

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

autorisant le Conseil d'Etat à aliéner aux Chemins de fer fédéraux suisses CFF SA 590 actions de 2ème classe de la Compagnie du chemin de fer Vevey-Chexbres SA d'une valeur nominale de CHF 400.- pour un montant total de CHF 236'000.-

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Introduction

Les Chemins de fer fédéraux suisses SA (CFF) ont engagé auprès des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Vevey-Chexbres SA (VCh) une procédure de rachat de l'entier du capital-actions en vue d'incorporer cette ligne dans leur réseau.

Le capital-actions s'élève à CHF 948'800.-. Il est constitué de 968 actions de 1ère classe d'une valeur nominale de CHF 500.- et de 1'162 actions de 2ème classe d'une valeur nominale de CHF 400.-.

L'Etat de Vaud détient 590 actions de 2ème classe d'une valeur nominale de CHF 400.-.

Les CFF proposent de racheter les actions à leur valeur nominale, soit CHF 400.- pour les actions de 2ème classe. Le montant total de la vente des actions de l'Etat de Vaud aux CFF s'élève ainsi à CHF 236'000.-.

Selon des recherches d'archives, l'acquisition des actions du VCh par l'Etat de Vaud semble antérieure aux années 1930. On rappellera que le Grand Conseil avait accordé par décret du 9 mars 1899 au VCh une subvention de CHF 280'000.- pour la construction de la ligne (CHF 40'000.- par km, la ligne mesurant 7.83 km). Le coût de construction de la ligne était de CHF 2'200'000.-.

La procédure de rachat des actions du VCh par les CFF est motivée par les raisons suivantes :

- Depuis la mise en service de la ligne le 2 mai 1904, la ligne est affermée aux CFF. Le contrat initial date du 2 juillet 1903. Le VCh n'a ainsi jamais exploité sa ligne avec son propre matériel roulant. Le contrat actuel d'affermage a été approuvé le 29 septembre 1977 par le VCh et le 18 novembre 1977 par les CFF. Il est entré en vigueur le 1er juillet 1978. Il est conclu pour toute la durée de la concession du VCh, soit pour une durée de 50 ans, celle-ci arrivant à échéance en 2028.

A titre de fermage, les CFF paient au VCh un montant annuel correspondant à un taux non-révisable de 2.4% de son capital de construction, compte non tenu des amortissements. Le paiement s'effectue en deux versements égaux à la fin de chaque semestre civil.

Le contrat de bail prévoit que les CFF assument notamment à leurs frais : l'exploitation de la ligne, y compris les gares de jonction de Puidoux-Chexbres et de Vevey, la surveillance des

installations, la conduite des trains, la fourniture des engins moteurs, du matériel remorqué et de l'énergie de traction ainsi que le maintien en état d'exploitation de la ligne.

En revanche, les dépenses pour les travaux de construction, jugés nécessaires par les CFF et qui sont imputables au compte de construction, sont à la charge du VCh.

Les clauses du contrat de bail en vigueur ne sont plus compatibles avec les récentes évolutions de la législation fédérale concernant les chemins de fer, notamment les principes de la séparation entre les secteurs de l'infrastructure et du transport, ainsi que de l'ouverture de l'accès au réseau ferroviaire (voir le chapitre 1.3 ci-après). Dans tous les cas, le contrat de bail devrait faire l'objet d'un remaniement substantiel pour s'adapter à la législation en vigueur.

- Après examen de la situation, le conseil d'administration du VCh, d'entente avec les CFF, représentés au conseil d'administration selon une disposition du contrat de bail, ont constaté qu'une nouvelle solution devait être trouvée pour assurer la pérennité de la ligne.

De son côté, la direction de la Compagnie du chemin de fer Montreux Oberland bernois (MOB) qui assurait la direction du VCh a résilié ce mandat à la fin de l'année 2010. Elle souhaite se concentrer sur la gestion des lignes qu'elle exploite, dont celles du MOB et de celles de la société des Transports Montreux – Vevey – Riviera (MVR), dont elle assure la direction. Elle doit en particulier conduire d'importants programmes d'améliorations techniques sur ces lignes. Il n'existe guère de synergies entre le réseau à voie étroite qu'elle exploite et la ligne à voie normale du VCh qui est intégrée dans le réseau national. Cette direction du VCh était assurée initialement par la compagnie des Chemins de fer électriques veveysans (CEV), société aujourd'hui fusionnée au sein de la société MVR. La direction du VCh est reprise à partir du 1er janvier 2011 par CFF-Infrastructure.

Les exigences actuelles de la législation fédérale dans la gestion de l'infrastructure ferroviaire nécessitent de clarifier les responsabilités du VCh sur le plan de la sécurité concernant les projets de constructions qu'elle doit assumer selon le contrat d'affermage, mais qui doivent être validés par les CFF. De manière générale, les exigences fixées par l'Office fédéral des transports (OFT) se sont considérablement accrues dans les processus de construction, notamment en matière d'analyses de risques.

Le conseil d'administration du VCh et les CFF ont conclu que la meilleure solution consistait dans le rachat par les CFF de l'entier du capital-actions du VCh, puis de l'intégration de la ligne dans le réseau CFF.

Sur la base du bilan au 31 décembre 2009 (annexe 1), les CFF proposent à tous les actionnaires de racheter leurs actions à la valeur nominale. Les comptes de résultats de l'année 2009 (annexe 2) du VCh ont présenté un excédant de charges. Le fermage au taux de 2.4% du capital de construction ne couvre aujourd'hui à peine les amortissements. Le VCh n'a pas bénéficié en 2009 de subventions des pouvoirs publics pour couvrir des déficits.

Aucun dividende n'a été distribué depuis de nombreuses années aux actionnaires, notamment aux actionnaires de 2ème classe dont fait partie l'Etat de Vaud. La valeur de rendement de l'action est ainsi nulle.

Le cash-flow généré est affecté au financement d'une part des investissements de renouvellement, le

solde étant pris en charge par les pouvoirs publics dans le cadre de programmes d'améliorations techniques (mandats de prestations d'infrastructure) en application de l'article 56 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF).

Les municipalités des communes actionnaires ont donné leur accord de principe pour la vente de leurs actions aux CFF, sous réserve de l'accord de leurs conseils communaux. Le conseil communal de Vevey, actionnaire le plus important avec 503 actions de 1ère classe et 500 actions de 2ème classe, a autorisé sa municipalité à vendre les actions de la commune, lors de sa séance du 7 octobre 2010.

Dès qu'ils disposeront de la majorité du capital-action, les CFF solliciteront le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) en vue d'intégrer l'infrastructure ferroviaire et la concession d'infrastructure dans leur propre concession selon l'article 7 de la LCdF.

Dans ce contexte, les CFF reprendront également les postes de l'actif et du passif figurant au bilan du VCh, ainsi que les montants des contributions d'investissements des pouvoirs publics. La société VCh pourra être alors dissoute.

1.2 Base légale concernant l'aliénation de participations de l'Etat

Selon l'article 3, alinéa 1 de la loi cantonale sur les participations de l'Etat et des communes à des personnes morales (LPECPM, RSV 610.20) du 17 mai 2005 "Acquisition et aliénation de participations", le Grand Conseil est compétent pour décider de l'acquisition ou de l'aliénation de participations de l'Etat à des personnes morales.

Selon l'article 3, alinéa 2, lettre a) de la LPECPM, cette compétence est déléguée au Conseil d'Etat lorsque la participation de l'Etat à la personne morale s'élève à un montant égal ou inférieur à CHF 50'000.-.

Dès lors, vu le montant de l'aliénation qui dépasse CHF 50'000.-, la compétence de décision revient au Grand Conseil.

1.3 Evolution récente de la législation sur les chemins de fer

A titre de complément d'information concernant les motivations de la reprise du VCh par les CFF (voir également la réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Philippe Modoux concernant le train des Vignes), il convient de rappeler les évolutions récentes de la législation fédérale concernant les chemins de fer (sources : législation fédérale, site de l'Office fédéral des transports).

Cette réforme des chemins de fer comprend les étapes suivantes :

- *"La révision, en 1996, de la loi sur les chemins de fer a rendu le financement du trafic régional transparent. Le principe de la commande et la possibilité de mettre au concours des prestations dudit trafic ont été introduits.*
- *La réforme des chemins de fer 1 a mené à la séparation comptable et organisationnelle des domaines du trafic et de l'infrastructure. On a créé les bases de l'accès au réseau, ce qui a surtout induit la libéralisation du transport de marchandises. Les CFF ont été privatisés, devenant une société anonyme par loi spéciale.*
- *La réforme des chemins de fer 2 visait à réorganiser et à harmoniser le financement de l'infrastructure. Elle devait également porter sur la révision des services de sécurité, la garantie du libre accès au réseau, l'égalité de traitement des entreprises de transport et adapter les réformes précédentes. Le Parlement a rejeté la réforme des chemins de fer 2 en 2005 en chargeant le Conseil fédéral de la lui présenter en plusieurs étapes. Celles-ci sont actuellement en cours."*

Il résulte de cette évolution du cadre légal la distinction entre la fonction de " gestionnaire de

l'infrastructure " d'une part, et " d'opérateur de transport " d'autre part. Le gestionnaire de l'infrastructure doit accorder le libre-accès au réseau ferroviaire à tout opérateur de transport. Les règles sont précisées dans l'Ordonnance fédérale sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF, RS 742.122) du 25 novembre 1998.

Le trafic régional est assuré sur la ligne du VCh par la Division Voyageurs des CFF, unité du Trafic régional voyageurs (TRV), dans le cadre de mandats de prestations passés avec la Confédération et le canton qui indemnisent les CFF pour les coûts non couverts. De son côté, le trafic des voyageurs à longue distance est assuré par la Division Voyageurs des CFF, unité du trafic voyageurs "Grandes lignes", qui ne bénéficie d'aucune subvention des collectivités publiques. Aucune prestation régulière n'est assurée par CFF "Grandes lignes" sur la ligne du VCh.

Selon les principes du libre-accès au réseau ferroviaire, CFF Infrastructure doit permettre d'emprunter la ligne à tout opérateur de trafic marchandises, que ce soit CFF Cargo, la filiale des CFF, ou tout autre tiers, en leur attribuant les " sillons " disponibles en application de l'OARF.

Le prix de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire facturé par le gestionnaire de l'infrastructure à l'opérateur de transport, appelé aussi "prix du sillon", ne couvre pas l'entier des coûts de l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure bénéficie de contributions publiques dans le cadre de mandats de "prestations d'infrastructure". Les Chambres fédérales viennent ainsi d'adopter le mandat pour la période 2011-2012. Le mandat suivant portera sur une période quadriennale 2013-2016. Dans une étape suivante de la réforme des chemins de fer, les règles de financement de l'infrastructure ferroviaire, notamment par la Confédération et les cantons, seront revues.

Ainsi, le rachat des actions du VCh par les CFF n'aura aucune incidence sur les prestations de transport, tant dans le trafic des voyageurs que celui des marchandises.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Le processus de vente des actions sera suivi par le Service de la mobilité (SM) du Département des infrastructures (DINF) selon les directives spécifiques que lui communiquera, le cas échéant, le Département des finances et des relations extérieures (DFIRE).

Les modalités de la vente des actions seront précisées dans un contrat de vente d'actions passé entre les CFF et le canton, représenté par le chef du Département des infrastructures selon l'article 4, alinéa 1, chiffre 1 de la loi cantonale sur les transports publics du 11 décembre 1990 (LTPu).

3 CONSEQUENCES

3.1 Conséquences sur le bilan de l'Etat / budget d'investissement

Les 590 actions de 2^{ème} classe d'une valeur nominale de CHF 400.- figurent à l'actif du bilan de l'Etat, au compte 1151 "Participations (patrimoine administratif)". Leur valeur est à zéro dans le bilan de l'Etat. Le montant de la vente de CHF 236'000.00 est un gain extraordinaire qui sera viré au compte de pertes et profits selon l'art. 42 let. b de la Loi sur les Finances (LFin).

3.2 Amortissement annuel

Néant.

3.3 Charges d'intérêt

Néant.

3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Le projet de décret n'a pas d'effet sur l'effectif du personnel du Service de la mobilité.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Le projet de décret n'a pas de conséquences financières directes sur le budget de fonctionnement mis à part la réaffectation et/ou le gain de l'indemnité d'exploitation prévue au budget du Service de la Mobilité (66-3657).

3.6 Conséquences sur les communes

Néant.

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

Néant.

3.8 Programme de législature (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

3.9 Loi sur les subventions (application, conformité)

Néant.

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

Néant.

3.11 Plan directeur cantonal (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

3.12 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

3.13 Simplifications administratives

Néant.

3.14 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Cette rubrique n'est pas concernée par la vente des actions, qui apporte un produit extraordinaire dans les comptes de l'Etat, en principe en 2011.

4 CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter :

- le projet de décret autorisant le Conseil d'Etat d'aliéner aux Chemins de fer fédéraux suisses CFF SA 590 actions de 2ème classe de la Compagnie du chemin de fer Vevey-Chexbres SA d'une valeur nominale de CHF 400.- pour un montant total de CHF 236'000.-

Annexe 1 : Bilan au 31 décembre 2009

BILAN AU 31 DECEMBRE 2009	Comptes 2009	Comptes 2008
	Fr.	Fr.
ACTIF		
1. Immobilisations	6'068'039	5'251'830
Compte des immobilisations	9'459'850	8'169'850
./. compte des amortissements	-3'805'497	-3'600'922
Valeur comptable	5'654'353	4'568'928
Travaux en cours (9ème crédit-cadre)	413'686	682'902
2. Fonds de roulement	2'502'901	1'960'349
Banques	270'867	273'626
Banque 9ème crédit-cadre	488'561	185'161
Débiteurs	91'789	44'562
Comptes courants MVR	1'075	0
Titres en portefeuille	1'632'763	1'428'920
Actifs transitoires	17'845	28'080
TOTAL DE L'ACTIF	8'570'940	7'212'179
PASSIF		
1. Capital propre	834'253	846'290
Capital-actions	948'800	948'800
968 actions 1ère cl. 500.- = 484'000.--		
1'162 actions 2ème cl. 400.- = 464'800.--		
Réserve générale	0	0
Réserve spéciale	95'000	95'000
Perte reportée au 1.1	-197'510	-95'909
Résultat de l'année	-12'037	-101'602
2. Capital emprunté	353'987	84'490
Engagement à court terme		
- Créanciers	200'152	26'081
- Comptes courants MOB	18'850	51'878
- Provision "fluctuation sur titres"	128'000	0
- Passifs transitoires	6'985	6'530
3. Montant des investissements publics	7'382'700	6'281'400
TOTAL DU PASSIF	8'570'940	7'212'179

Annexe 2 : Compte de résultats 2009

COMPTE DE RESULTAT 2009	Comptes 2009	Comptes 2008
	Fr.	Fr.
EXPLOITATION		
Fermage de la ligne	206'085	190'214
Location du parking et divers	9'638	11'673
Indemnisation pour les prestations de service public	1'600	356
Total des produits d'exploitation	217'323	202'243
Frais généraux	20'619	17'293
Assurances	11'209	11'129
Impôts indirects, droits et taxes	2'235	2'172
Prestations de tiers	17'815	18'402
Amortissement	204'575	196'600
Total des charges d'exploitation	256'453	245'596
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	-39'131	-43'353
OPÉRATIONS FINANCIÈRES		
Produits financiers	200'882	81'613
<i>y compris plus-value sur titres de</i>	<i>128'001</i>	<i>0</i>
Charges financières	45'167	545'862
<i>y compris moins-value sur titres de</i>	<i>0</i>	<i>518'069</i>
<i>y compris frais de gestion de</i>	<i>11'018</i>	<i>12'591</i>
Résultat financier brut	155'715	-464'249
Attribution à la provision pour titres	128'000	0
Prélèvement sur la provision pour titres	0	221'400
RÉSULTAT DES OPÉRATIONS FINANCIÈRES	27'715	-242'849
Résultat ordinaire de l'exercice	-11'416	-286'201
Produits extraordinaires	0	190'200
Charges extraordinaires	-621	-5'600
RESULTAT DE L'EXERCICE	-12'037	-101'602
Résultat reporté en début d'exercice	-197'510	-95'909
Résultat à disposition de l'assemblée générale	-209'547	-197'510
Attribution à la réserve générale	0	0
Résultat à reporter au bilan en fin d'exercice	-209'547	-197'510

PROJET DE DÉCRET

autorisant le Conseil d'Etat d'aliéner aux Chemins de fer fédéraux suisses CFF SA 590 actions de 2ème classe de la Compagnie du chemin de fer Vevey-Chexbres SA d'une valeur nominale de CHF 400.- pour un montant total de CHF 236'000.-

du 4 mai 2011

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi sur les participations de l'Etat et des communes à des personnes morales (LPECPM) du 17 mai 2005,

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

décète

Art. 1

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé à aliéner aux Chemins de fer fédéraux suisses CFF SA 590 actions de 2ème classe de la Compagnie du chemin de fer Vevey-Chexbres SA d'une valeur nominale de CHF 400.- pour un montant total de CHF 236'000.-

Art. 2

¹ Le Conseil d'Etat ordonne la publication du présent décret 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.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 4 mai 2011.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean