



Direction générale de la
mobilité et des routes DGMR

Management des transports

Place de la Riponne 10
1014 Lausanne

Envoi par courrier électronique uniquement

Aux Municipalités des communes
du Canton de Vaud

Tél. : 021 316 71 32
E-mail : valentine.gauthey@vd.ch

N réf. : vgy /

240287

Lausanne, le 12 juillet 2024

Loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21)

Contribution financière pour les lignes de trafic régional et assimilées : information budgétaire aux communes pour l'année 2025

Mesdames les Syndiques, Messieurs les Syndics,
Mesdames les Conseillères municipales, Messieurs les Conseillers municipaux,

En lien avec les articles 14 à 16 de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21), nous vous communiquons que la répartition provisoire du montant de la participation financière à charge des communes relative à la contribution financière du Canton en faveur des lignes de trafic régional et assimilées a été établie pour l'exercice 2025, selon l'état actuel de planification.

L'évolution de la participation des communes est la suivante :

Participation des Communes (net, en mios de CHF)	1 Nord vaudois - Vallée de Joux	2 Broye	3 Nyon - Rolle - Aubonne	4 Morges - Cossonay	5 Lausanne - Echallens - Oron	6 Riviera - Pays d'Enhaut	7 Chablais	Total
Information budgétaire 2025	12.9	4.8	9.3	8.9	43.5	13.4	8.0	100.8
Information budgétaire 2024	12.8	4.7	9.2	9.2	42.2	13.4	7.7	99.2
Ecart	0.1	0.1	0.1	-0.3	1.3	0.0	0.3	1.6

À cet effet, nous vous faisons parvenir les documents suivants en annexe :

- Modifications d'offres de transport planifiées à l'horaire 2025 (document officiel dans le cadre de la consultation du projet d'horaire 2025) ;
- Détail par ligne de transport des indemnités à charge de chaque bassin ;
- Répartition entre communes de la participation à charge de chaque bassin.

Aucune fusion de communes n'a été prise en compte pour l'année 2025.

Toutes ces informations seront bientôt disponibles sur le site de l'administration cantonale, à l'adresse suivante :

<https://www.vd.ch/themes/etat-droit-finances/communes/courrier-circulaire>



Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines
Direction générale de la mobilité et des routes DGMR – Management des transports MT
www.vd.ch/dgmr – info.dgmr@vd.ch – T +41 21 316 73 73

Loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21)

Contribution financière pour les lignes de trafic régional et assimilées : information budgétaire aux communes pour l'année 2025

Nous vous énumérons ci-après les éléments marquants qui affecteront l'année 2025 en termes d'indemnisation ; les chiffres exposés correspondent aux montants à charge du Canton avant participation des communes (30%), ceci en comparaison avec l'information budgétaire pour l'année 2024.

Infrastructure ferroviaire (CHF +3,5 mios, dont 30% à charge des communes)

La contribution cantonale au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) explique essentiellement la hausse des indemnités en faveur de l'infrastructure ferroviaire ; cette augmentation provient du renchérissement des indices macroéconomiques (PIB réel, IPC) sur lesquels le fonds est alimenté, ainsi que sur la croissance de la part vaudoise au fonds en raison des développements des lignes ferroviaires mis en œuvre en 2023.

Trafic régional de voyageurs TRV (CHF +1,8 mio, dont 30% à charge des communes)

La présente planification se base sur la première rentrée des offres financières des entreprises de transport concessionnées ; des optimisations financières leur ont été demandées par le Canton.

En termes d'horaire, l'année 2025 prévoit le plus grand changement d'horaire depuis une vingtaine d'années : les horaires actuels sont trop tendus par rapport à la marche des trains calculée et génèrent des retards sur certains axes, tout comme de nombreux travaux ont lieu pour rénover et développer l'infrastructure ferroviaire et provoquent des ralentissements.

Afin de garantir la stabilité de l'horaire ferroviaire et de pouvoir réaliser un maximum de travaux en Suisse romande sans dégrader trop fréquemment l'horaire, les temps de parcours des trains CFF longues distances devront augmenter, ce qui provoque des conséquences en cascade sur les heures de passage des trains dans les principaux nœuds et sur les systèmes de correspondances. Par voie de conséquence, des prestations supplémentaires sont nécessaires (prolongements, renforts, substitutions par bus) pour assurer les correspondances sur les trains CFF dans les deux sens des flux voyageurs.

Les surcoûts et les éventuelles pertes de recettes liées aux adaptations de l'offre résultant de la modification de l'horaire 2025 en Suisse romande sont estimés à environ CHF 25 mios ; la bonne reprise de la fréquentation et des recettes permettra de compenser une part non négligeable de cette surcharge financière.

L'annexe « Modifications d'offre envisagées à l'horaire 2025 » expose les principales modifications planifiées dans le cadre de la consultation du projet d'horaire 2025, lesquelles concernent notamment la mise en œuvre du nouvel horaire Romandie 2025 et le développement des prestations de transport public régionales routières en faveur du Plan climat vaudois¹.

L'année 2025 prévoit également divers facteurs de surcoûts exogènes :

- Impôt préalable non récupérable sur les subventions, passant de 3,6% à 3,8% en raison de l'augmentation de la TVA ;
- Pour les trains : hausse du courant des CFF et du prix de l'usure du sillon.

¹ Exposé des motifs et projet de décret (21_LEG_32) accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 50'000'000.- destiné à un financement extraordinaire pour le développement des prestations de transport public régionales routières (mesure du Plan climat vaudois), décrété le 8 juin 2021 par le Grand Conseil (BLV 725.20.080621.1).

Loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21)

Contribution financière pour les lignes de trafic régional et assimilées : information budgétaire aux communes pour l'année 2025

Enfin, la mise en service du tram en cours d'année 2026 nécessite déjà des dépenses en 2025 relatives à l'engagement et la formation des futurs conducteurs, ainsi qu'à la réception des premières rames.

S'agissant des ressources financières de la Confédération, les fonds fédéraux sont suffisants pour financer de manière pérenne les coûts non couverts de toutes les prestations commandées conjointement par les cantons et la Confédération durant l'année 2024 ; cette pérennisation implique une baisse conséquente du report de charges de la Confédération sur le Canton planifié jusqu'alors (dépassement de la quote-part cantonale du TRV), ce qui permet de compenser presque totalement les surcoûts mentionnés plus haut. Pour l'heure, la planification pour 2025 table encore sur un report de charges de la Confédération sur le Canton de CHF 17 mios.

Charges financières (CHF +0,1 mio, dont 30% à charge des communes)

Les charges financières comprennent l'état des prêts en faveur des ETC, planifié au 31 décembre 2024 ; elles évolueront en fonction des différents objets décrétés par le Grand Conseil, des versements effectifs durant l'année 2024 et du taux moyen d'intérêt de la dette de l'État au 31 décembre 2024. Par rapport à l'information budgétaire 2024 (1,7%), le taux d'intérêt moyen de l'État des comptes de l'année 2023 (1,6%) a été pris comme référence pour l'information budgétaire 2025. La faible augmentation des charges financières provient de la replanification des dépenses d'investissement sur le m2 (planification de dépenses dans l'information budgétaire 2024 trop élevée).

Réserves d'usage

Nous profitons de l'occasion pour préciser que les offres de prestations et les horaires des ETC ne sont pas totalement arrêtés pour 2025 au moment de la présente communication. Il en va de même pour l'enveloppe définitive de la Confédération attribuée au Canton pour les lignes du TRV commandées conjointement et le budget voté par le Grand Conseil. En ce sens, notre information budgétaire est un état de planification et ne constitue pas une décision.

Enfin, la répartition définitive entre les communes du montant final à charge d'un bassin de transport est effectuée en tenant compte de la population résidente permanente de chaque commune au 31 décembre de l'année qui précède la facturation (2024) et de son coefficient de qualité de desserte définitif pour l'année de facturation (2025). À cet égard, certains coefficients ont été adaptés par anticipation dans le cadre de notre information budgétaire ; si ces modifications doivent être confirmées, les communes concernées recevront une notification de notre part.

Loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21)

Contribution financière pour les lignes de trafic régional et assimilées : information budgétaire aux communes pour l'année 2025

Le cas échéant, la soussignée à droite se tient à votre disposition pour tout complément spécifique à votre commune.

En vous remerciant de l'attention portée à la présente, nous vous prions de croire, Mesdames les Syndiques, Messieurs les Syndics, Mesdames les Conseillères municipales, Messieurs les Conseillers municipaux, à l'assurance de nos sentiments distingués.



Jean-Charles Lagniaz
Chef de division



Valentine Gauthey
Economiste des transports

Annexes : ment.

Copies :

- Préfectures de district
- Direction générale des affaires institutionnelles et des communes
- Union des communes vaudoises et Association des communes vaudoises
- DGMR : pyg, jlz