

RAPPORT DE LA COMMISSION THÉMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIÉES AUX TRANSPORTS ET À LA MOBILITÉ

chargée d'examiner l'objet suivant :

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 62'150'000.- pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR), à hauteur de CHF 48'628'000.- et aux Transports publics du Chablais SA (TPC), à hauteur de CHF 13'522'000.-, relatifs aux contributions d'investissements destinées à l'infrastructure ferroviaire (conventions de prestations 2025-2028)

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 2 octobre 2025, à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mme Virgine Pilault (qui remplace Aude Billard), de MM Jean-Valentin de Saussure (qui remplace Nathalie Vez), Jean-François Cachin, Philippe Germain, Oleg Gafner, Xavier de Haller, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Bernard Nicod, Pierre-André Romanens (qui remplace Pierre Kaelin), Romain Pilloud, David Raedler, Fabrice Tanner, et de M. Pierre-Alain Favrod, président. Mmes Nathalie Vez, Aude Billard, MM Jérôme de Benedictis, Pierre Kaelin étaient excusés.

Mme Nuria Gorrite, Cheffe du DICIRH, était accompagnée de M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, M. Jean-Charles Lagniaz, chef de la division management des transports (DGMR), M. Christophe Bregnard, responsable planification financière à long terme et investissements (DGMR).

Mme Angela Carvalho, secrétaire de commissions parlementaires, a établi les notes de séance.

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

La cheffe du DICIRH indique que l'EMPD est une spécificité du transport régional, à savoir sans fonction de desserte. Ainsi, elle explique que le transport régional voyageur est cofinancé par le Canton de Vaud et la Confédération. Ce trafic régional voyageur, lorsqu'il est reconnu à ce titre, est cofinancé par la Confédération. Il y a des critères d'éligibilité pour avoir accès à ce financement fédéral. Certains tronçons des lignes régionales (généralement les extrémités) ne répondent pas à ces critères. Néanmoins, selon le Canton de Vaud, ils répondent à d'autres objectifs, principalement touristiques. C'est le cas présentement, pour les deux lignes pour lesquelles le Département sollicite le financement de la part cantonale sur ces lignes de transport régional, qui sont les MVR et les TPC. Plusieurs tronçons sont concernés pour les TPC. Pour la partie Villars-Bretaye, cela concerne principalement le transport touristique, des sportifs d'hiver et de promeneur sur les hauteurs de Villars. Les derniers tronçons des lignes Vevey-Les Pléiades (Lally-Les Pléiades) et sur les Rochers de Naye (entre Haut-de-Caux et les Rochers-de-Naye) concernent des lieux touristiques vaudois, mais pour lesquels la Confédération ne reconnaît pas sa part de cofinancement (qui ne correspondent pas aux critères du nombre d'habitants autour de ces lignes). Précisément, le critère serait la desserte d'une localité avec au minimum 100 habitants. A Bretaye, il y a principalement des installations sportives et aux Rochers-de-Naye et aux Pléiades, il y a principalement des restaurants. Sur ces éléments-là, le Canton de Vaud a, de pratique constante, considéré

qu'il est fondamental qu'on puisse desservir ces destinations touristiques et c'est la raison pour laquelle il propose au Grand Conseil d'accorder ces prêts conditionnements remboursables à ces deux entreprises. Cela entre dans la stratégie générale du Canton de Vaud d'offrir aux destinations touristiques, la possibilité de faire du tourisme de 4 saisons durable et se rendre dans ces lieux en transports publics, sans utiliser la voiture. A toutes fins utiles, pour Bretaye, en hiver, il est même impossible d'y accéder en voiture. Sans financement, ce tronçon serait condamné. En conclusion, les montants de cet EMPD sont structurants pour les Alpes, La Riviera et les destinations touristiques.

Le chef de la division management des transports revient sur les critères définis par la Confédération pour qu'un cofinancement ait lieu. Ainsi, il faut que les localités soient habitées à l'année, avec plus de 100 personnes. La loi vaudoise dispose que le Conseil d'Etat soutient les fonctions touristiques en fin de lignes. Les lignes dont il est question sont effectivement dans cette configuration.

Pour déterminer la part vaudoise pour ces infrastructures, l'on regarde l'ensemble de la ligne et on détermine la part en kilomètres que représente cette fonction purement touristique pour se répartir les coûts. Bien entendu, la première partie de la ligne est essentielle au fonctionnement de la suivante, qui arrive jusqu'au sommet. Précisément, l'on fait référence au maintien de la substance et l'entretien de l'infrastructure, conformément aux dispositions fédérales, à l'exclusion du développement – qui lui fait l'objet d'un autre financement, en lien avec les étapes d'aménagement.

Dans le cas qui nous occupe, il y a ces programmes, tous les 4 ans, comportant un certain nombre d'objets, avec des options. Les entreprises de transport, gestionnaires d'infrastructures, réalisent ces programmes, avec une continuité depuis que le Département finance ces programmes par ces conventions de prestations. Tout est bien séparé dans la législation fédérale.

Le directeur général de la DGMR indique que le montant de 62 millions est réparti sur 4 ans, ce qui correspond à environ 15,5 millions par année pour le financement de l'ensemble de ces lignes.

La cheffe du DICIRH précise que les investissements fédéraux prennent deux formes : la première sont les conventions de prestations sur quatre ans qui servent au maintien de la substance (le maintien des infrastructures et pour qu'elles soient maintenues en exploitation) et la seconde est le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et le Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES). C'est un financement du développement de l'offre et qui détermine les infrastructures additionnelles nécessaires pour faire passer plus de trains ou plus régulièrement. Dans le présent cas, il est question des conventions de prestations.

3. DISCUSSION GENERALE

Pas de prise de parole.

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

1.5. Financement des tronçons touristiques de lignes de chemin de fer de montagne en prolongement de sections de trafic régional

Un député comprend la logique de la séparation des subventionnements. Il revient sur la partie en dessous de Haut-de-Caux, qui est subventionnée, et fait le parallèle avec les mesures d'austérité de la Confédération sur le trafic régional-voyageurs et les inquiétudes de ces entreprises sur l'impact de ces mesures d'austérité. Les MVR étaient inquiets lors des premières annonces de la Confédération, en craignant à une baisse de subventionnement et qui aurait pour conséquence des retards d'entretien dans la ligne. En cas de retards d'entretien dans la ligne, à court ou moyen terme, cela peut impacter aussi la partie touristique. Le commissaire demande si le Département sait si les entreprises gèrent cette question, en sachant qu'elles ont un tronçon subventionné par la Confédération et l'autre sujet à la présente discussion.

La cheffe du DICIRH précise qu'il y a une distinction à faire. Le Conseil d'Etat a fait sienne les inquiétudes des entreprises en question et les relayées dans toutes les conférences intercantionales où il siège, à savoir à la CTP, la Conférence des Transports publics de Suisse, la CTSO, la Conférence de Transports de Suisse occidentale, la CDC, la Conférence des Cantons. La Confédération a précisé que ces restrictions financières s'appliquaient uniquement sur les indemnités d'exploitation, autrement dit sur le financement qu'elle met pour

faire fonctionner les trains. Les restrictions ne portent pas sur l'investissement ni sur les conventions de prestations. En l'espèce, le présent cas porte sur les conventions de prestations.

La menace qui plane est que la Confédération réduise sa part dans les indemnités d'exploitation. Aujourd'hui, la répartition est de 53% pour le Canton et 47% pour la Confédération pour autant que les critères soient atteints pour reconnaître ces lignes, ce que l'on appelle le taux de couverture. Un autre risque serait que la Confédération ne cofinance plus en-dessous d'un certain taux de couverture. Ce taux est de 15%. La conseillère d'Etat attire l'attention qu'il y a de nombreuses lignes dans le Canton de Vaud qui ont un taux de couverture inférieur à 15%. En conclusion, elle précise que le Conseil d'Etat se bat pour éviter les coupes de la Confédération.

Le directeur général de la DGMR précise que toute la ligne est entretenue, le projet porte sur la fin de la ligne, mais le Canton paie aussi l'ensemble, en fonction d'un pourcentage.

La cheffe du DICIRH rappelle que le Canton ne paie pas rien sur le restant non plus et fait référence au FIF (fonds d'infrastructure) qui est notamment alimenté par une participation cantonale à hauteur de CHF 40 millions par année. Il faut savoir qu'en 2014, lorsque le Canton de Vaud a commencé avec le FIF, il participait à hauteur de 30 millions. Il y a donc eu une augmentation de la participation cantonale vaudoise au FIF à hauteur d'environ 1 million par année.

3.3. Charges d'intérêt

Un député revient sur ces prêts conditionnellement remboursables, et si sa compréhension est correcte, ces prêts ne sont jamais remboursés. Il souhaite comprendre ce qu'il en est de l'amortissement annuel et de la comptabilité dans les comptes de l'Etat ?

Le chef de la division management des transports répond que par symétrie des financements, lorsque la Confédération concède un prêt conditionnellement remboursable, l'Etat de Vaud en fait de même. L'amortissement de ce prêt se fait par une correction d'actifs dans les comptes de l'Etat sur 40 ans. Dans les comptes de l'Etat, ce montant est transféré à l'entreprise, les conditions du remboursement ne sont jamais remplies et donc les prêts ne sont jamais remboursés. Néanmoins, dans les comptes, il est amorti 1/40^e par un correctif d'actifs ; cela ne modifie que le bilan de l'Etat sans charger le compte de fonctionnement de la DGMR.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

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

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

L'art. 3 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

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

7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

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

Novilles, le 18 janvier 2026.

*Le rapporteur :
(Signé) Pierre-Alain Favrod*