

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 36'687'000.- pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR), à hauteur de CHF 25'857'000.- et aux Transports publics du Chablais SA (TPC), à hauteur de CHF 10'830'000.-, relatifs aux contributions d'investissements destinées à l'infrastructure ferroviaire (conventions de prestations 2021-2024)

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	4
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.....	6
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 2021-2024	7
1.5.3 Détermination du pourcentage à charge du Canton de Vaud.....	8
1.5.4 Financement par prêts conditionnellement remboursables	11
1.6 Investissements 2021-2024	11
1.6.1 Nécessité des investissements	11
1.6.2 Dimensionnement du crédit.....	12
1.6.3 Options	13
1.6.4 Investissements MVR.....	14
1.6.5 Investissements TPC.....	17
1.6.6 Investissements totaux	18
2. Mode de conduite du projet.....	19
3. Conséquences du projet de décret.....	21
3.1 Conséquences sur le budget d'investissement	21
3.2 Amortissement annuel.....	21
3.3 Charges d'intérêt.....	21
3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel	21
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement.....	22
3.6 Conséquences sur les communes	22
3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie.....	22
3.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	23
3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA	23
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD	24
3.10.1 Principe de la dépense	24
3.10.2 Quotité de la dépense	24
3.10.3 Moment de la dépense.....	24
3.10.4 Conclusions	24
3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer).....	25
3.12 Incidences informatiques	25
3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	25
3.14 Simplifications administratives.....	25
3.15 Protection des données.....	25
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	25
4. Conclusion.....	26
PROJET DE DECRET.....	24

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 relative à l'infrastructure des lignes de chemin de fer régionales sont entrées en vigueur au 1er janvier 2016. 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 ainsi que 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 (GI), les cantons fournissant une contribution indirecte annuelle forfaitaire de 500 millions de francs au fonds FIF.

La présente demande de crédit concerne le financement 2021-2024 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 ainsi pas de fonction de desserte au sens de la loi fédérale 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 du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101) ;
- Loi fédérale du 20 mars 2005 sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1) ;
- Ordonnance fédérale du 4 novembre 2009 sur le transport des voyageurs (OTV ; RS 745.11) ;
- Loi fédérale du 5 octobre 1990 sur les aides financières et les indemnités (LSU ; RS 616.1) ;
- Ordonnance fédérale du 18 janvier 2011 concernant la comptabilité des entreprises de transport concessionnaires (OCEC ; RS 242.221) ;
- Ordonnance fédérale du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF ; RS 742.120) ;
- Constitution du Canton de Vaud du 14 avril 2003 (Cst-VD ; BLV 101.01) ;
- Loi cantonale du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21) ;
- Loi cantonale du 22 février 2005 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

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 2019 se monte à environ 2'420'000.

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 2019 se monte à environ 2'250'000.

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

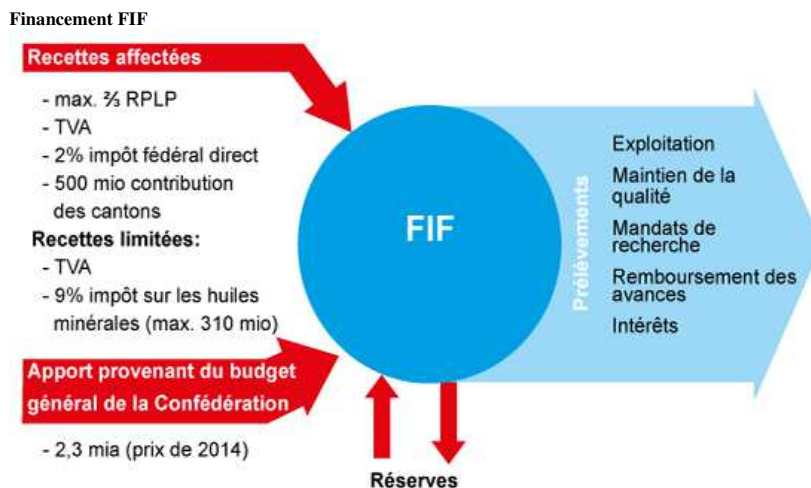
Suite à l'adoption par le peuple suisse du projet de « Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire » (FAIF) en date du 2 février 2014, de nouvelles règles de financement, mais aussi de nouvelles ressources sont allouées pour le développement des chemins de fer. Un fonds d'infrastructure 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 ainsi que 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 2021 du Canton de Vaud est de 32,68 millions de francs, soit 6,39% 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).



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^{er} janvier 2016, tous les gestionnaires d'infrastructure sont mis sur un pied d'égalité avec l'entrée en vigueur du FIF (cf. ch. 1.4.1). 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. 1.4.1).

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 LCdF et à l'article 21 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-Vevy-Riviera SA (MVR)
- Transports publics du Chablais SA (TPC)

Les conventions de prestations 2021-2024, basées sur les offres déposées par ces compagnies en 2020 ont été finalisées par l'Office fédéral des transports (ci-après OFT) entre le 4^e trimestre 2020 et le 1^{er} trimestre 2021.

Les montants figurant dans le présent EMPD font référence aux conventions susmentionnées.

1.4.3 Tronçons exclus du financement fédéral

Selon l'article 49 al.3 LCdF, 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 qui sont destinés à la desserte capillaire (let. a), ceux qui ne desservent pas de localités habitées toute l'année (let. b) et ceux qui servent à acheminer uniquement de faibles volumes de marchandises (let. c).

L'article 49 al. 3 let. b LCdF fait référence 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 :

Art. 3 Fonction de desserte

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'al. 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 :

Art. 5 Fonction de desserte (art. 3 LTV)

¹ 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.

² 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-Vevy-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, 2013-2016 et 2017-2020 financés par le Canton et la Confédération selon l'ancienne législation en vigueur avant le 1^{er} janvier 2016 et le passage à FAIF (cf. chapitre 1.4.1).

1.5.1 Base légale vaudoise

Selon les critères développés au chapitre 1.4.3, 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 cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP) sont applicables dans le cas présent :

Chapitre II Subventions accordées aux entreprises de transport public

Art. 6 Champ d'application de la subvention

¹ *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 ;

(...)

² *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

¹ *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.*

² *(...)*

³ *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 al. 3, let. c LMTP, ce qui les rend compatibles avec les champs d'application des subventions aux entreprises de transport public définis à l'article 6 al. 1, let. a LMTP et à l'article 6 al. 2, ch. 1 LMTP.

1.5.2 Principes régissant la participation de l'Etat aux conventions de prestations MVR et TPC 2021-2024

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 1.4.3.

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, ce même principe a été arrêté dans le cadre de la convention de prestations 2017-2020, première période dans laquelle l'OFT considère le tronçon Villars-sur-Ollon – Bretaye comme étant sans fonction de desserte.

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 2021-2024, 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

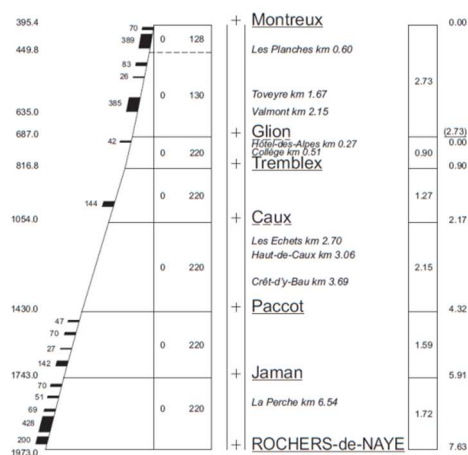
1) Ligne Vevey – Les Pléiades

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 : $(9,81/10,51) * 100 = 93,34\%$
- 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.

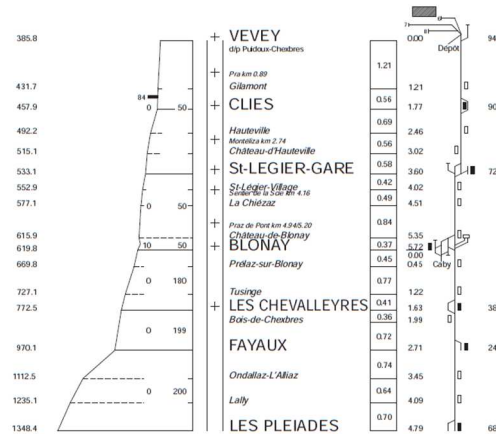
2) Ligne Montreux – Rochers-de-Naye

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 : $(5,79/10,36) * 100 = 55,89\%$
- 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 LCdF, 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 2021-2024

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 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).

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

Au regard de l'article 5 al. 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 al. 1 et al. 2 LCdF fixe les délimitations de l'infrastructure par rapport au secteur transport :

¹ 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.

² 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 2021-2024, détaillés aux chapitres 1.6.4 et 1.6.5 du présent EMPD, sont liés au maintien de la qualité, par extension à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire.

Les travaux à réaliser sur la période concernée, en l'occurrence 2021 – 2024, sont définis par les gestionnaires d'infrastructure, en fonction des audits et de la surveillance qu'ils effectuent sur leurs réseaux respectifs.

En regard du nombre important de projet figurant aux chapitres 1.6.4 et 1.6.5, 133 au total, nous ne jugeons pas pertinent de les détailler dans le présent EMPD. Chaque projet fait l'objet d'une description et d'un reporting dans l'outil de suivi de la Confédération (WDI), auquel le Canton a accès.

Il est important de relever qu'en regard de l'article 62 al. 1 et al. 2 LCdF les éléments tels que les bâtiments d'accueil (les gares), les bâtiments abritant des installations de sécurité ou encore les véhicules de maintenance de l'infrastructure font partie intégrante des éléments financés par les conventions de prestations selon article 54 LCdF. C'est également le cas de l'allongement de certaines stations, qui n'est pas dicté par une augmentation de l'offre, mais par une adaptation à l'état de la technique et aux exigences du trafic.

Pour rappel, 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 2021-2024. 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 2021-2024 sont calculés après déduction des indemnités d'amortissements du secteur de l'infrastructure ferroviaire et, de participations de tiers et du solde des conventions de prestations 2017-2020.

Les participations de tiers sont constituées de contributions au titre de la loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand, RS 151.3) ou de participations de communes/canton à la réfection de passages à niveau.

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.

Certains projets sont à cheval sur plusieurs conventions de prestations, raison pour laquelle il est possible de retrouver dans les listes ci-dessous certains projets ayant déjà fait l'objet d'un financement sur la période 2017-2020. Pour ces derniers, les montants alloués en 2021-2024 le sont pour une nouvelle phase, ou pour une partie de travaux qui ne pouvait pas être réalisée dans la période 2017 – 2020 et dont le financement n'avait dès lors pas été octroyé.

Les financements octroyés pour les options (cf chapitre 1.6.3) de la période 2017-2020, mais qui n'ont pas encore été libérées, sont déduits de la demande de crédit 2021-2024. C'est le cas du Pont de Tremblex, sur la ligne Montreux – Glion – Rochers de Naye et du viaduc Blonay – Chamby sur la ligne Vevey – Haut de Caux – Les Pléiades.

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 dont la réalisation ne peut débuter dans la CP 2021-2024 seront repris dans la CP 2025-2028 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 2021-2024.

1.6.4 Investissements MVR

1.6.4.1 Ligne Montreux – Glion – Rochers de Naye

Montreux - Glion - Rochers de Naye (MGN)	Investissements
Objets	2021-2024 CHF
Renouvellement ligne de contact	1'600'000
Assainissement galerie Rhin-Rhône, SIA 3 à 4	150'000
Allongement évitement Jaman, SIA 3 à 4	736'667
Allongement de quais Paccot, Haut de Caux, Crêt d'y Bau	380'000
Allongement station de Naye, SIA 3 à 4	736'667
Renouvellement pont Route des Raveyres	1'970'000
Remplacement du pont du Tremblex, SIA 3 à 4	290'000
Remplacement du pont du Tremblex, SIA 5	4'300'000
Remplacement du pont des Planches (phases précédentes et phases SIA 3 et 4)	350'000
Remplacement du pont des Planches (Exécution, phase SIA 5)	4'400'000
Allongement des quais entre Montreux et Tremblex	280'000
LHand km MG 2.15 Valmont	365'000
Renouvellement gare Glion, y compris installations de sécurité	450'000
Renouvellement pont Tournafou	2'100'000
Renouvellement pont Vieux chemin de Glion	100'000
Renouvellement superstructure Montreux-Tremblex	1'500'000
Renouvellement pont de Toveyre, SIA 3 à 4	50'000
LHand km MG 0.60 Les Planches	190'000
LHand km MG 1.67 Toveyre	250'000
Renouvellement gare Caux, y compris installations de sécurité	300'000
Renouvellement pont sur le ruisseau de Tournafou, SIA 3 à 4	200'000
Renouvellement pont sur le chemin à Caux, SIA 3 à 4	200'000
Assainissement tunnel du Vernex, SIA 3 à 4	200'000
Info voyageur 2.0	1'124'000
Automatisation Montreux MVR-N, SIA 3 à 4	100'000
Renouvellement wagon de montage ligne de contact MVR-N	800'000
Modification alimentation électrique ferroviaire	350'000
Renouvellement pont sur le ruisseau à Paccot, SIA 3 à 4	200'000
Assainissement galerie des 5000, SIA 3 à 4	200'000
Assainissement galerie des 5000, SIA 5	3'500'000
Nouveau croisement Haut-de-Caux (substitution Caux), SIA 3 à 4	300'000
Renouvellement LC 5000 - Naye, SIA 3 à 4	200'000
Renouvellement ligne de renforcement Crêt d'y Bau - Naye, SIA 3 à 4	150'000
Renouvellement onduleur SST Crêt d'Y Bau + SST 1500 VDC, SIA 3 à 4	100'000
Nouvelle SST Jaman ou Naye 1500 VDC, SIA 3 à 4	125'000
Nouvelle SST Montreux 1500VDC, SIA 3 à 4	145'000
Renouvellement général bâtiments Infrastructure	30'000
Renouvellement général d'objets divers, études	70'000
Renouvellement ouvrages de protection	650'000

Renouvellement général murs de soutènement	6'318'007
Renouvellement général d'objets - Cat. 1 Ouvrages d'art	2'400'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 2 Voie ferrée	800'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 3 Courant de traction	200'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 4 – Installations de sécurité	120'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 5 - Télécom et basse tension	200'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 6 - Installations d'accueil	135'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 7 - Véhicules de maintenance	400'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 8 - Moyen exploitation	80'000
Programme d'amélioration des gares et haltes	65'000
Total des investissements (hors options)	39'860'341
Options MGN	
<i>Renouvellement pont sur le chemin à Caux, SIA 5</i>	<i>1'800'000</i>
<i>Renouvellement des 4 wagons plats MVR-N</i>	<i>1'200'000</i>
<i>Renouvellement LC 5000 - Naye, SIA 5</i>	<i>2'000'000</i>
<i>Renouvellement ligne de renforcement Crêt d'y Bau - Naye, SIA 5</i>	<i>800'000</i>
<i>Renouvellement onduteur SST Crêt d'Y Bau + SST 1500 VDC, SIA 5</i>	<i>1'800'000</i>
<i>Nouvelle SST Jaman ou Naye 1500 VDC, SIA 5</i>	<i>1'500'000</i>
<i>Assainissement galerie Rhin-Rhône, SIA 5</i>	<i>2'500'000</i>
<i>Renouvellement pont de Toveyre, SIA 5</i>	<i>1'950'000</i>
<i>Nouvelle SST Montreux, SIA 5</i>	<i>1'500'000</i>
<i>Deux nouvelles locomotives travaux Naye diesel électrique</i>	<i>8'400'000</i>
Total des investissements en option	23'450'000
Total des investissements (avec options)	63'310'341
<i>Couverture par amortissements</i>	<i>-9'630'523</i>
Solde (100%)	53'679'818
Part à charge de la Confédération (55.9%)	30'007'018
Part à charge du Canton (44.1%)	23'672'800
Financement par solde CP 2017-2020 (options 17-20 réalisées en 21-24)	-917'250
Financement par PCR 2021-2024 objet du présent EMPD	22'755'550
Dont options	10'341'450

1.6.4.2 Ligne Vevey – Haut de Caux – Les Pléiades

Vevey - Les Pléiades (CEV)	Investissements
Objets	2021-2024 CHF
Assainissement viaduc BC (phases précédentes et phases SIA 3 et 4)	350'000
Renouvellement gare de Blonay	25'560'000
LHand km BP 2.71 Fayaux	100'000
Renouvellement voie adhérence, 1 km/an	500'000
Renouvellement Gare de Vevey, SIA 5	17'060'000
Renouvellement Gare de St-Légier	1'600'000
ZBMS - Système de contrôle de la marche des trains	3'009'000
Renouvellement ligne de contact Gilamont-Hauteville, SIA 3 à 4	50'000
Renouvellement mur de soutènement km 7.670	760'000
Renouvellement télécommande (TC) MVR-P	2'700'000
Info voyageur 2.0	1'469'000
Wagons plats X786-787 / part crémaillère	25'000
Halte de Lally adaptation, SIA 5	300'000
Renouvellement ligne de contact, SIA 3 à 4	240'000
Renouvellement ligne de contact, SIA 5	2'330'000
Halte de Prélaz adaptation, SIA 5	300'000
Renouvellement général d'objets divers, études	60'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 1 Ouvrages d'art	1'650'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 2 Voie ferrée	1'200'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 3 Courant de traction	80'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 4 Installations sécurité	160'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 5 - Télécom et basse tension	200'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 6 - Installations d'accueil	335'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 7 - Véhicules ferroviaires	400'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 8 - Moyens exploitations	80'000
Maintien substance tunnels	70'000
Programme d'amélioration des gares et haltes	65'000
Total des investissements (hors options)	60'653'000
Options CEV	
Assainissement viaduc Blonay-Chamby (Exécution phase SIA 5)	9'250'000
Total des investissements en option	9'250'000
Total des investissements (avec options)	69'903'000
Couverture par amortissements	-14'372'230
Solde	55'530'770
Part à charge de la Confédération (93.3%)	51'810'208
Part à charge du Canton (6.7%)	3'720'562
Financement par solde CP 2017-2020 (options 17-20 réalisées en 21-24)	-619'750
Financement par PCR 2021-2024 objet du présent EMPD	3'100'812
Dont options	619'750

1.6.5 Investissements TPC

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

Bex - Villars-sur-Ollon - Col-de-Bretaye (BVB)	Investissements
Objets	2021-2024 CHF
Passage à niveau Bois Gentil	60'000
Courbes de Barboleuse	9'000'000
Installations de sécurité Block Bex-Villars	4'200'000
Mise en conformité gare Bex	4'500'000
Mur de Gryon	2'900'000
Projet Tunnel Arveyes - Villars	1'000'000
Mise en conformité halte La Ruaz	250'000
Mise en conformité halte Grand Moulin	60'000
Mise en conformité halte Pont Neuf	450'000
Mise en conformité gare Fontannaz	4'700'000
Mise en conformité halte Les Posses	500'000
Mise en conformité halte Bois Gentil	350'000
Mise en conformité halte Clairière	50'000
Mis en conformité gare Gryon	3'400'000
Mise en conformité gare Roche Grise	150'000
Mis en conformité gare Barboleuse	3'400'000
Mise en conformité gare Col de Soud	150'000
Mise en conformité halte Le Golf	150'000
Mise en conformité gare Bouquetins	150'000
Mise en conformité gare Bretaye	150'000
Couverture des quais sur tronçon Villars - Bretaye	150'000
Déplacement du croisement de Barboleuse	1'700'000
Mise en conformité halte Place du Marché (Bex)	450'000
Mise en conformité halte Les Salines	450'000
Mise en conformité halte Chalméry	150'000
Mise au gabarit A	1'100'000
Info voyageurs	250'000
Radio sol-train	125'000
Standard ZBMS (contrôle de la marche des trains)	500'000
Demandes d'arrêt	100'000
Caméras en gares	250'000
Centre de gestion du trafic TPC	25'000
Ouvrages d'art sur période 2021-2024	500'000
Bâtiments infrastructure	250'000
Sécurisation contre dangers naturels	400'000
Rénovations de voie 21-24	500'000
Rénovations ligne de contact 21-24	500'000
Rénovations installations de sécurité 21-24	400'000
Réseau fibre optique et câblé	250'000
Installations d'accueil TPC	250'000

Wagons de travaux	1'375'000
Outillage divers	250'000
Total des investissements (hors options)	45'495'000
Options BVB	
<i>Tunnel Fontannaz réalisation dès PAP</i>	11'500'000
<i>Chutes de pierres BVB</i>	200'000
<i>Sécurisation Arveyes - Villars</i>	2'000'000
<i>Sous-stations TPC</i>	750'000
Total des investissements en option	14'450'000
Total des investissements (avec options)	59'945'000
<i>Couverture par amortissements</i>	-5'597'300
<i>Couverture par tiers</i>	-200'000
Solde (100%)	54'147'700
Part à charge de la Confédération (80%)	43'318'160
Part à charge du Canton (20%)	10'829'540
Financement par solde CP 2017-2020 (options 17-20 réalisées en 21-24)	-
Financement par PCR 2021-2024 objet du présent EMPD	10'829'540
Dont options	2'890'000

1.6.6 Investissements totaux

	CHF TTC
+ Total MGN	22'755'550
+ Total CEV	3'100'812
= Total MVR	25'856'362
arrondi à (a)	25'857'000
Total TPC	10'829'540
arrondi à (b)	10'830'000
Total à charge du Crédit-Cadre VD (a+b)	36'687'000

Le crédit demandé dans le présent EMPD, sous forme de prêts sans intérêts conditionnellement remboursables, est de CHF 36'687'000.- TTC.

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

En regard de l'article 51 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101), 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 qu'à titre subsidiaire la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV) et le code des obligations suisse (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 OCPF relatif à l'"établissement de rapport et vérification de la réalisation des objectifs".

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 22 des conventions de prestation fixe les dispositions suivantes :

- 1) L'entreprise s'engage à adjudger les mandats pour les investissements financés selon l'article 51b 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 du 25 novembre 1994 sur les marchés publics (A-IMP ; BLV 726.91).

Suivi

L'article 23 des conventions de prestations fixe les dispositions suivantes :

- 1) L'entreprise informe l'OFT et le Canton du degré de réalisation des objectifs et de l'avancement des projets. L'étendue du rapport sur les projets se base sur les exigences de la norme de l'UTP. Le rapport précise notamment dans quelle mesure l'entreprise remplit les conditions minimales relatives au contrôle des investissements selon le standard commun à la branche. L'entreprise informe les cantons concernés des thèmes liés à la présente convention en principe dans le cadre de la coordination entre les secteurs Infrastructure et Transport. Outre des discussions régulières, l'établissement de rapport se fait via la WDI¹ et comporte :
 - a) des rapports intermédiaires semestriels pour les projets de la catégorie de risque A ;
 - b) des annonces en cours d'année au sujet d'adaptations soumises à autorisation du plan d'investissement (changements de programme) ;
 - c) un rapport annuel sur la CP au 31 décembre, livré au plus tard le 30 avril de l'année suivante, et qui comprend notamment :
 - i. la transmission des données ;
 - ii. le rapport de gestion définitif ou en cours d'élaboration (y compris le rapport financier s'il est établi séparément) ;
 - iii. les rapports relatifs aux projets de la catégorie de risque A ;

¹ WDI : Web(-Interface) Données Infrastructure, application fédérale pour l'échange de données entre GI et Confédération

- iv. le rapport sur l'état du réseau selon la dernière RTE 29900 ;
 - v. les attestations de la rentabilité selon l'art. 21, al. 2, de la présente convention ;
- d) un rapport synthétique portant sur la mise en œuvre de la présente CP contenant des informations sur :
- i. les principales conclusions tirées des données transmises ;
 - ii. la réalisation des objectifs et les raisons expliquant un écart par rapport à la valeur-cible, les mesures et correctifs appliqués ou devant l'être ;
 - iii. les mesures prises selon le PA SBS pour la conservation et l'aide à la biodiversité (notamment la rénovation des mâts de moyenne tension).
- 2) L'entreprise met à la disposition de l'OFT 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.
- 3) Les variations significatives par rapport à la réalisation des objectifs ou à l'avancement des projets doivent être documentées avec indication de leurs causes et des mesures de compensation et signalées au plus vite à l'OFT via la WDI. L'indication d'une évolution des coûts négative (surcoûts) ne signifie pas que cette évolution sera acceptée par l'OFT. Si celui-ci constate que les crédits ne peuvent pas être respectés et s'il considère les mesures prises comme insuffisantes, il prend contact avec l'entreprise et engage les mesures nécessaires.
- 4) L'OFT informe l'entreprise du résultat de l'examen du rapport annuel.

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. Elles sont prévues au budget 2021 et au plan d'investissement – prêts 2022-2025 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025
Budget d'investissement 2021 et plan 2022-2025 MVR	1'650	1'650	1'650	1'650	0
Budget d'investissement 2021 et plan 2022-2025 TPC	7'200	7'200	7'200	7'200	0
TOTAL	8'850	8'850	8'850	8'850	0

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

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Total
Investissement total : dépenses brutes MVR	2'206	3'899	9'393	10'359	25'857
Investissement total : dépenses brutes TPC	623	1'550	3'003	5'654	10'830
Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	2'829	5'449	12'396	16'013	36'687

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 de prêts conditionnellement remboursables, 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 36'687'000 x 4,0 x 0,55 / 100 = CHF 807'200.-

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 la mobilité et les transports publics du 11 décembre 1990 (LMTP), 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 807'200.- se répartit comme suit entre l'Etat et les communes :

Charge théorique d'intérêts	807'200.-
Part de l'Etat (70%)	565'040.-
Part des communes (30%)	242'160.-

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

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 2022, pour un montant arrondi théorique annuel de :

CHF 36'687'000 * 2,5/100 = CHF 917'200.-

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 917'200.- se répartit comme suit entre l'Etat et les communes :

Charge liée au correctif d'actif	917'200.-
Part de l'Etat (70%)	642'040.-
Part des communes (30%)	275'160.-

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 :

	CHF			
Intitulé	2022	2023	2024	2025
Participation des communes aux charges d'intérêts	242'160.-	242'160.-	242'160.-	242'160.-
Participation des communes au correctif d'actif	275'160.-	275'160.-	275'160.-	275'160.-
Total net	517'320.-	517'320.-	517'320.-	517'320.-

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 2030. La promotion des transports publics est l'un des objectifs prioritaires pour le Canton. Sous forme synthétique, l'évaluation sous l'angle du développement durable montre les tendances suivantes :

Pôle Environnement

Le maintien de la qualité de l'offre ferroviaire, par l'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.

Le projet présenté participe ainsi aux objectifs du Plan climat vaudois, en particulier la mesure 1 « Mettre en place une politique active de report modal ».

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 bénéfique à celle de la qualité de vie dans l'environnement construit. Une réduction du risque d'accident du trafic, induite par une diminution des circulations, est également 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 législation 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 législation 2017-2022, adopté le 1^{er} 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 al. 2 Cst-VD, du projet d'investissement envisagé.

L'article 163 al. 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 2021-2024 repose de manière générale sur l'article 57 al. 3 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 2021-2024 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. Il convient de rappeler que les équipements nécessaires à l'exploitation ou qui doivent être adaptés aux normes de sécurité et d'accessibilité aux transports publics comprennent, en sus de l'infrastructure tels que rails et ouvrages d'arts, les gares et quais, ainsi que les véhicules nécessaires à l'entretien de l'infrastructure.

Le principe de telles contributions étatiques et la forme proposée sont prévus respectivement à l'article 6 al. 2, ch. 1 et à l'article 9 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 LCdF, 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, le crédit d'investissement comporte des dépenses qui sont considérées comme liées.

En sus, l'article 7 al. 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

Intitulé	Année 2021	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					
Charge d'intérêt	0	807,2	807,2	807,2	2'421,6
Correctif d'actif	0	917,2	917,2	917,2	2'751,6
Prise en charge du service de la dette					
Autres charges supplémentaires					
Total augmentation des charges	0	1'724,4	1'724,4	1'724,4	5'173,2
Diminution de charges					
Participation des communes aux charges d'intérêts (30%)	0	242,2	242,2	242,2	726,6
Participation des communes aux correctifs d'actifs (30%)	0	275,2	275,2	275,2	825,6
Total net	0	1'207	1'207	1'207	3'621

4. CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 36'687'000.- pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR), à hauteur de CHF 25'857'000.- et aux Transports publics du Chablais SA (TPC), à hauteur de CHF 10'830'000.-, relatifs aux contributions d'investissements destinées à l'infrastructure ferroviaire (conventions de prestations 2021-2024).

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 36'687'000.- pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR), à hauteur de CHF 25'857'000.- et aux Transports publics du Chablais SA (TPC), à hauteur de CHF 10'830'000.-, relatifs aux contributions d'investissements destinées à l'infrastructure ferroviaire (conventions de prestations 2021-2024)
du 2 juin 2021

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'investissement de CHF 36'687'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux Transports Montreux- Vevey -Riviera SA (MVR), à hauteur de CHF 25'857'000.- et aux Transports publics du Chablais SA (TPC), à hauteur de CHF 10'830'000.-, relatifs aux contributions d'investissements destinées à l'infrastructure ferroviaire (conventions de prestations 2021-2024).

Art. 2

¹ Les prêts conditionnellement remboursables de CHF 25'857'000.- et CHF 10'830'000.- feront l'objet d'un correctif d'actif constitué durant 40 ans.

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.