La loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP) fixe les règles applicables au financement des lignes régionales de transport public et la répartition des charges entre l'Etat et les communes.

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

Les investissements prévus par les MBC vont générer de nouvelles charges d'intérêts et d'amortissements. S'agissant d'une ligne de trafic régional de voyageurs reconnue par la Confédération, les charges supplémentaires sont financées par des indemnités d'exploitation additionnelles pour le trafic régional versées par la Confédération (47%) et l'Etat (53%) aux MBC.

Le tableau suivant présente les charges supplémentaires générées par les investissements prévus par les MBC par rapport à l'année 2019.

(En CHF)

Année	2020	2021	2022	2023	2024
Intérêts	0	48'503	48'503	48'503	48'503
Amortissements	0	146'978	146'978	146'978	146'978
Total	0	195'481	195'481	195'481	195'481
Part CH (47%)	0	91'876	91'876	91'876	91'876
Part VD (53%)	0	103'605	103'605	103'605	103'605

Selon l'article 15, alinéa 1 LMTP, les communes participent à raison de 30% à la subvention d'exploitation des lignes de trafic régional. En conséquence, l'augmentation de l'indemnité d'exploitation MBC se répartit comme suit entre l'Etat et les communes :

(En CHF)

Année	2020	2021	2022	2023	2024
Indemnités supplémentaires	0	103'605	103'605	103'605	103'605
Part des communes (30%)	0	31'081	31'081	31'081	31'081
Part nette à charge de l'Etat (70%)	0	72'524	72'524	72'524	72'524

4.5.2 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement de la garantie funiculaires MVR

Les investissements prévus par les MVR vont générer de nouvelles charges d'intérêts et d'amortissements. S'agissant des lignes de trafic régional de voyageurs reconnues par la Confédération, les charges supplémentaires des lignes TG et VCP sont financées par des indemnités d'exploitation additionnelles pour le trafic régional versées par la Confédération (47%) et l'Etat (53%) aux MVR.

S'agissant d'une ligne sans fonction de desserte, les charges supplémentaires de la ligne LAS sont financées par des indemnités d'exploitation additionnelles versées par l'Etat (100%) aux MVR.

Le tableau suivant présente les charges supplémentaires générées par les investissements prévus par les MVR par rapport à l'année 2019.

(En CHF)

Année	2020	2021	2022	2023	2024
Intérêts	5'450	22'775	98'300	175'050	194'200
Amortissements	78'322	283'819	413'006	451'642	484'463
Total	83'772	306'594	511'306	626'692	678'663
Part CH (47% TG et VCP)	37'383	137'893	219'555	261'455	284'762
Part VD (53% TG et VCP, 100% LAS)	46'389	168'701	291'751	365'237	393'901

Selon l'article 15, alinéa 1 LMTP, les communes participent à raison de 30% à la subvention d'exploitation des lignes de trafic régional et assimilées au trafic régional. En conséquence, l'augmentation de l'indemnité d'exploitation MVR se répartit comme suit entre l'Etat et les communes :

(En CHF)

Année	2020	2021	2022	2023	2024
Indemnités supplémentaires	46'389	168'701	291'751	365'237	393'901
Part des communes (30%)	13'917	50'610	87'525	109'571	118'170
Part nette à charge de l'Etat (70%)	32'472	118'091	204'226	255'666	275'731

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

L'acquisition de nouveaux véhicules implique une augmentation des charges de la ligne TPC Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye, notamment des charges d'intérêts et d'amortissements. S'agissant d'une ligne assimilée au trafic régional de voyageurs non reconnue par la Confédération, les charges supplémentaires sont financées par des indemnités d'exploitation additionnelles pour le trafic régional versées par l'Etat aux TPC.

Le tableau suivant présente les charges supplémentaires générées par les investissements prévus par les TPC par rapport à l'année 2019.

(En CHF)

Année	2020	2021	2022	2023	2024
Intérêts ¹	157'000	235'000	314'000	392'000	523'000
Amortissements	0	0	0	357'700	838'500
Economies ²	0	0	0	0	-30'000
Part VD (100%)	157'000	235'000	314'000	749'700	1'331'500

¹Les nouveaux véhicules ne seront amortis qu'à partir de 2023, date de leur mise en service. Les emprunts relatifs à leur acquisition devront cependant se faire en amont (notamment en raison du versement d'un tiers du montant à la commande), raison pour laquelle des charges d'intérêts sont prises en compte dès 2020.

²Economies réalisées sur l'entretien des véhicules grâce notamment à une flotte harmonisée.

Selon l'article 15, alinéa 1 LMTP, les communes participent à raison de 30% à la subvention d'exploitation des lignes de trafic régional ou assimilées aux lignes de trafic régional selon l'article 7, alinéa 3 LMTP. En conséquence, l'augmentation de l'indemnité d'exploitation TPC se répartit comme suit entre l'Etat et les communes :

(En CHF)

Année	2020	2021	2022	2023	2024
Indemnités supplémentaires	157'000	235'000	314'000	749'700	1'331'500
Part des communes (30%)	47'100	70'500	94'200	224'910	399'450
Part nette à charge de l'Etat (70%)	109'900	164'500	219'800	524'790	932'050

4.6 Conséquences sur les communes

4.6.1 Conséquences sur les communes de la garantie pour le financement de l'entretien funiculaire MBC

En application de la LMTP, les communes du bassin de transport concerné (Bassin 4 : Morges – Cossonay) contribuent aux subventions d'exploitation à raison de 30% pour les lignes régionales. La contribution des communes est répartie entre les communes selon la population et la qualité de desserte.

(En CHF)

Année	2020	2021	2022	2023	2024
Indemnités supplémentaires	103'605	103'605	103'605	103'605	103'605
Part des communes (30%)	31'081	31'081	31'081	31'081	31'081

4.6.2 Conséquences sur les communes des garanties pour le financement de l'entretien des funiculaires MVR

En application de la LMTP, les communes du bassin de transport concerné (Bassin 6 : Riviera – Pays d'Enhaut) contribuent aux subventions d'exploitation à raison de 30% pour les lignes régionales. La contribution des communes est répartie entre les communes selon la population et la qualité de desserte.

(En CHF)

Année	2020	2021	2022	2023	2024
Indemnités supplémentaires	46'389	168'701	291'751	365'237	393'901
Part des communes (30%)	13'917	50'610	87'525	109'571	118'170

4.6.3 Conséquences sur les communes de la garantie pour le financement du matériel roulant TPC

En application de la LMTP, les communes du bassin de transport concerné (Bassin 7 : Chablais) contribuent aux subventions d'exploitation à raison de 30% pour les lignes régionales. La contribution des communes est répartie entre les communes selon la population et la qualité de desserte.

(En CHF)

Année	2020	2021	2022	2023	2024
Indemnités supplémentaires	157'000	235'000	314'000	749'700	1'331'500
Part des communes (30%)	47'100	70'500	94'200	224'910	399'450

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

La modernisation des funiculaires MVR et MBC renforce l'attractivité des transports publics par rapport au transport individuel motorisé, ce qui est de nature à favoriser le report modal.

La consommation d'énergie est également au centre des préoccupations des entreprises. Ainsi, les nouveaux véhicules TPC seront équipés de freins à récupération énergétique, qui permettent de réinjecter du courant dans la ligne de contact afin de réduire la consommation électrique.

4.8 Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Les trois projets de décrets s'inscrivent dans le cadre de la ligne d'action A2 du plan directeur cantonal (4^e adaptation, état au 31 janvier 2018) dont l'objectif est de « développer une mobilité multimodale ».

« Le Canton 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. »

En assurant l'entretien des infrastructures des funiculaires MBC et MVR d'une part et le renouvellement du matériel roulant TPC d'autre part, le Canton permet d'atteindre un des objectifs figurant dans le cadre gris de la mesure PDCn A21 « Infrastructure de transports publics » qui est de « renforcer le rabattement des voyageurs par transports publics sur les gares bénéficiant d'une bonne desserte ferroviaire ».

Le funiculaire Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville assure en outre un rabattement du centre régional de Cossonay – Penthalaz, figurant dans le cadre gris de la mesure PDCn B11 « Agglomérations, centres cantonaux et régionaux » sur la gare CFF de Cossonay-Penthalaz et son site stratégique de développement figurant dans la mesure PDCn D11 « Pôles de développement ». Le cadre gris de la mesure D11 prévoit qu'une des orientations du Canton dans son intervention soit « d'assurer une bonne desserte des sites par les transports publics et la mobilité douce ». Le financement de l'entretien et du développement des infrastructures du funiculaire Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville s'inscrivent dans cette orientation.

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

Les projets de décrets sont conformes aux principes de la loi sur les subventions (LSubv ; BLV 610.15).

Les décrets sont basés sur les dispositions de la loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP).

Les conditions des garanties seront formalisées par des lettres de garanties émises par le Conseil d'Etat.

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

S'agissant d'une garantie de l'Etat, une analyse de conformité à l'article 163 Cst-VD est superflue dans la mesure où aucune mesure de compensation ne doit être ordonnée à ce jour. Les décrets étant soumis au référendum facultatif, la nature liée ou non des dépenses n'est pas déterminante s'agissant de la conformité avec l'article 163 Cst-VD.

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

4.16.1 Récapitulation des conséquences du projet d'octroi d'une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 5'230'000 pour le financement des investissements du funiculaire Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville

En milliers de francs

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	0	0	0	0
Amortissement	0	0	0	0	0
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires : Indemnités d'exploitation MBC	0	103,6	103,6	103,6	310,8
Total augmentation des charges	0	103,6	103,6	103,6	310,8
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires : Participation des communes aux indemnités d'exploitation MBC (30%)	0	31,1	31,1	31,1	93,3
Total net	0	72,5	72,5	72,5	217,5

4.16.2 Récapitulation des conséquences du projet d'octroi d'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

En milliers de francs

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	0	0	0	0
Amortissement	0	0	0	0	0
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires : Indemnités d'exploitation MVR	46,4	168,7	291,8	365,3	872,2
Total augmentation des charges	46,4	168,7	291,8	365,3	872,2
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires : Participation des communes aux indemnités d'exploitation MVR (30%)	13,9	50,6	87,5	109,6	261,6
Total net	32,5	118,1	204,3	255,7	610,6

4.16.3 Récapitulation des conséquences du projet d'octroi d'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

En milliers de francs

Intitulé	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	0	0	0	0
Amortissement	0	0	0	0	0
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires : Indemnités d'exploitation TPC	157,0	235,0	314,0	749,7	1'455,7
Total augmentation des charges	157,0	235,0	314,0	749,7	1'455,7
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires : Participation des communes aux indemnités d'exploitation TPC (30%)	47,1	70,5	94,2	224,9	436,7
Total net	109,9	164,5	219,8	524,8	1019,0

CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter les projets de décrets ci-après :

- projet de décret 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-Penthalaz – Cossonay-Ville ;
- projet de décret 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 ;
- projet de décret 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.

PROJET DE DÉCRET

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 - Penthalaz – Cossonay -Ville du 27 novembre 2019

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décrète

Art. 1

¹ L'Etat de Vaud accorde aux Transports de la région Morges -Bière- Cossonay SA (MBC) une garantie d'emprunt de CHF 5'230'000.- pour le financement des investissements du funiculaire Cossonay - Penthalaz – Cossonay -Ville

Art. 2

¹ Cette garantie est valable jusqu'au 31 décembre 2070.

Art. 3

¹ 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.

PROJET DE DÉCRET

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 du 27 novembre 2019

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ L'Etat de Vaud accorde aux Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR) une garantie d'emprunt de CHF 11'638'000.- pour le financement des investissements des funiculaires Territet – Glion, Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin et Les Avants – Sonloup.

Art. 2

¹ Cette garantie est valable jusqu'au 31 décembre 2070.

Art. 3

¹ 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.

PROJET DE DÉCRET

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 du 27 novembre 2019

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décrète

Art. 1

¹ L'Etat de Vaud accorde aux Transports Publics du Chablais SA (TPC) une garantie d'emprunt de CHF 35'580'000.- pour l'acquisition de matériel roulant, nécessaire à l'exploitation de la ligne Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye.

Art. 2

¹ Cette garantie est valable jusqu'au 31 décembre 2060.

Art. 3

¹ 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.