

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJETS DE DECRETS

accordant à la compagnie du chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher SA (LEB), aux Transports de la région Morges - Bière - Cossonay SA (MBC), aux Transports Montreux - Vevey - Riviera SA (MVR), à la Compagnie du chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez SA (NStCM) et aux Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix SA (TRAVYS) une garantie de l'Etat de 157.7 millions de francs pour l'acquisition de matériel roulant

et

accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de 144.7 millions de francs pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux chemins de fer privés concernant les contributions d'investissement destinées à l'infrastructure (3e crédit-cadre cantonal)

et

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

sur le postulat Albert Chapalay et consorts demandant au Conseil d'Etat de présenter un rapport explicite sur les besoins d'équipement en matériel roulant et aussi pour les infrastructures des chemins de fer privés avec, notamment, un plan d'investissement adapté (11_POS_258)

1 PRESENTATION DU PROJET DE DECRET ACCORDANT AUX COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER UNE GARANTIE DE L'ETAT POUR L'ACQUISITION DE MATERIEL ROULANT

1.1 Garantie fédérale et principes de financement retenus

La directive publiée par l'OFT en février 2011 présente les règles applicables à l'acquisition de moyens d'exploitation dans le TRV (approbations OITRV, garantie fédérale) :

"Les art. 34 à 36 de l'Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV ; RS 745.16) permettent d'octroyer aux entreprises de transport une garantie fédérale pour financer des moyens d'exploitation neufs ou en service depuis 2001 dans le trafic régional des voyageurs au bénéfice d'une indemnisation (TRV). L'arrêté fédéral du 15 décembre 2010 du Parlement alloue à cet effet un crédit-cadre de cautionnement de 11 milliards de francs (Arrêté fédéral concernant un crédit-cadre de cautionnement destiné à l'acquisition de moyens d'exploitation dans les transports publics, FF 2011 263). La garantie fédérale est allouée aux entreprises de transport intéressées qui en font la demande, mais à condition que les moyens d'exploitation en question aient été approuvés par la Confédération et par tous les cantons concernés.

La garantie fédérale ne peut être allouée que jusqu'à concurrence de la part utilisée pour le TRV aux moyens d'exploitation utilisés à la fois dans le TRV et dans d'autres secteurs (trafic local, offres de prestations sans fonction de desserte). Le taux d'intérêt préférentiel obtenu grâce à la garantie fédérale doit être appliqué exclusivement aux lignes du TRV dont la Confédération participe à la commande."

Pour les acquisitions de matériel roulant qui concernent uniquement le canton de Vaud, le Conseil d'Etat souhaite apporter directement la garantie de l'Etat de manière à disposer d'un suivi des engagements. Pour les lignes qui concernent plusieurs cantons, seule la garantie fédérale sera demandée.

Les charges financières liées à l'acquisition de matériel roulant par les entreprises de transport public entrent dans le calcul des indemnités versées par la Confédération et les cantons selon les règles applicables au TRV fixées notamment dans l'OITRV.

Ce mode de faire permet également d'assurer le financement de ces charges financières, en les chiffrant dans le chapitre présentant les conséquences financières du projet de décret.

1.2 Augmentation du trafic voyageurs sur les lignes concernées par l'acquisition de nouveau matériel roulant

Le tableau suivant présente l'évolution du trafic voyageurs en dix ans entre 2001 et 2011, ainsi que la charge sur le tronçon le plus chargé pour l'offre de transport (TJOM = trafic d'un jour ouvrable moyen, sans le dimanche ; TJM = trafic journalier moyen ; le TJM ne correspond pas nécessairement au nombre de voyageurs annuels divisé par 365 jours car une ligne peut avoir plusieurs pôles) :

Ligne	2001	2011	Progression 2001 - 2011	2011	
	Voyageurs annuels	Voyageurs annuels		TJOM sur tronçon +chargé	TJM sur tronçon +chargé
Vevey - Blonay - Les Pléiades	335'800	631'500	88%	nd	1'730
Aigle - Ollon - Monthey - Champéry	738'800	826'200	12%	1'520	1'310
Nyon - St-Cergue - La Cure	643'300	1'055'000	64%	2'400	2'010
Lausanne - Echallens - Bercher	1'743'500	3'001'400	72%	7'150	6'120
Montreux - Zweisimmen (note : valeur 1999)	1'923'700	2'082'700	8%	nd	1'970
Bière - Apples - Morges et Apples - L'Isle	562'200	748'700	33%	1'420	1'240
Yverdon - Ste-Croix	328'900	536'200	63%	1'480	1'280

Ainsi, outre des besoins de renouvellement de véhicules aujourd'hui amortis, il est nécessaire d'augmenter la capacité de transport pour répondre à la forte croissance de trafic intervenue ces dix dernières années. **Exprimée en nombre de voyageurs, la croissance de trafic est supérieure à 40% en moyenne sur l'ensemble de ces lignes entre 2001 et 2010.**

Selon les prévisions au niveau national, la croissance du trafic par transports publics est estimée entre 2010 et 2030 dans une fourchette de 60% à 100% (axe Lausanne-Genève). Des taux semblables sont envisagés sur les lignes régionales vaudoises, notamment les lignes desservant des zones d'agglomération avec un potentiel d'urbanisation.

La croissance de trafic sera absorbée avec une cadence systématique à 30 minutes sur les lignes suivantes :

- Vevey - Blonay - Les Pléiades (CEV, abréviation de Chemins de fer électriques veveysans, ancienne raison sociale avant la fusion), exploitée par les Transports Montreux - Vevey - Riviera SA (MVR) ;
- Nyon - St-Cergue - La Cure, exploitée par la Compagnie du chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez (NStCM) ;
- Bière - Apples - Morges (BAM), exploitée par les Transports de la région Morges - Bière - Cossonay (MBC) ;
- Yverdon - Ste-Croix (YSC), exploitée par les Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix (TRAVYS).

La cadence au quart d'heure sur la ligne Lausanne - Echallens - Bercher (LEB) sera étendue de Cheseaux jusqu'à Echallens.

La ligne Aigle - Ollon - Monthey - Champéry (AOMC), exploitée par les Transports publics du Chablais (TPC) dispose aujourd'hui déjà d'une cadence à 30 minutes entre Aigle et Monthey.

La ligne Montreux - Zweisimmen, exploitée par le Montreux Oberland bernois (MOB), dispose d'une cadence horaire entre ces deux localités.

1.3 Programme d'investissement

1.3.1 Besoins globaux en matériel roulant à l'horizon 2016

Le tableau suivant récapitule les besoins d'investissement en matériel roulant à l'horizon 2016 :

Ligne	Nombre de rames à acquérir	dont rempl.	dont augm. capacité	Caractéristiques de la rame
Chemins de fer à crémaillère				
Vevey - Blonay - Les Pléiades GTW Beh 2/6	4	3	1	Type GTW Be 2/6, longueur : 34.5 m Places assises : 90
Aigle - Ollon - Monthey - Champéry GTW Beh 2/6	7	7	0	Type GTW Be 2/6, longueur : 34.5 m Places assises : 90
Sous-total	11	10	1	
Chemins de fer à adhérence				
Nyon - St-Cergue - La Cure Be 4/8	4	0	4	Automotrice Be 4/8 non sécable, Longueur : 35m ; Places assises : 81
Lausanne - Echallens - Bercher Be 4/8	4	0	4	Automotrice Be 4/8 non sécable, Longueur : 42m ; Places assises : 102
Montreux - Zweisimmen Be 8/8	4	4	0	Automotrice Be 8/8 non sécable, Longueur : 42m ; Places assises : 81
Yverdon - Ste-Croix Be 4/4 + B + Be 4/4	3	2	1	2 Be 4/4 encadrant voiture B Longueur : 60m ; Places assises : 160
Bière - Apples - Morges / Apples - L'Isle Be 4/4 + B + Be 4/4	1	-	1	2 Be 4/4 encadrant voiture B Longueur : 60m ; Places assises : 160
Bière - Apples - Morges / Apples - L'Isle Be 4/4 + Be 4/4	3	3	-	2 automotrices Be 4/4 Longueur : 40m ; Places assises : 100
Sous-total	19	9	10	
Total général	30	19	11	

Il s'agit, d'une part, d'investissements de renouvellement de véhicules, aujourd'hui amortis, ou qui le seront en 2016, en tenant compte d'une durée de vie des véhicules de 33 ans et, d'autre part, d'augmenter la capacité de transport en fonction de l'évolution du trafic.

La durée de vie "comptable" de véhicules ferroviaires est de 33 ans au maximum (3% l'an) et de 25 ans au minimum (4% l'an). La durée de 30 ans (3.33% l'an) est retenue pour le calcul des charges financières.

Les commandes de véhicules seront effectuées durant le 3ème trimestre 2013 après l'entrée en vigueur du présent décret et l'approbation formelle de l'OFT. Selon le calendrier de fabrication, les livraisons seront effectuées entre le début de 2015 et la fin de 2016.

Les nouveaux véhicules répondent aux normes pour le transport des personnes à mobilité réduite (Loi LHand : *Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées*, RS 151.3), avec des planchers bas dans les zones d'accès. Ils sont dotés de larges portes facilitant les mouvements des voyageurs aux stations. Ils bénéficient également d'une installation de climatisation. Selon la longueur du parcours notamment, ils sont équipés de toilettes également conçues selon les normes LHand.

1.3.2 Besoins par entreprise

Les compléments d'informations concernant les besoins de matériel roulant par ligne sont les suivants.

L'annexe 1 donne des détails concernant le parc actuel de véhicules.

Ligne Vevey - Blonay - Les Pléiades (CEV)

Les Transports Montreux - Vevey - Riviera SA (MVR) doivent acquérir 4 unités de type GTW Beh 2/6 (adhérence-crémaillère) pour remplacer en service régulier 3 automotrices adhérence-crémaillère et 3 voitures-pilotes ainsi que pour renforcer le parc d'une rame. En 2015, les automotrices auront entre 32 et 45 ans de service et les voitures-pilote auront entre 32 et 39 ans de service.

Les nouveaux véhicules pourront circuler sur le tronçon en adhérence entre Vevey et Blonay et sur le tronçon à crémaillère qui présente une pente maximale de 200 ‰, avec une crémaillère de type Strub entre Blonay et Les Pléiades.

Les nouvelles unités adhérence-crémaillère (GTW Beh2/6) sont construites selon le même concept que les unités à adhérence acquises en 1997 et en 1998 avec une unité centrale compacte équipée de deux essieux-moteurs à adhérence-crémaillère. Cette unité supporte les deux caisses d'extrémité dotées chacune d'un bogie porteur à deux essieux. Ces nouveaux véhicules pourront être accouplés sur le tronçon en adhérence le plus chargé entre Vevey et Blonay avec les deux rames GTW Be 2/6 à adhérence.

Ligne Aigle - Ollon - Monthey - Champéry (AOMC)

Le programme de renouvellement s'inscrit dans une démarche globale de standardisation du matériel roulant des Transports publics du Chablais SA (TPC), notamment des trois lignes au départ d'Aigle (Aigle-Leysin, Aigle-Sépey-Diablerets, Aigle-Ollon-Monthey-Champéry). Ainsi, la tension d'alimentation sera standardisée à 1500 Volts en courant continu : les deux premières lignes disposent de ce standard, alors que celle de Champéry est aujourd'hui alimentée en 850V. Cette unification de la tension permettra notamment le transfert facile de tous les trains à l'atelier d'En Chalex entre Aigle et Ollon.

De plus, vu la nécessité de renouveler les trois tronçons de voie crémaillère entre Monthey et Champéry (voir crédit-cadre 3 pour l'infrastructure), les TPC équiperont la ligne avec une crémaillère de type Abt, semblable à celle de la ligne de Leysin. Le tronçon de montagne entre Monthey et Champéry comprend trois sections de crémaillère de type Strub d'une pente maximale de 135 ‰ et d'une longueur cumulée de 3'659 mètres.

Les 2 rames à adhérence-crémaillère acquises en 2001, qui répondent aux normes de la LHand, seront adaptées au nouveau standard (option prévue lors de leur commande).

En revanche, les 2 automotrices, acquises en 1987 ne seront pas transformées compte tenu du coût de leur adaptation à la tension de 1500V et de leur non-conformité à la LHand (hauteur de plancher). Elles seront si possible revendues. L'automotrice 503 à adhérence-crémaillère sera transformée et conservée comme matériel de traction pour des trains de service (chasse-neige, travaux) sur les tronçons en adhérence (ASD, Aigle - Monthey). Les deux voitures-pilote de cette série, acquises en 1987, seront conservées et serviront de matériel de renfort pour les rames acquises en 2001.

Pour renouveler les 6 anciennes automotrices qui auront entre 49 et 61 ans en 2015 et les deux automotrices de 1987, les Transports Publics du Chablais SA (TPC) doivent acquérir 7 unités de type GTW Beh 2/6 à adhérence-crémaillère. Les nouveaux véhicules pourront circuler sur le tronçon de plaine comme sur le tronçon de montagne entre Monthey et

Champéry.

Ligne Nyon - St-Cergue - La Cure (NStCM)

La Compagnie du chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez SA (NStCM) dispose d'un parc de 6 automotrices et de 5 voitures-pilote acquises en 1985 et 1986.

En 2004, le NStCM a racheté 2 automotrices datant de 1953 auprès des Chemins de fer du Jura pour répondre à la croissance du trafic. Ces deux dernières machines ont dû être retirées de l'exploitation en 2011 en raison de leur vétusté.

Le NStCM ne peut ainsi plus offrir une capacité de transport suffisante pour répondre à la demande aux heures de pointe. Pour augmenter son parc de véhicule, la compagnie doit acquérir 4 rames nouvelles à deux caisses pour répondre à l'évolution du trafic.

L'acquisition de ces 4 rames nouvelles permettra d'assurer l'horaire de 2015 (5 trains engagés simultanément) avec la cadence au quart d'heure entre Nyon et Genolier, avec une réserve de 2 trains pour les courses de renfort et pour les périodes d'entretien et de révision.

Ligne Lausanne - Echallens - Bercher (LEB)

La Compagnie du chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher SA (LEB) doit acquérir 4 rames nouvelles dont 3 permettront de renforcer sa capacité de transport aux heures de pointe et une pour disposer d'une réserve pour les besoins d'entretien et de révision.

Pour mémoire, avec la cadence au quart d'heure entre Lausanne et Echallens, le LEB doit engager 6 trains en unités doubles (trains de 80 m de longueur). Le roulement se compose de trois compositions effectuant la rotation Lausanne - Bercher - Lausanne (6 automotrices Be modernes de 2010) et trois autres assurant les navettes Lausanne - Echallens - Lausanne (panachage de 3 automotrices Be de 2010 et de 3 automotrices Be de 1985/91).

De plus, pour répondre aux pointes de trafic, deux automotrices Be de 1985/91 assurent les trains "accélérés".

Une automotrice moderne (RBe) et une automotrice Be 1985/91 constituent la réserve.

Ligne Montreux - Zweisimmen (MOB)

La Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA (MOB) doit acquérir 4 unités pour remplacer les 4 automotrices (ABDe 8/8 4001-4004) adhérence datant de 1968. Ces véhicules sont aujourd'hui amortis (en 2015, 47 ans en service), et nécessitent des coûts élevés d'entretien. De plus, ces véhicules ne sont pas assez puissants pour répondre aux besoins du trafic actuel avec des trains lourds circulant entre Montreux et Zweisimmen. Ils offrent une vitesse et une accélération insuffisantes.

Lignes Bière - Apples - Morges et Apples - L'Isle (BAM)

Les Transports de la région Morges - Bière - Cossonay SA (MBC) doivent acquérir 4 automotrices double (RBe 4/4 + RBe 4/4, sécable) pour remplacer les 4 automotrices qui seront amorties en 2014 (34 ans en service).

Lors de l'introduction de la cadence semi-horaire entre Bière et Morges à l'horizon 2016, 3 trains seront engagés simultanément. Un quatrième train, assurera la navette entre Apples et L'Isle. Cette cadence semi-horaire permettra de répondre à la croissance du trafic.

Les 3 trains circulant entre Bière et Morges seront composés de rames sécables à 3 éléments. Les 3 voitures intermédiaires à plancher acquises en 2011 seront intégrées dans ces trains. Ces nouvelles voitures qui sont conformes à la L'Hand ont permis de renforcer la capacité en faisant circuler des trains à 3 éléments.

La navette assurant le service entre Apples et L'Isle sera composée d'une automotrice Be 4/4 (issue de la 4^{ème} rame) et d'une voiture pilote (Bt) de 1982. Il convient en effet de limiter les coûts d'exploitation sur la ligne Apples - L'Isle, dont le taux de couverture des charges par les recettes est inférieur au seuil de 20% fixé par la Confédération pour l'octroi d'indemnités pour le trafic régional voyageurs par chemin de fer.

La réserve se constitue d'une unité motrice RBe 4/4, alors en cycle de révision ou d'entretien, des autres voitures-pilote qui sont encore en état de circuler ainsi que d'une voiture intermédiaire moderne à plancher bas.

Ligne Yverdon - Ste Croix (YSC)

Les Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix SA (TRAVYS) doivent acquérir 2 rames à 3 éléments (RBe 4/4 + B + RBe 4/4) pour remplacer 2 automotrices qui seront amorties en 2014.

Pour assurer la cadence à la demi-heure entre Yverdon-les-Bains et Ste-Croix à l'horizon 2016 et répondre à la croissance de la demande, TRAVYS doit acquérir une 3^{ème} rame à 3 éléments (RBe 4/4 + B + RBe 4/4). En effet, avec cette offre, 3 trains doivent être simultanément engagés pour assurer l'horaire.

TRAVYS dispose également de deux rames GTW (Be 4/4 2000 - 2001) de 35 m de longueur pouvant circuler en double traction, acquises en 2001 pour l'Expo.02. Ces rames seront affectées à la réserve technique, de manière à remplacer les nouvelles rames lors de leurs cycles de révision et d'entretien.

Les voitures-pilote de 1983 et 1991 qui sont encore en état de circuler seront conservées comme matériel de renfort.

1.4 Processus d'acquisition

Un processus d'acquisition groupée a été conduit entre les entreprises, à la suggestion du Service de la mobilité, de manière à bénéficier d'économies d'échelle en recherchant les synergies. Le processus de coordination au niveau technique a été assuré par le responsable technique de la Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA.

Pour bénéficier des économies d'échelle, les composants critiques sont les suivants :

- Le concept global du véhicule,
- Les composants de chaîne de traction pour alimenter les moteurs,
- Les bogies y compris les moteurs,
- Le principe de construction modulaire des "caisses" et de la structure de leur habillage intérieur,
- La construction de la tête du véhicule, dont le poste de conduite,
- Les équipements techniques complexes, portes, climatiseurs, convertisseurs de bord,
- L'électronique de commande du véhicule et des équipements auxiliaires.

A l'inverse, les éléments ayant pas ou très peu d'impact sur les coûts sont :

- La longueur des véhicules pour autant que le concept de construction modulaire soit respecté, par exemple une fenêtre de plus ou de moins,
- Les détails d'aménagement intérieur, nombre de sièges, de strapontins, zone pour vélos ou skis, etc,
- Les détails d'aménagement du poste de conduite pour autant que le concept global soit le même.

Une convergence optimale a pu être trouvée qui se résume à deux familles de véhicules :

- Les véhicules à crémaillère de conception identique pour les lignes Aigle - Ollon - Monthey - Champéry (AOMC) et Vevey - Blonay - Les Pléiades (CEV), sous réserve d'adaptations aux spécificités incontournables de chaque ligne (type de crémaillère, rapport de réduction de la transmission en fonction des pentes maximales).
- Les véhicules à adhérence de conception identique, pour les lignes Nyon - St-Cergue - La Cure (NStCM), Lausanne - Echallens - Bercher (LEB), Montreux - Zweisimmen (MOB), Bière - Apples - Morges et Apples - L'Isle (BAM) ainsi qu'Yverdon - Ste Croix (YSC), sous réserve d'adaptations aux spécificités incontournables de chaque ligne (puissance de traction requise liée aux pentes et aux compositions-type et nombre de bogies-moteurs, transformateurs pour les trains du BAM et de l'YSC alimentés en courant CFF à 15'000 V, 16 2/3 Hz).

L'avantage financier de ces commandes groupées est chiffré à 8% environ par rapport à des commandes isolées pour des véhicules à crémaillère et à 12% environ pour des véhicules à adhérence. La différence est liée à l'effet de série plus important pour la commande des véhicules à adhérence.

1.5 Coûts des acquisitions

Le coût des acquisitions se présente comme suit :

Ligne	Nombre de rames à acquérir	Coût unitaire par rame	Coût des rames	Coût des pièces de réserve	Coût total	Coût total arrondi
Chemins de fer à crémaillère						
Vevey - Blonay - Les Pléiades (MVR)	4	5'980'000	23'920'000	1'850'000	25'570'000	25'600'000
Aigle - Ollon - Monthey - Champéry (TPC)	7	5'980'000	41'860'000	1'800'000	43'660'000	43'700'000
<i>Sous-total</i>	11		65'780'000	3'450'000	69'230'000	69'300'000
Chemins de fer à adhérence						
Nyon - St-Cergue- Morez (NStCM)	4	6'785'000	27'140'000	1'500'000	28'640'000	28'700'000
Lausanne - Echallens - Bercher (LEB)	4	6'785'000	27'140'000	1'500'000	28'640'000	28'700'000
Montreux - Zweisimmen (MOB)	4	7'550'000	30'200'000	1'500'000	31'700'000	31'700'000
Yverdon - Ste Croix (TRAVYS) Be 8/8 avec voiture intermédiaire B	3	9'590'000	28'770'000	1'500'000	30'270'000	30'300'000
Morges - Apples - Bière / L'Isle (MBC) Be 8/8 avec voiture intermédiaire B	1	9'590'000	9'590'000	1'500'000	11'090'000	11'100'000
Morges - Apples - Bière / L'Isle (MBC) Be 8/8 sans voiture intermédiaire B	3	7'640'000	22'920'000	voir ci-dessus	22'920'000	23'000'000
<i>Sous-total</i>	19		145'760'000	7'500'000	153'260'000	153'500'000
Total général	30		211'540'000	10'950'000	222'490'000	222'800'000

Les écarts de prix unitaires entre types de véhicules s'expliquent de la manière suivante :

- les rames à crémaillère pour le MVR et les TPC sont d'une conception plus simple avec un seul bogie-moteur central permettant la circulation en adhérence et en crémaillère ainsi que de 2 bogies-porteurs ;
- les rames à adhérence pour le NStCM et pour le LEB disposent de 2 bogies-moteurs et de 2 bogies-porteurs, ayant des besoins de puissance moindre ;
- les rames à adhérence pour le MOB disposent de 4 bogies-moteurs, ayant des besoins de puissance et d'adhérence plus élevées, compte tenu du nombre de wagons par train et des rampes ;
- 4 rames à adhérence dont 3 pour TRAVYS et une pour le MBC comprennent également une voiture intermédiaire, d'un coût unitaire de CHF 1'950'000.-. Les rames (sans la voiture intermédiaire) disposent comme le MOB de 4 bogies-moteurs, ayant des besoins de puissance et d'adhérence plus élevées, compte tenu du nombre de wagons par trains et des rampes. Le coût de ces rames tient compte de l'équipement à bord des trains de transformateurs pour convertir la tension d'alimentation de la ligne de contact (courant CFF de 15'000 Volts).

Il convient encore de relever que l'Office fédéral des transports (OFT) a renforcé récemment ses exigences dans le domaine de la sécurité, notamment en matière de résistance des cabines des conducteurs en cas de chocs.

Les pièces de réserve sont indispensables pour limiter la durée des immobilisations de rames en cas de défaut technique. En effet, le fournisseur ne dispose pas d'un stock de pièces de réserve. Ce matériel comprend notamment des bogies, des composants de traction, des pièces pour la caisse, pour l'équipement électrique et l'équipement pneumatique.

Les appels d'offre ont été conduits de manière concertée entre le MVR et les TPC pour les véhicules à adhérence.

Le NStCM avait déjà procédé à un appel d'offres distinct, mais a pu bénéficier de l'effet de groupage avec l'appel d'offres du LEB qui reprend le cahier des charges des 6 rames livrées en 2011.

Enfin, le MOB, TRAVYS et le MBC se sont associés avec les Transports publics fribourgeois pour un appel d'offres commun qui a fait l'objet d'une décision d'adjudication en mars 2013.

Les commandes sont subordonnées à l'accord des autorités de financement.

1.6 Montants à garantir

Le calcul du montant à garantir tient compte des intérêts intercalaires au taux de 3% l'an avec des commandes au milieu de l'année 2013 et des livraisons à fin 2015 avec l'hypothèse d'un plan de paiement en trois tranches (un tiers à la commande, un tiers au milieu de la période de commande et un tiers à la livraison). Un montant de renchérissement total de 3% est compté : la formule de révision des prix tient compte pour un tiers de l'évolution de l'indice pour le métal et les produits métalliques et pour deux tiers de l'évolution de l'indice des salaires. Cas échéant, les contrats seront signés avec des prix fermes incorporant le renchérissement.

Ligne	Coût total	Int. intercalaires (3% l'an : en tout : 3.75 %)	Rench. (en tout : 3 %)	Montant à garantir	Montant à garantir arrondi	Part sur Vaud
Chemins de fer à crémaillère						
CEV : Vevey - Blonay - Les Pléiades GTW Beh 2/6	25'800'000	980'000	768'000	27'328'000	27'400'000	100%
AOMC : Aigle - Ollon - Monthey - Champéry GTW Beh 2/6	43'700'000	1'638'750	1'311'000	46'650'000	46'700'000	35%
<i>Sous-total</i>	<i>69'300'000</i>	<i>2'598'750</i>	<i>2'079'000</i>	<i>73'978'000</i>	<i>74'100'000</i>	<i>-</i>
Chemins de fer à adhérence						
NStCM : Nyon - St-Cergue - La Cure Be 4/8	28'700'000	1'076'250	861'000	30'637'000	30'700'000	100%
LEB : Lausanne - Echallens - Bercher Be 4/8	28'700'000	1'076'250	861'000	30'637'000	30'700'000	100%
MOB : Montreux - Zweisimmen Be 8/8	31'700'000	1'188'750	951'000	33'840'000	33'900'000	55%
YSC : Yverdon - Ste-Croix Be 4/4 + B + Be 4/4	30'300'000	1'136'250	909'000	32'345'000	32'400'000	100%
BAM : Bière - Apples - Morges / Apples - L'Isle Be 4/4 + B + Be 4/4	11'100'000	416'250	333'000	11'849'000	11'900'000	100%
BAM : Bière - Apples - Morges / Apples - L'Isle Be 4/4 + Be 4/4	23'000'000	862'500	690'000	24'553'000	24'600'000	100%
<i>Sous-total BAM</i>	<i>34'100'000</i>	<i>1'278'750</i>	<i>1'023'000</i>	<i>36'402'000</i>	<i>36'500'000</i>	<i>-</i>
<i>Sous-total</i>	<i>153'500'000</i>	<i>5'756'250</i>	<i>4'605'000</i>	<i>163'861'000</i>	<i>164'200'000</i>	
Total général	222'800'000	8'355'000	6'684'000	237'839'000	238'300'000	

La garantie accordée par l'Etat de Vaud concerne uniquement les lignes entièrement sur le territoire vaudois. Pour les lignes intercantionales, les entreprises feront appel à la garantie fédérale.

Le tableau récapitulatif est le suivant :

Entreprises	Ligne	Montant de l'emprunt
LEB : Compagnie du chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher SA	LEB : Lausanne - Echallens - Bercher	30'700'000
MBC : Transports de la région Morges - Bière - Cossonay SA	BAM : Bière - Apples - Morges / Apples - L'Isle	36'500'000
MVR : Transports Montreux - Vevey - Riviera SA	CEV : Vevey - Blonay - Les Pléiades	27'400'000
NStCM : Compagnie du chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez SA	NStCM : Nyon - St-Cergue - La Cure	30'700'000
TRAVYS : Transports Vallée de Joux - Yverdon-les-Bains - Ste-Croix SA	YSC : Yverdon - Ste-Croix	32'400'000
Total général		157'700'000

Le projet de décret prévoit à son article 3 que les garanties sont valables jusqu'au 31 décembre 2050. Cette durée correspond à une mise en service des dernières rames livrées à fin 2016. La durée d'amortissement porte sur 34 ans avec un taux minimal de 3% comme fixé dans l'Ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (ORCO ; RS 742.221). Le calcul des conséquences financières du chapitre 3.5 se base sur une durée de vie plus courte des véhicules, soit 30 ans.

Selon l'article 4 du projet de décret, le montant des garanties est diminué chaque année du montant de l'amortissement comptable des véhicules et de leur matériel de réserve.

2 MODE DE CONDUITE DU PROJET DE DECRET ACCORDANT AUX COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER UNE GARANTIE DE L'ETAT POUR L'ACQUISITION DE MATERIEL ROULANT

L'engagement des garanties sera effectué conformément aux règles fixées dans la législation fédérale, notamment dans l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs (OITRV ; RS 745.16).

Une directive de l'Office fédéral des transports (OFT) de février 2011 précise la procédure concernant l'acquisition de moyens d'exploitation dans le trafic régional voyageurs (TRV). Pour obtenir le droit à l'indemnisation de nouveaux moyens d'exploitation dans le trafic régional commandé, les entreprises doivent faire approuver ces moyens par les commanditaires en vertu de l'article 19 de l'OITRV. Cette approbation est aussi la condition d'octroi d'une garantie fédérale afin de financer l'investissement à des taux d'intérêt préférentiels. Une approbation selon l'article 28 OITRV est en outre exigée en vue du transfert des moyens d'exploitation en cas de changement d'exploitant.

Au niveau cantonal, une procédure fixe les règles concernant l'engagement de la garantie de l'Etat.

3 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET ACCORDANT AUX COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER UNE GARANTIE DE L'ETAT POUR L'ACQUISITION DE MATERIEL ROULANT

3.1 Conséquences sur le bilan de l'Etat

Le projet de décret n'a pas de conséquences sur les actifs et passifs des comptes de bilan de l'Etat. En revanche, s'agissant d'une garantie d'emprunt allouée par l'Etat de Vaud, celle-ci doit faire l'objet d'une mention dans l'annexe aux comptes portant sur les engagements conditionnels de l'Etat.

3.2 Amortissement annuel

Le projet de décret n'induit pas de charges d'amortissement dans les comptes de l'Etat, dans la mesure où le financement est assuré par une garantie de l'Etat allouée aux entreprises de transport pour souscrire un emprunt.

3.3 Charge d'intérêt

Le projet de décret n'induit pas de charges d'intérêts dans les comptes de l'Etat, dans la mesure où le financement est assuré par une garantie de l'Etat.

3.4 Conséquence 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

Les charges financières supplémentaires de l'emprunt induiront une augmentation des indemnités annuelles versées par l'Etat aux entreprises.

Le taux d'intérêt des emprunts est de 5% (selon les directives de calcul du DFIRE). Le taux d'amortissement des véhicules est de 3.33 %, correspondant à une durée de vie des véhicules de 30 ans.

Le tableau suivant présente les charges financières liées aux acquisitions de véhicules, en admettant pour hypothèse de calcul que les véhicules sont livrés à la fin de l'année 2015 et amortis dès 2016 :

Ligne	Montant de l'emprunt	Part sur Vaud	Charges financières 2016 sur Vaud	Charges financières 2017 sur Vaud
Vevey - Blonay - Les Pléiades	27'400'000	100%	2'283'000	2'238'000
Aigle - Ollon - Monthey - Champéry	46'700'000	35%	1'382'000	1'335'000
Nyon - St-Cergue - La Cure	30'700'000	100%	2'558'000	2'507'000
Lausanne - Echallens - Bercher	30'700'000	100%	2'558'000	2'507'000
Montreux - Zweisimmen	33'900'000	55%	1'554'000	1'523'000
Bière - Apples - Morges / Apples - L'Isle	36'500'000	100%	3'042'000	2'981'000
Yverdon - Ste-Croix	32'400'000	100%	2'700'000	2'646'000
Total général	238'300'000		16'057'000	15'737'000

Dans la réalité, les livraisons interviendront entre le début de 2015 et la fin de 2016.

L'augmentation des cadences sur le NStCM, le LEB, le BAM et l'YSC implique des charges supplémentaires d'exploitation (frais de personnel, frais d'entretien, etc.) qui ne seront que partiellement compensées par des recettes supplémentaires. La prévision de ces charges supplémentaires est la suivante avec l'hypothèse que l'amélioration des cadences intervienne au changement d'horaire du 11 décembre 2016 :

Ligne	Date de changement d'horaire	Charges d'expl. suppl. 2016	Charges d'expl. suppl. 2017
NStCM : Nyon - St-Cergue - La Cure	11.12.2016		1'226'000
LEB : Lausanne - Echallens - Bercher	11.12.2016		750'000
BAM : Bière - Apples - Morges / Apples - L'Isle	11.12.2016		950'000
YSC : Yverdon - Ste-Croix	11.12.2016		650'000
Total général		-	3'576'000

Selon la planification effective de la livraison des trains et des travaux d'infrastructure, l'introduction des nouvelles cadences pourrait intervenir à partir du changement d'horaire du 13 décembre 2015.

L'évolution des indemnités à charge de l'Etat et des communes sera la suivante en cumulant les charges financières et les charges d'exploitation supplémentaires :

Année	2016	2017
Indemnités supplémentaires pour les frais financiers	16'057'000	15'737'000
Indemnités supplémentaires pour les charges d'exploitation	-	3'576'000
Total à charge de l'Etat (3657)	16'057'000	19'313'000
Part communes (compte 4527) : 30%	4'818'000	5'794'000
Part nette à charge de l'Etat : 70%	11'239'000	13'519'000

Selon la loi cantonale sur les transports publics du 11 décembre 1990, modifiée en 2000, la part des communes du bassin de transport concerné représente le 30% du montant total.

La Confédération pourrait assumer jusqu'à concurrence du 50% de cette indemnité supplémentaire. Sa participation est toutefois plafonnée dans un système "d'enveloppe". En cas de dépassement de cette enveloppe, le montant est entièrement à charge du canton. Le canton se trouve actuellement en limite d'enveloppe. Son évolution dépendra ainsi des budgets futurs alloués par la Confédération aux transports publics régionaux. Dès lors, les estimations d'évolution de la charge du canton sont basées sur l'hypothèse prudente que la totalité de ces coûts supplémentaires est à charge du canton, sans subvention de la Confédération.

Ces calculs sont effectués avec des hypothèses simplifiées dans le but de mettre en évidence les principales conséquences financières du projet de décret. Les chiffres effectifs seront déterminés lors des commandes annuelles d'offre et de la fixation définitive des indemnités. Ils tiendront notamment compte du taux d'intérêt effectif des emprunts, de l'évolution du renchérissement et de la progression des recettes.

3.6 Conséquences sur les communes

Les conséquences pour les communes sont présentées au chapitre 3.5.

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 21. La promotion des transports publics est un des objectifs prioritaires pour le Canton. Sous forme synthétique, l'évaluation selon la méthode de la Boussole du développement durable montre les tendances suivantes :

Pôle Environnement

L'attractivité de l'offre ferroviaire accrue, par l'augmentation de la cadence des trains, doit inciter un report modal vers les transports publics, grâce notamment à l'amélioration de leur 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.

Pôle Économie

Le développement des voies de communication et des réseaux de transport a un effet favorable sur la structure économique. En revanche, l'effet sur les finances publiques est légèrement défavorable (charges financières supplémentaires).

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 très bénéfique pour accroître la qualité de vie dans l'environnement construit. Une réduction du risque d'accidents du trafic, traduite par une diminution des circulations, est favorable pour la santé. L'acquisition de matériel roulant moderne favorise l'intégration des personnes à mobilité réduite (égalité de traitement en termes d'accessibilité). D'autre part, l'augmentation du sentiment de sécurité des voyageurs (suppression du cloisonnement à l'intérieur des véhicules) est aussi favorable à la cohésion sociale.

Conclusion

Le thème "Qualité de l'air et climat" indique une tendance favorable. Il en est de même pour le thème "Cohésion sociale" avec la mise en service de véhicules satisfaisant l'accès aux personnes à mobilité réduite. Enfin, la création de nouvelles places de travail est aussi favorable à l'économie.

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

L'acquisition de nouveau matériel roulant et l'introduction de cadences renforcées fait partie de l'axe no 4 "Investir - innover - faire rayonner le canton" du programme de législation 2012 – 2017, adopté le 12 octobre 2012 par le Conseil d'Etat.

La mesure 4.3 porte sur les transports publics et la mobilité avec pour buts d'investir et d'optimiser :

- *Accompagner la croissance économique et démographique requiert de relier toutes les régions à un même réseau cohérent, dense et connecté aux autres cantons, permettant toutes les mobilités. Des augmentations de fréquence et de desserte sur les réseaux régionaux (RER, bus) sont donc nécessaires, de même que des augmentations de capacité sur les lignes nationales qui traversent le territoire vaudois. Parallèlement, le réseau routier doit être entretenu, développé et modernisé au service des déplacements quotidiens de la population et des flux économiques.*

La 4^{ème} action de cette mesure concerne le développement du trafic régional des voyageurs sur les lignes régionales :

- *Améliorer les prestations au public sur les lignes régionales, par une extension et une augmentation des cadences du RER et une amélioration du matériel.*

Le développement des chemins de fer privés s'inscrit dans les objectifs du plan directeur cantonal, adopté par le Grand Conseil en juin 2007 et à ses dernières adaptations.

Le projet de décret s'inscrit dans la ligne d'actions A2 du plan directeur cantonal adapté le 15 juin 2012 (2^{ème} adaptation) dont l'objectif est le suivant : "développer une mobilité multimodale" :

"Le Canton renforce substantiellement les lignes de transports publics sur les axes principaux en les coordonnant avec les transports publics urbains, les pays et les cantons voisins. Il reconnaît le rôle prépondérant des transports individuels dans les régions périphériques et développe leur rabattement sur le réseau de transports publics principal. Il optimise l'utilisation du réseau routier existant, en veillant à son entretien et en renforçant la sécurité. Il maintient, et au besoin renforce, conjointement avec les communes, les lignes de transports publics secondaires pour contribuer à la vitalité des régions périphériques. Il promeut la mobilité douce, notamment pour les déplacements courts, et développe les interfaces de transports."

La mesure A21 concerne le développement des infrastructures de transports publics :

"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 2020. La priorité est donnée au développement du Réseau Express Régional Vaudois (RER Vaudois). Les investissements sont coordonnés avec le renforcement des liaisons avec les cantons voisins et les réseaux d'agglomération. Le Canton se donne les objectifs suivants :

- *les cadences sont augmentées à 15 minutes sur les lignes où la demande le justifie et à 30 minutes sur les autres axes principaux ;*
- *le rabattement des voyageurs (bus et Publicar) est renforcé sur les gares bénéficiant d'une bonne desserte ferroviaire, notamment les gares du RER Vaudois.*

Pour atteindre ces objectifs, les infrastructures suivantes sont à prévoir :

- points d'évitement : Lausanne-Echallens-Bercher (LEB), Nyon-St-Cergue (NStCM) et Bière-Apples-Morges (BAM)."

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

Le projet de décret est conforme à la loi sur les subventions et à la loi sur les transports publics (en cours de modification en vue de sa mise à jour).

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.

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

L'article 163, alinéa 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.

Le projet de décret repose en premier lieu sur l'article 57, 3^{ème} alinéa Cst-VD, qui stipule que "l'Etat favorise les transports collectifs". Le principe de telles contributions étatiques et la forme proposée sont prévus respectivement à l'article 6, alinéa 2, chiffre 1 et à l'article 9 de la loi sur les transports publics (LTPu).

Principe de la dépense

Le projet de décret porte sur les engagements suivants :

Acquisition de rames pour remplacer des trains ayant atteint leur limite de durée d'utilisation

Les charges financières liées portent sur le maintien de la capacité de l'offre de transport des entreprises de transport en assurant le renouvellement d'équipements existants, aujourd'hui amortis et en offrant une capacité de transport permettant de répondre à la demande.

Ces exigences découlent en particulier de l'article 17 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101), laquelle s'applique en particulier aux entreprises ferroviaires concessionnaires :

"Art. 17 Exigences des transports, de la protection de l'environnement et de la sécurité

¹*Les installations ferroviaires et les véhicules doivent être construits, exploités, entretenus et renouvelés conformément aux exigences du trafic et de la protection de l'environnement et aux progrès de la technique. Les besoins des personnes à mobilité réduite sont pris en compte de manière appropriée.*

²*Le Conseil fédéral édicte les prescriptions nécessaires sur la construction et l'exploitation, ainsi que sur l'unité technique et l'admission à la circulation ferroviaire, compte tenu de l'interopérabilité et des normes de sécurité afférentes à chaque tronçon. Il veille à ce que les prescriptions techniques ne soient pas utilisées abusivement pour entraver la concurrence.*

³*L'OFT réglemente la circulation des trains.*

⁴*Les entreprises ferroviaires sont responsables de la sécurité de l'exploitation des installations ferroviaires et des véhicules, dans les limites de la réglementation. Elles élaborent les prescriptions nécessaires à une exploitation sûre et les soumettent à l'OFT."*

Il s'agit donc d'investissements indispensables pour assurer la sécurité et la fiabilité de l'exploitation de lignes considérées comme régionales.

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 LTPu).

Acquisition de rames pour répondre à la croissance du trafic

Entre 2001 et 2011, les lignes de chemin de fer vaudoises ont enregistré une croissance de trafic avoisinant en moyenne les 40%. (voir chapitre 1.2).

La plus forte augmentation a été enregistrée sur la ligne Lausanne - Echallens - Bercher (LEB) avec plus de 3 millions de voyageurs transportés en 2011 soit 1.2 millions de plus qu'en 2001 (+72%) sans augmentation significative de l'offre (cadence de base de 30 minutes entre Lausanne et Echallens/Bercher). Sur la ligne Vevey - Blonay - Les Pléiades (CEV), le trafic voyageurs a pratiquement doublé sur la même période (+88%) avec une offre de transport quasi constante. Sur la Côte, le chemin de fer Nyon - St-Cergue - La Cure (NStCM) a connu une croissance du trafic de 64% en dix ans pour atteindre plus d'un million de voyageurs transportés en 2011. Le chemin de fer Bière - Apples - Morges (BAM) a connu une croissance du trafic de 33% en dix ans pour atteindre environ 750'000 voyageurs en 2011.

Quotité de la dépense

Les engagements ne contiennent que des dépenses indispensables. Les pièces de réserve sont nécessaires pour éviter de longues immobilisations de véhicules dans la mesure où les fournisseurs ne disposent pas de stocks de pièces de rechange.

Moment de la dépense

Les dépenses ne peuvent pas être différées dans le temps compte tenu des besoins de renouvellement et de la nécessité d'assurer une offre de transport suffisante aux voyageurs.

Conclusions

La garantie d'emprunt proposée comporte des dépenses liées. Elle n'est donc pas soumise aux exigences de l'article 163, 2ème alinéa Cst-VD.

3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Le projet n'a pas d'incidences.

3.12 Incidences informatiques

Le projet n'a pas d'incidences.

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. Dans le domaine concerné, celle-ci a eu pour effet d'augmenter dès 2008 les parts cantonales au financement du trafic régional en moyenne de 33% à 50%. Le taux de participation de la Confédération pour le secteur du trafic régional voyageurs est actuellement de 50%.

3.14 Simplifications administratives

Le projet n'a pas d'incidences.

3.15 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences sur le budget de fonctionnement de l'Etat. Il reprend les données présentées dans le chapitre 3.5 :

Intitulé	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Personnel suppl. (ETP)		-	-	-	-	-
Frais d'exploitation		-	-	-	-	-
Charge d'intérêt (charge théorique)		-	-	-	-	-
Amortissement		-	-	-	-	-
Prise en charge service de la dette		-	-	-	-	-
Autres charges suppl. : augm. des indemnités liées aux frais financiers et à l'évolution des charges d'exploitation		-	-	16'057'000	19'313'000	35'370'000
Total augm. charges		-	-	16'057'000	19'313'000	35'370'000
Diminution de charges		-	-	-	-	-
Revenus supplémentaires : part des communes (4527)		-	-	4'818'000	5'794'000	10'612'000
Total net		-	-	11'239'000	13'519'000	24'758'000

4 PRESENTATION DU PROJET DE DECRET ACCORDANT UN CREDIT-CADRE POUR LE FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE DES CHEMINS DE FER PRIVES POUR LA PERIODE 2013-2016

4.1 Financement de l'infrastructure ferroviaire suisse

4.1.1 Principes de financement selon la législation fédérale

Les principes de financement figurent dans le message du Conseil fédéral sur le financement de l'infrastructure ferroviaire suisse (CFF et chemins de fer privés) et à la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour les années 2013 à 2016 du 12 mars 2012 (12.038 - feuille fédérale publiée le 3 avril 2012, no 15, p 3739).

Ce crédit-cadre fait suite aux crédits-cadre 2007-2010 et 2011-2012. Le crédit-cadre 2011-2012 avait été limité à une durée de deux ans, de manière à permettre au parlement fédéral de se déterminer en début de législature. Selon le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) actuellement à l'examen des Chambres fédérales, de nouvelles règles de financement de l'infrastructure ferroviaire sont envisagées dès 2017. A cette date, les cantons pourraient être appelés à financer uniquement les infrastructures publiques d'accueil (quais et passages sous voies des gares et des haltes).

Dans ce message, le Conseil fédéral a notamment soumis aux Chambres fédérales un arrêté fédéral portant allocation d'un crédit d'engagement de 2'825 millions de francs destiné au financement de l'infrastructure des chemins de fer privés suisses pour les années 2013 à 2016. Le montant attribué pour les CFF représente un engagement de 6'624 millions de francs.

Les Chambres fédérales ont adopté les arrêtés fédéraux en date du 21 septembre 2012.

Ces montants comprennent la somme des contributions fédérales allouées aux indemnités d'exploitation, aux indemnités d'amortissement (cash-flow affecté au financement des investissements) et aux prêts conditionnellement remboursables.

Selon les règles en vigueur, le financement des chemins de fer privés (CFF non compris) est assuré par la Confédération et les cantons. Pour les lignes de chemins de fer vaudoises, le taux de participation de la Confédération est de 49% et celui du canton de Vaud de 51%.

Les éléments du présent chapitre 1.1 présentent les points pertinents de ce message en relation avec le financement de l'infrastructure des chemins de fer privés et la participation du canton de Vaud à ce financement, objet du projet de décret (voir notamment le chapitre 1.5 du message du Conseil fédéral) :

Poursuite du modèle de financement 2011-2012

L'harmonisation introduite en 2011 dans les instruments de financement des CFF et des chemins de fers privés (CdFP) a fait ses preuves et sera poursuivie. Les adaptations suivantes sont toutefois nécessaires afin d'assurer une poursuite de la convergence du financement de l'infrastructure des CdFP :

- *Poursuite de la convergence entre les instruments de financement des CdFP et ceux des CFF, avec cette fois un crédit d'engagement quadriennal en lieu et place du crédit d'engagement unique biennal en vigueur jusqu'ici, ce qui garantit le versement aux CdFP de toutes les parts fédérales dans les contributions d'exploitation et d'investissement.*
- *Passage définitif au financement par programme et abandon du financement cantonal par objet. Les cantons devront donc se doter d'instruments financiers similaires pour couvrir leur part aux indemnités d'exploitation et aux contributions d'investissement.*
- *Conclusion de conventions de prestations (CP) quadriennales tripartites entre la Confédération, les cantons et les CdFP concernés. Ces CP fixeront pour la période 2013 à 2016 et pour chaque CdFP les montants des indemnités d'exploitation et contributions d'investissement ainsi que leur répartition entre les commanditaires.*

Pour mémoire : les contributions d'investissement comprennent, d'une part, les contributions à fonds perdu pour compenser les charges d'amortissement et, d'autre part, les prêts sans intérêts conditionnellement remboursables.

Convention sur les prestations 2013 à 2016 standard

L'adaptation intégrale des instruments de financement des chemins de fer privés à ceux des CFF, décrite dans le message sur le financement de l'infrastructure ferroviaire suisse et sur la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour les années 2011 et 2012 et prévue dès 2013, se concrétise, notamment par la conclusion de CP qui garantissent:

- *une sécurité accrue de planification pour les commanditaires (cantons et Confédération) et les gestionnaires d'infrastructures privées grâce à l'introduction de crédits d'engagement sur quatre ans et pour toutes les contributions fédérales ;*
- *une orientation accrue de la commande d'infrastructure sur les objectifs à atteindre durant la période sur laquelle porte la CP*
- *une application et une amélioration continue du processus uniforme et intégral de controlling conformément aux prescriptions de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF).*

Les CP sont conclues entre la Confédération, les cantons et les chemins de fer privés et se baseront sur la CP standard.

Besoin de fonds (contributions d'investissement)

Les ressources disponibles ont été attribuées par l'OFT en fonction des planifications à moyen terme des entreprises, de l'urgence des projets d'investissement et des contributions cantonales probables.

...

Le besoin de fonds pour la période 2013 à 2016 a été déterminé sur la base d'une première appréciation de la situation et des planifications à moyen terme présentées par les entreprises jusqu'au 31 octobre 2011. Les chiffres ci-après ne tiennent pas compte des investissements financés par d'autres sources (fonds FTP, fonds d'infrastructure, financements spéciaux LHand etc.).

Les projets d'investissement sont répartis en trois catégories:

- *maintien de la substance ;*
- *améliorations techniques et adaptations aux normes/lois (par ex. loi sur l'égalité pour les handicapés, assainissement de passages à niveau, sécurité) ;*
- *extension (augmentation de la capacité pour répondre à la croissance du trafic).*

Conformément aux estimations de l'OFT à partir des indications des CdFP, et déduction faite des contributions de tiers, les contributions d'investissement nécessaires pour les années 2013 à 2016 s'élèvent à 3'298 millions de francs, dont la majeure partie sera affectée au maintien de la substance et à l'amélioration technique des installations existantes.

Pour financer ces investissements et selon la nouvelle clé de répartition prévue en application des nouvelles clés découlant de l'ordonnance du 18 décembre 1995 sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR), la Confédération devrait prendre en charge 2'143 millions de francs et les cantons 1'155 millions de francs."

4.1.2 Participation du canton de Vaud au financement des investissements d'infrastructure des chemins de fer privés

En application de l'article 49 de la LCdF, la législation fédérale prévoit la participation des cantons au financement des chemins de fer privés :

¹*La Confédération et les cantons financent en commun l'infrastructure ferroviaire.*

...

³*La Confédération finance seule les lignes d'importance nationale.*

L'article 56 de la LCdF "améliorations techniques" constitue la base légale fédérale pour le financement des investissements:

Si une entreprise souhaite construire ou compléter des installations ou des équipements, ou acquérir des véhicules pour augmenter sensiblement la rentabilité, la capacité ou la sécurité de son exploitation ou prendre des mesures en faveur des handicapés, la Confédération peut octroyer ou cautionner des prêts avec ou sans intérêts ou accorder des contributions.

Enfin, l'article 57 de la LCdF fixe les principes applicables à la répartition financière :

¹*La part de l'indemnité et des prêts prise en charge par la Confédération pour les offres commandées par la Confédération et les cantons dans le secteur de l'infrastructure est de 55%.*

²*Le Conseil fédéral fixe au moins tous les quatre ans les parts respectives de la Confédération et de chacun des cantons à l'indemnité et aux prêts. Il consulte les cantons au préalable et tient compte de leurs conditions structurelles.*

³*Si plusieurs cantons participent au financement d'une ligne, leurs parts se calculent, sauf accord contraire, en fonction du nombre d'arrêts et de la longueur du tronçon situés sur leur territoire.*

⁴*Les cantons déterminent si les communes et d'autres collectivités participent à l'indemnité.*

La part du canton de Vaud aux indemnités d'infrastructure (indemnités d'exploitation d'infrastructure, indemnités d'amortissement) et aux prêts sans intérêts conditionnellement remboursables est actuellement de 51%.

4.2 Processus de planification du 3e crédit-cadre cantonal 2013 - 2016

Le montant des prêts conditionnellement remboursables est déterminé sur la base d'une planification des besoins d'investissement établie par les entreprises pour la prochaine période de quatre ans. Il tient compte des disponibilités des collectivités publiques, notamment celles de la Confédération.

Les priorités du 3e crédit-cadre cantonal (CCC-3) 2013 - 2016 sont portées sur les investissements de renouvellement des équipements existants obsolètes ou ne garantissant pas le niveau requis de sécurité. Un effort particulier est consenti à l'aménagement des passages à niveau compte tenu du délai fixé par la Confédération à fin 2014 pour leur assainissement à réaliser conformément aux normes fixées par l'Office fédéral des transports (OFT).

Il convient d'achever la rénovation d'importants ouvrages d'art, aujourd'hui centenaires, sur les chemins de fer de montagne qui furent réalisés lors de la construction des lignes entre les années 1900 et 1916.

Les travaux à entreprendre dans le présent crédit-cadre se limitent à ce qui est nécessaire pour assurer leur durabilité normale et pour répondre aux normes fixées par la Confédération, notamment en matière de sécurité. Ils comprennent également l'aménagement de points d'évitement pour augmenter les cadences de circulation des trains compte tenu de la croissance du trafic.

4.3 Rappel du 2e crédit-cadre cantonal 2011 - 2012

La planification 2013-2016 tient compte des objets et des montants financés par le solde du 2e crédit-cadre cantonal 2011-2012 (CCC-2), adopté par le Grand Conseil le 20 septembre 2011. Pour mémoire, le Grand Conseil avait accordé au Conseil d'Etat un crédit-cadre maximum de 39.3 millions de francs pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux entreprises ferroviaires concessionnaires concernant les contributions d'investissement destinées à l'infrastructure.

Le 2e crédit-cadre cantonal 2011-2012 (CCC-2) est engagé de la manière suivante selon la prévision actuelle :

Répartition du CCC-2 par entreprise (part Vaud)	Budget selon EMPD (2011-2012)	Prévision à la fin 2012 (2011-2012)
Transports Vallée de Joux - Yverdon - Ste-Croix (TRAVYS)	1'812'500	1'121'000
Nyon - Saint-Cergue - Morez (NSICM)	2'307'000	1'993'000
Morges - Blère - Cossonay (MBC)	3'667'500	3'838'000
Lausanne - Echallens - Bercher (LEB)	7'638'500	8'533'000
Vevey - Chexbres (VCh)	956'500	600'000
Montreux - Zweisimmen (MOB)	5'561'600	5'668'000
Montreux - Vevey - Riviera (MVR)	7'054'000	7'018'000
Transports publics du Chablais (TPC)	9'279'650	9'451'000
Sous-total	38'277'250	38'222'000
Réserve de planification selon disponibilités fédérales	1'000'000	-
Total général	39'277'250	38'222'000
Arrondi à	39'300'000	
Disponible		1'078'000

Dans cette prévision des engagements, un montant de CHF 9'900'000 du crédit-cadre 2011-2012 n'était pas libéré à fin 2012 concernant des projets qui ont connu un décalage dans leur réalisation. La planification du crédit-cadre 2013-2016 en tient compte (voir annexe 2). Il reste un disponible de CHF 1'078'000 qui est non affecté, à attribuer, cas échéant, sur d'autres objets planifiés à partir de 2013.

Le 1^{er} crédit-cadre cantonal pour la période 2007-2010, adopté le 29 mai 2007 par le Grand Conseil a porté sur un montant de prêts conditionnellement remboursables de 82.1 millions de francs. Il a été entièrement engagé.

4.4 Planifications des investissements pour 2013 - 2016

4.4.1 Investissements par ligne et par entreprise

L'annexe 2 présente par entreprise et par ligne, à titre indicatif, la planification des investissements établie pour la période 2013 - 2016. Les montants des prêts à financer par le CCC-3 sont déterminés après déduction des liquidités des entreprises concernées créées grâce aux amortissements comptables des anciens investissements concernant le secteur de l'infrastructure ferroviaire et, cas échéant, de participations de tiers. Il s'agit en l'occurrence de propriétaires des routes pour les mesures d'aménagement de passages à niveau (croisements). En règle générale, selon la législation fédérale, les frais sont partagés pour moitié dans la mesure où chacune des parties en retire des avantages (art. 27 LCdF).

Ces investissements 2013 - 2016 se décomposent comme suit par ligne et par entreprise :

Répartition du CCC-3 par lignes et par entreprises	Total (2013-2016)	Couverture par amort.	Couverture par tiers	Solde à charge du crédit-cadre
Le Pont - Le Brassus	10'990'000	5'046'000	270'000	5'674'000
Yverdon - Ste-Croix	24'255'000	6'067'000	135'000	18'053'000
Orbe - Chavornay	8'890'000	4'272'000	225'000	4'393'000
Total TRAVYS	44'135'000	15'385'000	630'000	28'120'000
Nyon - St-Cergue - La Cure	37'860'000	10'311'000	1'360'000	26'189'000
Total NStCM	37'860'000	10'311'000	1'360'000	26'189'000
Bière - Apples - Morges et Apples - L'Isle	24'590'000	8'855'000	1'584'000	14'151'000
Funiculaire Cossonay Gare - ville	6'300'000	1'257'000	-	5'043'000
Total MBC	30'890'000	10'112'000	1'584'000	19'194'000
Lausanne - Echallens - Bercher	86'870'000	15'664'000	7'430'000	63'776'000
Total LEB	86'870'000	15'664'000	7'430'000	63'776'000
Vevey - Chexbres	8'795'000	1'586'000	-	7'209'000
Total VCh	8'795'000	1'586'000	-	7'209'000
Montreux - Zweisimmen	98'560'000	22'283'000	3'561'000	72'716'000
Total MOB	98'560'000	22'283'000	3'561'000	72'716'000
Vevey - Blonay - Les Pléiades	17'860'000	3'708'000	-	14'152'000
Montreux - Glion - Rochers de Naye	37'190'000	4'944'000	-	32'246'000
Funiculaire Vevey - Chardonne - Mt-Pèlerin	3'050'000	570'000	-	2'480'000
Funiculaire Territet - Glion	6'480'000	531'000	-	5'949'000
Funiculaire Les Avants - Sonloup	1'400'000	391'000	-	1'009'000
Total MVR	65'980'000	10'144'000	-	55'836'000
Aigle - Leysin	3'262'000	2'328'000	75'000	859'000
Aigle - Ollon - Monthey - Champéry	16'745'000	10'775'000	10'000	5'960'000
Aigle - Sépey - Diablerets	21'704'000	6'413'000	350'000	14'941'000
Bex -Villars - Bretaye	14'739'000	4'328'000	275'000	10'136'000
Total TPC	56'450'000	23'844'000	710'000	31'896'000
Total général	429'540'000	109'329'000	15'275'000	304'936'000

En se référant à la planification de chaque entreprise figurant à l'annexe 2, les investissements importants, notamment ceux d'un montant de 5 MCHF et plus, concernent les objets suivants :

Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix SA (TRAVYS) :

- Rénovation de la halle de Sainte-Croix (maintien de la substance : 5 MCHF). Construite en 1893 pour une exploitation de trains à vapeur, elle présente un état de vétusté avancé et ne répond plus aux standards actuels pour des trains modernes à traction électrique. Sa réfection est nécessaire pour garer, dans des conditions normales, à l'abri les véhicules et le matériel d'entretien de l'infrastructure.

- Rénovation de la gare d'Essert-sous-Champvent (maintien de substance : 5 MCHF) : le quai ne peut être mis aux normes dans sa configuration actuelle. Les installations de sécurité sont en voie d'obsolescence et le passage à niveau doit être sécurisé.
- Nouveau point d'évitement de Vuiteboeuf (croissance du trafic : 8 MCHF) : cet aménagement est nécessaire pour assurer la cadence à 30 minutes entre Yverdon et Ste-Croix.
- Nouveau raccordement ferroviaire de la ligne Orbe-Chavornay à Chavornay (sécurité, croissance du trafic marchandises : crédit d'étude de 5 MCHF) : le projet a pour objectif d'améliorer l'interconnexion avec le réseau CFF en gare de Chavornay, compte tenu du développement de la zone industrielle et du trafic marchandises ainsi que de permettre d'assurer une desserte directe d'Orbe, en scindant à Chavornay les trains RER Vaud à destination d'Yverdon-les-Bains puis Grandson dès 2016.

Le projet prévoit la réalisation d'une nouvelle boucle de raccordement depuis la ligne du Pied du Jura au nord de la gare de Chavornay. Actuellement, la voie de chemin de fer emprunte la place de la gare avec un mauvais profil en long et une courbe trop serrée, nécessitant notamment de détendre les attelages des trains marchandises.

Le coût global du projet est estimé à 56 MCHF (HT) dont 43 MCHF (HT) à charge de TRAVYS et 13 MCHF (HT) à charge de tiers. Dans un premier temps, vu l'importance du projet, de la participation des tiers et des expropriations à réaliser, le 3^{ème} crédit-cadre cantonal prévoit un montant de 5 MCHF pour conduire les études au niveau du dossier d'approbation des plans et assurer le suivi de cette procédure ainsi que pour établir le budget sur la base d'offre de soumissions pour les principaux lots.

Un décret pourra alors être ultérieurement présenté pour compléter le présent crédit-cadre (CCC-3). En déduisant les frais d'étude engagés, le solde à financer s'élèverait à 33.5 MCHF, financé à raison de 51% par le canton et de 49% par la Confédération.

Compagnie du chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez SA (NStCM) :

- Nouveau point de croisement Les Granges à Arzier (4.4 MCHF, croissance du trafic) : cet évitement est nécessaire pour permettre la cadence à 15 minutes entre Nyon et Genolier en plus de la cadence semi-horaire entre Nyon et St-Cergue. Cet investissement fait partie du programme de développement de l'offre des transports publics du canton à l'horizon 2016.

Transports de la région Morges - Bière - Cossonay SA (MBC) :

- Nouveau point de croisement Chigny (10.4 MCHF, croissance du trafic) : il est nécessaire pour assurer la cadence à 30 minutes entre Morges et Bière. De plus, il permettra à deux trains marchandises de se croiser. Cet investissement fait partie du programme de développement de l'offre des transports publics du canton à l'horizon 2016.

Compagnie du chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher SA (LEB) :

- Reconstruction de la gare d'Assens (11.6 MCHF, maintien de la substance, sécurité) : cette gare est dans un état de vétusté générale : station de croisement avec branchements manuels, mâts en bois, quais à hauteur et longueur insuffisantes. Sa reconstruction selon les normes actuelles est nécessaire pour assurer la sécurité de l'exploitation, des usagers et des piétons en transit et la stabilité de l'horaire.
- Reconstruction de la gare de Bercher (5 MCHF : maintien de la substance) : cette gare fonctionne avec des branchements manuels, les voies et les équipements sont vétustes. Cet investissement permettra d'adapter la gare à l'augmentation de trafic, d'assurer la sécurité de l'exploitation ainsi que la stabilité de l'horaire.
- Section de double voie sur le tronçon Les Ripes - Etagnières (12.0 MCHF, croissance du trafic) : la construction de ce point de croisement (actif) est nécessaire pour assurer la cadence à 15 minutes entre Lausanne et Echallens. Cet investissement fait partie du programme de développement de l'offre des transports

publics du canton à l'horizon 2016.

- Réfection de voies (6 MCHF : maintien de la substance) : travaux de réfection prévus sur 6 km avec, notamment, la constitution d'une infrastructure conforme aux charges actuelles et futures selon les normes en vigueur permettant d'assurer la sécurité de l'exploitation.
- Reconstruction de la ligne de contact (6.5 MCHF, maintien de la substance) : l'actuelle ligne est de type inclinée avec de longues portées. La reconstruction sur 6.5km d'une ligne de contact droite est nécessaire pour respecter les normes en vigueur et améliorer l'alimentation haute tension.
- Renouvellement du block de ligne Cheseaux - Echallens / Etagnières (5.16 MCHF, maintien de la substance, sécurité) et renouvellement du block de ligne Echallens - Bercher (4.6 MCHF, maintien de la substance, sécurité) : suite à la modernisation en première étape du tronçon de Lausanne à Cheseaux dans le cadre du renouvellement complet du block de ligne, le reste de la ligne doit être également équipé pour assurer la sécurité, respecter les normes et optimiser les temps de fermeture des passages à niveau.
- Aménagement d'un passage routier dénivelé et rénovation de la halte Le Lussex (10.2 MCHF, maintien de la substance, sécurité) : la suppression du passage à niveau, le déplacement de la halte et la reconstruction du quai respectant les normes sont nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs.

Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA (MOB) :

- Rénovation de la gare de Château-d'Oex (15.2 MCHF : maintien de la substance) qui ne dispose pas d'une installation de télécommande et de sécurité permettant une exploitation automatisée des appareils de voies. Les aménagements de la gare (voies et quais notamment) datent de la construction de la ligne en 1904, sans rénovations importantes. Le renouvellement et la modernisation de cette gare sont indispensables pour garantir la pérennité de la ligne.
- Réfection de la galerie de la Tine et mise au gabarit (10.0 MCHF : maintien de la substance) : cette galerie a été construite au début du 20ème siècle et se trouve dans un état très dégradé. Pour des raisons de sécurité, cet ouvrage doit être remplacé.
- Rénovation de l'évitement de Halten et renouvellement (6 MCHF : maintien de la substance) : il est prévu de moderniser et allonger cet évitement pour assurer l'exploitation de la ligne.
- Participation du MOB à la gare commune MOB / BLS de Zweisimmen (5.6 MCHF : maintien de la substance) : Cette gare est dans un état vétuste et doit être reconstruite.
- Renouvellement de voie, 2.1 km/an (12.4 MCHF : maintien de la substance) : dans le cadre d'un cycle de renouvellement, les tronçons les plus usés doivent être remplacés.

Transports Montreux - Vevey - Riviera SA (MVR) :

- Assainissement du viaduc de la Baye de Clarens du Blonay - Chamby (8.1 MCHF : maintien de la substance) qui date de plus de cent ans. A la suite de désordres apparus dans la maçonnerie, des investigations ont montré que la totalité du viaduc se trouve sur du rocher instable et que le soubassement des deux rives est probablement affecté par du fluage ou glissement lent. Afin de maintenir la liaison ferroviaire, il est nécessaire de construire un nouveau viaduc.
- Assainissement du tunnel de Valmont (5.0 MCHF : maintien de la substance) : cet ouvrage traverse un massif rocheux très facturé qui provoque d'importantes venues d'eau localement. Le projet vise à assurer la pérennité du tunnel. Il permettra de capter l'eau souterraine et de l'évacuer sans nuire, ni à l'exploitation ferroviaire, ni à la structure de l'ouvrage.
- Renouvellement gare Glion (6.0 MCHF : maintien de la substance) qui a 100 ans d'âge. Elle n'est pas automatisée et ses voies ne sont pas isolées. Le renouvellement de cette gare permettra de garantir la pérennité de la ligne.

- Renouvellement des véhicules du service de la voie (6.3 MCHF : maintien de la substance, sécurité) : remplacement des véhicules de chantier qui sont dans un état obsolète.
- Assainissement de l'infrastructure du funiculaire Territet - Glion (6.2 MCHF : maintien de la substance) : après 120 ans de service, l'état de l'infrastructure du funiculaire présente des défauts importants. L'investissement vise à assurer la pérennité du funiculaire en renouvelant complètement l'infrastructure et la superstructure.

Transports publics du Chablais (TPC) :

- Rénovation de l'infrastructure de l'AOMC dans le secteur Aigle-Monthey (5.45 MCHF : maintien de la substance) : des mesures de rénovation de l'infrastructure sur le secteur Aigle - Monthey sont prévues afin de garantir la disponibilité et la sécurité des installations.
- Rénovation de la voie entre Les Planches et Les Echenards sur 2.7 km et entre Les Aviolats et Les Diablerets sur 3.2 km (5.9 MCHF : maintien de la substance) : ces sections de voie sont en très mauvais état. Une rénovation complète de la superstructure, de la voie et des traverses, est prévue pour assurer la sécurité de l'exploitation.
- Rénovation de la ligne de contact sur 10.5 km sur la ligne Aigle - Sépey - Diablerets (8.0 MCHF : maintien de la substance) qui date de la création du chemin de fer (1914). Cette rénovation permettra de limiter les pannes qui entraînent une interruption de l'exploitation.
- Correction des courbes de Barboleusaz (6.3 MCHF : maintien de la substance, sécurité) : la réfection du secteur rail-route en très mauvais état et la mise en site propre du BVB est à réaliser pour des raisons de sécurité.

4.4.2 Investissements regroupés par nature

Les investissements peuvent être regroupés par nature selon les définitions de Ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC ; RS 742.221) :

- Infrastructure et bâtiments (Infra) : fondations de la voie, ouvrages d'art, murs, ponts, tunnels, bâtiments ; durée d'amortissement entre 25 et 80 ans (moyenne retenue pour le calcul des conséquences du projet de décret au chapitre 6.5 ci-après : 50 ans) ;
- Superstructure (Super) : ballast, traverses, rails, branchements ; durée d'amortissement entre 25 et 33 ans (moyenne retenue : 33 ans) ;
- Installations pour la traction électrique (ITE) : sous-stations moyenne tension, ligne de contact ; durée d'amortissement entre 25 et 33 ans (moyenne retenue : 33 ans) ;
- Installations de sécurité et de télécommunications (IST) : block de lignes et télécommandes, télésurveillance vidéo, téléalarmes, information à distance ; durée d'amortissement entre 10 et 25 ans (moyenne retenue : 25 ans) ;
- Passages à niveau (PN) ; durée d'amortissement entre 20 et 25 ans (moyenne retenue : 25 ans) ;
- Equipements pour le service de la voie et de l'infrastructure (ESV) : véhicules, outillage, durée d'amortissement entre 5 et 50 ans (moyenne retenue : 20 ans) ;

De manière générale, une maintenance suivie permet de dépasser les durées d'amortissement.

La répartition des investissements par entreprise et par nature se présente comme suit :

Répartition des investissements par entreprise selon leur nature	Infra	Super	ITE	IST	PN	ESV	Total (2013-2016)
TRAVYS Transports Vallée de Joux - Yverdon-les-Bains - Ste-Croix SA	25'315'000	7'390'000	2'000'000	5'480'000	450'000	3'500'000	44'135'000
NStCM Compagnie du chemin de fer Nyon - Saint-Cergue - Morez SA	23'967'000	5'465'000	600'000	5'763'000	1'290'000	775'000	37'860'000
MBC Transports de la région Morges - Bière - Cossonay SA	19'810'000	4'960'000	100'000	4'160'000	1'810'000	50'000	30'890'000
LEB Compagnie du chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher SA	46'710'000	6'400'000	6'700'000	12'860'000	13'100'000	1'100'000	86'870'000
VCh Compagnie du chemin de fer Vevey - Chexbres SA	6'395'000	-	-	-	2'400'000	-	8'795'000
MOB Compagnie du chemin de fer Montreux - Oberland bernois SA	67'985'000	8'630'000	10'050'000	7'440'000	3'855'000	600'000	98'560'000
MVR Transports Montreux - Vevey - Riviera SA	49'670'000	4'900'000	1'750'000	2'870'000	540'000	6'250'000	65'980'000
TPC Transports publics du Chablais SA	23'230'000	20'000'000	10'970'000	1'300'000	950'000	-	56'450'000
Total général	263'082'000	57'745'000	32'170'000	39'873'000	24'395'000	12'275'000	429'540'000
Répartition en pourcent	61.2%	13.4%	7.5%	9.3%	5.7%	2.9%	100.0%

Le taux moyen d'amortissement de ces investissements est d'environ 2.6 %.

4.5 Financement du crédit-cadre 2013 - 2016

Les montants totaux d'investissement se décomposent comme suit selon le mode de financement :

Récapitulation : crédit-cadre cantonal 3 (CCC-3)	Total (2013-2016)	Sur Vaud (2013-2016)	Part sur Vaud (2013-2016)
Total des investissements CCC-3	429'540'000	373'400'000	87%
Couverture par tiers	15'275'000	13'666'000	89%
Investissements financés par les pouvoirs publics	414'265'000	359'734'000	87%
Couverture par amortissements	109'329'000	91'716'000	84%
Solde à charge du crédit-cadre	304'936'000	268'018'000	88%

Le montant d'investissement imputable au canton de Vaud est de 360 millions de francs. Il représente le 11% environ de l'engagement total pour la Confédération et les cantons de 3'298 millions de francs (voir chapitre 4.1.1).

Le financement du crédit-cadre 2013 - 2016 est assuré par la Confédération et le canton selon le tableau suivant par entreprise :

Répartition du CCC-3 par entreprise	Total CH + VD + cantons voisins (2013-2016)	Total CH + VD sur Vaud (2013-2016)	Total Vaud (2013-2016)
TRAVYS Transports Vallée de Joux - Yverdon-les-Bains - Ste-Croix SA	28'120'000	28'120'000	14'341'000
NStCM Compagnie du chemin de fer Nyon - Saint-Cergue - Morez SA	26'189'000	26'189'000	13'356'000
MBC Transports de la région Morges - Bière - Cossonay SA	19'194'000	19'194'000	9'789'000
LEB Compagnie du chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher SA	63'776'000	63'776'000	32'526'000
VCh Compagnie du chemin de fer Vevey - Chexbres SA	7'209'000	7'209'000	3'677'000
MOB Compagnie du chemin de fer Montreux - Oberland bernois SA	72'716'000	39'994'000	20'397'000
MVR Transports Montreux - Vevey - Riviera SA	55'836'000	55'836'000	36'403'000
TPC Transports publics du Chablais SA	31'896'000	27'700'000	14'127'000
Total général	304'936'000	268'018'000	144'616'000
Arrondi à			144'700'000

Les lignes Montreux - Zweisimmen (MOB) et Aigle - Ollon - Monthey - Champéry (TPC) sont des lignes intercantionales. La part imputable au canton de Vaud est de 55% pour la première ligne et respectivement de 35% pour la seconde ligne. Le taux de participation de la Confédération est de 49% pour le financement de l'infrastructure ferroviaire pour la période 2013 - 2016. La contribution fédérale est réduite pour la ligne Montreux - Caux - Rochers de Naye, car la Confédération limite son aide au tronçon Montreux - Hauts de Caux. La Confédération ne soutient pas le financement du funiculaire Les Avants - Sonloup vu la faible population desservie dans le secteur de Sonloup - Orgevaux.

Le montant total du 3e crédit-cadre cantonal est ainsi de 144.7 millions de francs.

5 MODE DE CONDUITE DU PROJET CONCERNANT LE CREDIT-CADRE POUR LE FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE DES CHEMINS DE FER PRIVES POUR LA PERIODE 2013-2016

Les contributions octroyées aux entreprises font l'objet d'une convention sur les prestations (CP) entre la Confédération suisse, le canton de Vaud et le gestionnaire d'infrastructure (l'entreprise). La convention est établie par l'Office fédéral des transports (OFT) et tient 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 que, à titre subsidiaire, la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV) et le code des obligations (CO ; RS 220) ;
- l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF ; RS 742.120) ;

- la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions (LSu ; RS 616.1) ;
- l'ordonnance du DETEC concernant la comptabilité des entreprises de transport concessionnaires (OCEC ; RS 242.221 du 18.01.2011).

Le controlling (pilotage) du financement de l'infrastructure repose sur les articles 13 "processus de controlling" et 22 "établissement de rapports et vérification de l'atteinte des objectifs" de l'OCFIF.

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 du chantier, de finances et de respect des délais. L'entreprise informe les commanditaires (Confédération et cantons) selon les modalités convenues de l'état de la réalisation des objectifs et du programme de construction.

6 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET CONCERNANT LE CRÉDIT-CADRE POUR LE FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE DES CHEMINS DE FER PRIVÉS POUR LA PÉRIODE 2013-2016

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

Les contributions seront libérées sous forme de prêts conditionnellement remboursables figurant à l'actif du bilan de l'Etat.

L'échéancier de la libération des prêts est planifié de la manière suivante :

2013	33'700'000
2014	37'000'000
2015	37'000'000
2016	37'000'000
Total	144'700'000

Selon la loi sur les finances, l'engagement des contributions de ce 3^e crédit-cadre pourra être décidé durant une période de 4 ans à compter dès la date d'entrée en vigueur du décret. La libération des prêts octroyés pourra en revanche déborder au-delà de cette échéance pour autant qu'ils aient été engagés avant le 31 décembre 2016.

6.2 Amortissement annuel

Cette rubrique n'est pas concernée par l'octroi de prêts conditionnellement remboursables.

6.3 Charges d'intérêt

La charge nette théorique d'intérêts (5%) représente le montant annuel de :

$$\frac{\text{CHF } 144'700'000 \times 5,0}{100} \times 0,55 = \text{CHF } 3'979'300.-$$

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 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 théorique d'intérêts de CHF 3'979'300.- se répartit comme suit entre l'Etat et les communes :

Charge théorique d'intérêts	3'979'300
Part de l'Etat (70%)	2'785'500
Part des communes (30%)	1'193'800

Dans la pratique, la participation des communes est calculée selon le taux moyen des emprunts de l'Etat durant l'année précédente.

6.4 Conséquences sur l'effectif du personnel de l'Etat

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

6.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Charges liées au correctif d'actif des prêts conditionnellement remboursables :

Les prêts font l'objet d'un correctif d'actif. Le financement du correctif d'actif sera effectué durant 40 ans, soit à raison de 2.5% du montant des prêts conditionnellement remboursables (taux arrondi).

Ces charges figurent au compte 66.3318 du Service de la mobilité (SM). Durant la période de libération des prêts conditionnellement remboursables, il progressera selon le cumul des montants libérés au 31 décembre de l'exercice précédent.

Selon la loi cantonale sur les transports publics du 11 décembre 1990 (voir ci-dessus), les communes participent aux charges financières à raison de 30% pour les lignes régionales ou assimilées au trafic régional.

L'évolution se présente ainsi comme suit :

Année	2013	2014	2015	2016	2017
Montant libéré au 31.12	33'700'000	70'700'000	107'700'000	144'700'000	144'700'000
Charges liées au correctif d'actif sur 40 ans (compte 3318)	-	843'000	1'768'000	2'693'000	3'618'000
Part nette de l'Etat (70%)	-	590'100	1'237'600	1'885'100	2'532'600
Part des communes (30%)	-	252'900	530'400	807'900	1'085'400

Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements :

Une partie des charges annuelles liées au correctif d'actif sera financée au moyen des revenus extraordinaires des préfinancements d'un montant de 325 millions que le Conseil d'Etat a proposé de consacrer au soutien en faveur des infrastructures de transport. Cette somme constitue une part des 500 millions de francs qui a pu être dégagée aux comptes de 2011 pour des projets notamment en faveur des infrastructures de transport, des efforts d'innovation et de diversification de l'industrie et des énergies renouvelables grâce à l'excédent financier prévu pour la péréquation fédérale (RPT).

Les objets suivants qui visent à augmenter la capacité des lignes et à répondre à l'évolution de la demande figurent dans la liste des objets retenus par le Conseil d'Etat en janvier 2012 pour un préfinancement :

Objet	Budget total	Taux canton de Vaud	Budget canton de Vaud
TRAVYS : Evitement de Vuiteboeuf	8'000'000	51%	4'080'000
NSTCM : Evitement d'Arzier	4'400'000	51%	2'244'000
MBC : Evitement de Chigny	10'400'000	51%	5'304'000
LEB : Evitement des Ripes - Etagnières	12'000'000	51%	6'120'000
Total	34'800'000		17'748'000

En admettant une répartition des versements selon un même échéancier que pour l'ensemble des prêts conditionnellement remboursables (voir chapitre 6.1 ci-dessus) et la constitution du correctif d'actif en 40 ans, les revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements se présentent comme suit :

Année	2013	2014	2015	2016	2017
Montant libéré au 31.12	4'133'000	8'672'000	13'210'000	17'748'000	17'748'000
Revenu supplémentaire extraordinaire (correctif d'actif sur 40 ans)	-	103'000	217'000	330'000	444'000

Augmentation des indemnités d'amortissements versées aux entreprises :

De leur côté, les entreprises verront leurs charges d'amortissement augmenter, suite aux investissements financés par le

crédit-cadre. Dans la mesure où les objets financés par le crédit-cadre remplacent des investissements complètement amortis, déterminés sur des valeurs d'achat remontant à plusieurs décennies, on ne peut pas déduire d'amortissements sur les objets renouvelés.

Le calcul est basé sur un taux d'amortissement moyen de 2.6%, déterminé selon la répartition par type d'investissements (cf chapitre 4.4.2).

En revanche, s'agissant d'investissements de remplacement, ceux-ci n'induiront pas de charges supplémentaires d'exploitation. Au contraire, ceux-ci contribueront à moyen et à long terme à la maîtrise des coûts du secteur de l'infrastructure, en évitant des coûts extraordinaires de réparation et de maintenance pour des équipements dépassés.

L'évolution des amortissements se présente de la manière suivante après déduction de la part fédérale et de celles des cantons voisins :

Année	2013	2014	2015	2016	2017
Investissements totaux y compris financés par amortissements (sans part tiers) au 31.12	103'568'250	207'132'500	310'698'750	414'265'000	414'265'000
Evolution des indemnités d'amortissements des entreprises (2.6%), part canton de Vaud (47%), après déduction part Confédération et autres cantons	-	1'268'000	2'531'000	3'797'000	5'062'000
Part nette de l'Etat (70%)	-	886'200	1'771'700	2'657'900	3'543'400
Part des communes (30%)	-	379'800	759'300	1'139'100	1'518'600

Le taux de 47% du canton de Vaud est déterminé selon la part des investissements attribués au canton de Vaud et du taux de participation du canton de 51%, après déduction de la contribution fédérale de 49%. Il convient de préciser que pour les indemnités du secteur de l'infrastructure ferroviaire, la Confédération ne fixe pas d'enveloppe cantonale à la différence des indemnités du secteur du transport régional des voyageurs.

6.6 Conséquences sur les communes

La part des communes est de 30% de la charge cantonale. Elle correspond à une recette pour l'Etat qui figure au compte 66.4527 "participations des communes aux charges de transport public". Le calcul de la part des communes aux intérêts est déterminé selon le montant des prêts libérés par l'Etat à la fin de l'année précédente et est calculé au taux d'intérêt effectif moyen de la dette de l'Etat. Le présent calcul est effectué avec le taux de 5%. L'évolution est la suivante (voir aussi chapitres précédents) :

Année	2013	2014	2015	2016	2017
Montant libéré au 31.12	33'700'000	70'700'000	107'700'000	144'700'000	144'700'000
Contributions à la charge d'intérêts	-	505'500	1'060'500	1'615'500	2'170'500
Contributions liées au correctif d'actif	-	252'900	530'400	807'900	1'085'400
Contributions aux indemnités d'infrastructure (amortissements)	-	379'800	759'300	1'139'100	1'518'600
Total	-	1'138'200	2'350'200	3'562'500	4'774'500

La contribution des communes est répartie par bassins de transports selon les lignes qui bénéficient des investissements de l'Etat.

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

Voir chapitre 3.7.

6.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Le programme d'investissement fait partie de l'axe no 4 "Investir - innover – faire rayonner le canton" du programme de législature 2012 – 2017, adopté le 12 octobre 2012 par le Conseil d'Etat (voir chapitre 3.8)

La 4^{ème} action de cette mesure concerne le développement du trafic régional des voyageurs sur les lignes régionales :

- *Améliorer les prestations au public sur les lignes régionales, par une extension et une augmentation des cadences du RER et une amélioration du matériel.*

La 6^{ème} action de cette mesure porte sur le développement coordonné du transport des marchandises :

- *Soutenir une politique de développement coordonné du transport de marchandises par la route et le rail au service des entreprises vaudoises.*

Cette action concerne en particulier les lignes régionales du Bière – Apples – Morges / Apples – L'Isle (trafic de produits agricoles, de bois et de graviers) et Orbe – Chavornay (desserte des zones industrielles et du terminal combiné rail-route de Chavornay (TERCO)).

Le chapitre 3.8 rappelle les éléments du plan directeur cantonal qui portent sur le développement des transports publics.

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

Le projet de décret est conforme à la loi sur les subventions et à la loi sur les transports publics (en cours de modification en vue de sa mise à jour).

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.

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

L'article 163, alinéa 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.

Le projet de décret repose en premier lieu sur l'article 57, 3ème alinéa Cst-VD, qui stipule que "l'Etat favorise les transports collectifs". Le principe de telles contributions étatiques et la forme proposée sont prévus respectivement à l'article 6, alinéa 2, chiffre 1 et à l'article 9 de la loi sur les transports publics (LTPu).

Principe de la dépense

Le projet de décret porte sur les engagements suivants :

Investissements pour le maintien de la substance et la sécurité

Les charges financières liées aux prêts conditionnellement remboursables sont destinées au maintien des exploitations des lignes ferroviaires en assurant le renouvellement d'équipements existants, aujourd'hui amortis et qui ne garantissent plus la sécurité d'exploitation. Le principe de telles contributions étatiques et la forme proposée sont prévus respectivement à l'article 6, alinéa 2, chiffre 1 et à l'article 9 de la loi sur les transports publics (LTPu).

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 d'installations de sécurité et de télécommunication et d'assainissement des passages à niveau.

Ces exigences découlent en particulier de l'article 17 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101), laquelle s'applique en particulier aux entreprises ferroviaires concessionnaires (voir chapitre 3.10)

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 LTPu).

Investissements pour répondre à la croissance du trafic

Les aménagements de points d'évitement ont pour objectif d'accroître la capacité de transport par une augmentation des cadences de manière à répondre à la croissance de trafic.

Le chapitre 1.2 présente l'évolution du trafic au cours des dix dernières années. Pour mémoire, entre 2001 et 2011, les lignes de chemin de fer vaudoises ont enregistré une croissance de trafic avoisinant en moyenne les 40%.

Quotité de la dépense

Les engagements ne contiennent que des dépenses indispensables.

Moment de la dépense

Les dépenses ne peuvent pas être différées dans le temps compte tenu des besoins de renouvellement et de la nécessité d'assurer une offre de transport suffisante aux voyageurs.

Conclusions

Les prêts conditionnellement remboursables comportent des dépenses liées. Ils ne sont donc pas soumis aux exigences de l'article 163, 2^{ème} alinéa Cst-VD.

6.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Le projet de décret n'a pas d'incidences.

6.12 Incidences informatiques

Le projet de décret n'a pas d'incidences.

6.13 RPT (conformité, mise en oeuvre, 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. Dans le domaine concerné, celle-ci a eu pour effet d'augmenter dès 2008 les parts cantonales au financement du trafic régional en moyenne de 33% à 50%. Le taux de participation de la Confédération pour le secteur de l'infrastructure est actuellement de 51%.

6.14 Simplifications administratives

Le projet de décret n'a pas d'incidences.

6.15 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Les conséquences du projet de décret sur le budget de fonctionnement de l'Etat sont les suivantes :

Intitulé	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Personnel suppl. (ETP)	-	-	-	-	-	-
Frais d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Charge d'intérêt (charge théorique)		3'979'300	3'979'300	3'979'300	3'979'300	15'917'200
Amortissement	-	-	-	-	-	-
Correctif d'actif (compte 3318)	-	843'000	1'768'000	2'693'000	3'618'000	8'922'000
Prise en charge service de la dette						-
Autres charges suppl. : augm. des indemnités, liée à l'évolution des amortissements (3657)	-	1'266'000	2'531'000	3'797'000	5'062'000	12'656'000
Total aug. charges	-	6'088'300	8'278'300	10'469'300	12'659'300	37'495'200
Diminution de charges	-	-	-	-	-	-
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements	-	103'000	217'000	330'000	444'000	1'094'000
Revenus supplémentaires : part des communes (4527)	-	1'138'200	2'350'200	3'562'500	4'774'500	11'825'400
Total net	-	4'847'100	5'711'100	6'576'800	7'440'800	24'575'800

7 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT ALBERT CHAPALAY ET CONSORTS (11_POS_258) DEMANDANT AU CONSEIL D'ETAT DE PRESENTER UN RAPPORT EXPLICITE SUR LES BESOINS D'EQUIPEMENT EN MATERIEL ROULANT ET AUSSI POUR LES INFRASTRUCTURES DES CHEMINS DE FER PRIVES AVEC, NOTAMMENT, UN PLAN D'INVESTISSEMENT ADAPTE

Rappel du postulat

Depuis plusieurs années, les compagnies ferroviaires privées des transports publics doivent présenter tant à la Confédération qu'au canton, dans le cas de la compagnie MOB aux cantons de Berne, de Fribourg et de Vaud, des programmes d'investissements pour garantir mais aussi améliorer l'offre de transport.

Des efforts financiers importants ont été entrepris de la part des partenaires à tous les niveaux. En ajustant au plus près les budgets annuels de fonctionnement qui comprennent, bien évidemment, les charges d'amortissement et les intérêts des emprunts les limites d'engagements propres des compagnies sont très rapidement atteintes.

Depuis plusieurs mois les nouvelles conditions posées par la Confédération ont amené le Conseil d'Etat et bien évidemment le Service de la Mobilité à demander aux compagnies d'adapter leur planification selon les nouvelles directives. Il s'est ainsi agi d'en tenir compte dans le cadre de l'EMPD 410/ juin 2011. Soit un décret pour 2011 - 2012, puis dès 2013, sur une base quadriennale.

Comme cela a été constaté lors de l'étude du décret cité ci-dessus, malgré la présentation d'annexes fort intéressantes, plusieurs points ont été soulevés, à savoir notamment :

- La nécessité de matériel roulant pour la Compagnie Montreux - Vevey – Riviera ;*
- Le remplacement du matériel pour la Compagnie du Nyon - St-Cergue*

Il s'agit là de deux exemples parmi tant d'autres où l'augmentation de la densité de la population d'une part et, de la volonté des pouvoirs publics de promouvoir l'utilisation des transports publics d'autre part, conduisent à l'absolue nécessité d'être beaucoup plus actif dans cette problématique.

Sans énumérer, dans ce postulat, tous les problèmes engendrés par l'obsolescence du matériel roulant, spécialement les pannes et bientôt les risques de cessation d'exploitation par les responsables des entreprises le temps est largement dépassé pour reporter sans cesse les investissements.

Ce postulat doit donc conduire le Conseil d'Etat à mettre à jour un dossier qui doit permettre au Grand Conseil, le moment venu, de prendre des décisions pour des investissements incontournables. Le Conseil d'Etat est notamment prié de présenter un rapport complet sur :

- les besoins d'équipement en matériel roulant ;*
- les besoins pour les infrastructures des chemins de fers privés ;*
- un plan d'investissement adapté et précis.*

Les Moulins, le 30 septembre 2011

Rapport du Conseil d'Etat

L'exposé des motifs et les projets de décrets répondent aux demandes formulées par le postulant.

Le chapitre 1 de l'exposé des motifs présente les besoins de renouvellement du matériel roulant sur les lignes régionales vaudoises pour la période 2013 – 2016 avec une proposition de financement des nouvelles acquisitions par garantie d'emprunt.

Le chapitre 4 de l'exposé des motifs présente les besoins d'investissement en infrastructure sur les lignes régionales vaudoises pour la période 2013 – 2016. Le détail des investissements figure en annexe 2. Ceux-ci seront financés par les indemnités d'amortissement et par des prêts conditionnellement remboursables.

8 CONCLUSION

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

- le projet de décret accordant aux compagnies du chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher SA (LEB), aux Transports de la région Morges - Bière - Cossonay SA (MBC), aux Transports Montreux - Vevey - Riviera SA (MVR), à la Compagnie du chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez SA (NStCM) et aux Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix SA (Travys) une garantie de l'Etat de 157.7 millions de francs pour l'acquisition de matériel roulant
- le projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de 144.7 millions de francs pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux chemins de fer privés concernant les contributions d'investissement destinées à l'infrastructure (3e crédit-cadre cantonal)

et de prendre acte :

- du rapport du Conseil d'Etat Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Albert Chapalay et consorts demandant au Conseil d'Etat de présenter un rapport explicite sur les besoins d'équipement en matériel roulant et aussi pour les infrastructures des chemins de fer privés avec, notamment, un plan d'investissement adapté (11_POS_258)

Annexe 1 : Inventaire actuel du parc de matériel roulant

Rappel des abréviations utilisées pour le matériel ferroviaire :

- B = automotrice ou voiture de 2^{ème} classe
- D = fourgon
- GTW = automotrice articulée
- e = véhicule moteur à traction électrique
- h = traction à crémaillère
- t = voiture-pilote
- 2/4 = 2 essieux moteurs par train / 4 essieux en tout
- 71 = numéro du véhicule

Ligne Vevey - Blonay - Les Pléiades (CEV)

Les Transports Montreux - Vevey - Riviera SA (MVR) disposent actuellement du parc de matériel roulant suivant pour le service voyageurs sur la ligne Vevey - Blonay - Les Pléiades (CEV):

Automotrices (mise en service)	Voitures-pilote (mise en service)
Beh 2/4 71 (1971/1999)	Bt 221 (1976)
Beh 2/4 72 (1970/2002)	Bt 222 (1976)
BDeh 2/4 73 (1970)	Bt 223 (1983)
BDeh 2/4 74 (1970)	Bt 224 (1990/1999) *
BDeh 2/4 75 (1983)	
Be 2/6 7001 (1997) *	
Be 2/6 7003 (1998) *	

* conforme à la loi fédérale sur les handicapés (LHand)

A noter que l'automotrice 71 est une reconstruction de la BDeh 2/4 71 de 1971, elle roule avec la voiture-pilote 224 aussi reconstruite à partir de la Bt 224 de 1990 détruite dans un incendie en 1996. Cette composition a été baptisée "Train des Etoiles". L'automotrice 72 est aussi une reconstruction de la BDeh 2/4 72 de 1970, appelée « Astro Pléiades ».

Ligne Aigle - Ollon - Monthey - Champéry (AOMC)

Les Transports Publics du Chablais SA (TPC) exploitent le matériel suivant pour assurer le service voyageurs sur la ligne Aigle - Ollon -Monthey -Champéry (AOMC) :

Automotrices (mise en service)	Voitures-pilote (mise en service)
BDe 4/4 101 (1966)	Bt 132 (1966)
BDe 4/4 102 (1996)	Bt 133 (1966)
BDeh 4/4 501 (1987)	Bt 134 (1966)
BDeh 4/4 502 (1987)	Bt 531 (1987)
BDeh 4/4 503 (1992)	Bt 532 (1987)
BDeh 4/4 511 (1954)	
BDeh 4/4 512 (1954)	
BDeh 4/4 513 (1954)	
BDeh 4/4 514 (1954)	
BDeh 4/4 591 (2001) *	
BDeh 4/4 592 (2001) *	

* conforme LHand

Ligne Nyon - St-Cergue - La Cure (NStCM)

Le matériel listé dans le tableau suivant est engagé par la Compagnie du chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez SA (NStCM) pour assurer le service voyageurs actuel :

Automotrices (mise en service)	Voitures-pilote (mise en service)
Be 4/4 201 (1985)	Bt 301 (1985)
Be 4/4 202 (1985)	Bt 302 (1985)
Be 4/4 203 (1985)	Bt 303 (1985)
Be 4/4 204 (1985)	Bt 304 (1985)
Be 4/4 205 (1986)	Bt 305 (1986)
BDe 4/4 211 (1991)	

Aucun véhicule conforme LHand

En 1991, le NStCM a racheté deux automotrices (en 2004 BDe 4/4 231 et en 2006 BDe 4/4 232, toutes deux de 1953), auprès des Chemins de fer du Jura pour répondre à la croissance du trafic. Ces deux dernières machines ont dû être retirées de l'exploitation en 2011 en raison de leur vétusté.

Ligne Lausanne - Echallens - Bercher (LEB)

La Compagnie du chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher SA (LEB) dispose du parc de matériel roulant suivant :

Rames anciennes (mise en service)	Compositions modernes (mise en service)
Be4/4 26 (1966) + B141 + Bt151 (1964)	Automotrice Be 4/8 41 (2010) *
Be4/4 27 (1966) + B142 + Bt152 (1964)	Automotrice Be 4/8 42 (2010) *
Automotrice Be 4/8 31 (1985)	Automotrice Be 4/8 43 (2010) *
Automotrice Be 4/8 32 (1985)	Automotrice Be 4/8 44 (2010) *
Automotrice Be 4/8 33 (1985)	Automotrice Be 4/8 45 (2010) *
Automotrice Be 4/8 34 (1991)	Automotrice Be 4/8 46 (2010) *
Automotrice Be 4/8 35 (1991)	
Automotrice Be 4/8 36 (1991)	

* conforme LHand

Les six automotrices modernes (41-46) sont prolongeables à 3 caisses par l'adjonction d'une voiture intermédiaire à plancher bas.

Par manque de matériel, une des deux rames anciennes des années soixante qui sont en principe de réserve, est engagée en semaine pour couvrir un aller retour Echallens - Lausanne - Echallens tandis que certains trains de renfort sont assurés avec une seule automotrice (Be 4/8) ce qui pose des problèmes de surcharge aux heures de pointe sur ces trains.

Lignes Bière - Apples - Morges et Apples - L'Isle (BAM)

Les Transports de la région Morges - Bière - Cossonay SA (MBC) engagent le matériel roulant suivant pour produire l'offre de transport voyageurs entre Morges et Bière ainsi que sur l'antenne Apples - L'Isle :

Automotrices (mise en service)	Voitures intermédiaires (mise en service)	Voitures-pilote (mise en service)
Be 4/4 11 (1981)	B 2065 (2011)*	Bt 51 (1982)
Be 4/4 12 (1981)	B 2066 (2011)*	Bt 52 (1982)
Be 4/4 14 (1981)	B 2067 (2011)*	Bt 53 (1982)
Be 4/4 15 (1981)		

* conforme LHand

L'automotrice 15 provient du chemin de fer Yverdon - Ste-Croix (YSC) et circule encore avec sa livrée d'origine.

Les MBC ont acquis, en 2011, trois voitures intermédiaires à plancher bas (B 2065 - 2067) pour renforcer la capacité en faisant circuler des trains à trois éléments. Ces voitures seront ensuite intégrées dans les rames modernes.

Ligne Yverdon - Ste Croix (YSC)

Les Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix SA (TRAVYS) disposent actuellement du parc de matériel roulant suivant pour le service voyageurs sur la ligne Yverdon - Ste-Croix (YSC):

Automotrices (mise en service)	Voitures-pilote (mise en service)
Be 4/4 1 (1981)	Bt 51 (1982)
Be 4/4 2 (1981)	BDt 53 (1968 / 1991)
GTW Be 2/6 2000 (2001) *	BDt 54 (1968 /1991)
GTW Be 2/6 2001 (2001) *	Bt55 (2007) *
Be 4/4 5 (1945)	

* conforme LHand

**Annexe 2 : Planification des investissements d'infrastructure ferroviaire 2013 - 2016
par entreprise et par ligne (tableaux indicatifs)**

Transports Vallée de Joux - Yverdon - Ste-Croix (TRAVYS) :

PBr : Pont - Le Brassus	Nature	Financé par solde CCC-2 (2011-2012)	Financé par CCC-3 (2013-2016)	Suite sur CCC-4 >>>
Réfection de murs	Infra		200'000	
Objets divers	Infra		340'000	
Réfection d'aiguilles et de voies	Super		3'870'000	
Etude mise à niveau de la vitesse pour ETCS	IST		830'000	
Installations de balises ETCS (arrêt automatique)	IST		1'800'000	
PN Rocheray	IST		450'000	
Véhicule infrastructure, voie normale	ESV		3'500'000	
Total des investissements			10'990'000	
Couverture par amortissements			5'046'000	
Couverture par tiers			270'000	
Solde à charge du crédit-cadre			5'674'000	

YSC : Yverdon - Sainte-Croix	Nature	Financé par solde CCC-2 (2011-2012)	Financé par CCC-3 (2013-2016)	Suite sur CCC-4 >>>
Réfection de murs	Infra		1'100'000	
Rénovation halle de Ste Croix	Infra		5'000'000	
Objets divers	Infra		475'000	
Rénovation gare d'Essert	Infra		5'000'000	
Nouveau point de croisement de Vuiteboeuf	Infra		8'000'000	
Réfection d'aiguilles et de voies	Super		2'480'000	
Installation de sécurité gare de Ste-Croix	ITE		2'000'000	
Vidéosurveillance gares	IST		200'000	
Total des investissements			24'255'000	
Couverture par amortissements			6'067'000	
Couverture par tiers			135'000	
Solde à charge du crédit-cadre			18'053'000	

OC : Orbe - Chavornay	Nature	Financé par solde CCC-2 (2011-2012)	Financé par CCC-3 (2013-2016)	Suite sur CCC-4 >>>
Objets divers	Infra		200'000	
Nouveau raccordement de Chavornay (études)	Infra		5'000'000	>>>
Estimation du coût du projet : 43 MCHF ; à ajouter part des tiers: 13 MCHF (HT)				
Réfection d'aiguilles et de voies	Super		1'040'000	
Installations de balises ETCS (arrêt automatique)	IST		2'200'000	
PN de l'Etraz	PN		450'000	
Total des investissements			8'890'000	
Couverture par amortissements			4'272'000	
Couverture par tiers			225'000	
Solde à charge du crédit-cadre			4'393'000	

Compagnie du chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez SA (NStCM) :

NStCM : Nyon - St-Cergue - La Cure	Nature	Financé par solde CCC-2 (2011-2012)	Financé par CCC-3 (2013-2016)	Suite sur CCC- 4 >>>
Consolidation parois rocheuses	Infra		1'182'000	
Adaptation quai Nyon et St-Cergue	Infra		405'000	
Réfection mur soutènement les Cheseaux	Infra		300'000	
Réfection viaduc de Givrins	Infra		2'300'000	
Voies et ligne contact nouveau dépôt l'Asse, Trélex	Infra		4'000'000	
Point de croisement nouveau dépôt l'Asse, Trélex	Infra		4'800'000	
Adaptation gare de Genolier	Infra		3'480'000	
Sécurisation gare Les Plantaz, Nyon	Infra		900'000	
Sécurisation gare Trélex	Infra		850'000	
Contruction d'un abri voyageurs (BV), La Givrine	Infra		600'000	
Réfection BV La Joy-Clinique	Infra		200'000	
Création nouvelle halte les Cheseaux	Infra		580'000	
Nouveau point de croisement Arzier - Les Granges	Infra		4'370'000	
Démontage voie/ligne de contact atelier actuel aux Plantaz, Nyon, déplacé à l'Asse, Trélex	Super		800'000	
Renouvellement aiguilles Genolier et St-Cergue	Super		380'000	
Consolidation superstructure	Super		215'000	>>>
Réfection voie	Super		4'070'000	
Assainissement mise à terre ligne aérienne	ITE		600'000	
Nouvelle sous-station en gare de Givrins	IST		1'200'000	
Repérage géométrique de la voie	IST		220'000	
Information voyageurs	IST		950'000	
Télécommande gares Nyon - La Cure	IST		483'000	>>>
Mise à niveau IS Trélex, IS Genolier, Le Muids, Arzier	IST		2'830'000	
Renouvellement parc informatique	IST		80'000	
Assainissement/suppression PN Gudit, PN Bamby, PN Aebi, PN Carroz-Delay à St-Cergue, PN Hauser, PN Trélex	PN		1'290'000	
Renouvellement véhicule d'intervention	ESV		60'000	
Remplacement chasse-neige	ESV		635'000	
Outillage service voie	ESV		80'000	>>>
Total des investissements			37'860'000	
Couverture par amortissements			10'311'000	
Couverture par tiers			1'360'000	
Solde à charge du crédit-cadre			26'189'000	

Transports de la région Morges - Bière - Cossonay SA (MBC) :

BAM : Bière - Apples - Morges et Apples - L'Isle	Nature	Financé par solde CCC-2 (2011-2012)	Financé par CCC-3 (2013-2016)	Suite sur CCC-4 >>>
Reconstruction WC gare de L'Isle	Infra		80'000	
Allongement des quais Prélionne	Infra		200'000	
Reconstruction halte Villars-Bozon	Infra		50'000	
Nouveau point de croisement Chigny	Infra		10'400'000	
Passerelles et ponts Denens	Infra		700'000	
Passerelles et ponts Saugeroux	Infra		1'120'000	
Réhaussement de quais	Infra		390'000	>>>
Reconstruction quais Montricher, Manège et L'Isle-Mont-la-Ville	Infra		300'000	
Objets divers	Infra		320'000	
Réfection de voie divers	Super		3'160'000	
Réfection de voie Chardonney-Apples	Super		900'000	>>>
Réfection de voie Montaney - Bussy	Super		900'000	
Installation bloc de ligne Apples - L'Isle	IST		1'500'000	>>>
Installation de vidéo-surveillance	IST		200'000	
IS gare de Bussy-Chardonney	IST		1'150'000	
Nouvelle télécommande en gare de Bière	IST	546'000	1'310'000	
Ligne de contact - installation de 2 sectionneurs à Pampigny et Montricher	ITE		100'000	
Aménagements de chemins suite à suppression PN (tronçon AL)	PN		250'000	
Platelages de PN Apples route de Ballens et PN route de Fermens	PN		160'000	>>>
Platelages de PN, PN Longeraie et PN RC de l'Etraz, PN Prélionne et RC Bussy, PN Apples et PN RC Froideville	PN		480'000	>>>
Assainissement PN Les Planches et suppression PN Bataillard, Bolay, Burri	PN		307'000	
Assainissement/suppression PN Oulevay, PN Cloux, PN Pernet et Aiguille	PN		613'000	
Total des investissements		546'000	24'590'000	
Couverture par amortissements			8'855'000	
Couverture par tiers			1'584'000	
Solde à charge du crédit-cadre			14'151'000	

CG : Funiculaire Cossonay Gare-Ville	Nature	Financé par solde CCC-2 (2011-2012)	Financé par CCC-3 (2013-2016)	Suite sur CCC-4 >>>
Réfection totale de la voie	Infra	2'400'000	6'250'000	
Rénovation des 2 véhicules	ESV		50'000	
Total des investissements			6'300'000	
Couverture par amortissements			1'257'000	
Couverture par tiers			-	
Solde à charge du crédit-cadre			5'043'000	

Compagnie du chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher SA (LEB) :

LEB : Lausanne - Echallens - Bercher	Nature	Financé par solde CCC-2 (2011-2012)	Financé par CCC-3 (2013-2016)	Suite sur CCC 4 >>>
Reconstruction gare d'Assens	Infra		11'600'000	
Reconstruction gare de Sugnens	Infra		4'500'000	
Reconstruction gare de Bercher	Infra		5'000'000	
Sur Roche: correction du profil en long et mise en conformité du quai	Infra		200'000	>>>
Jouxens: allongement du croisement et réalisation d'un quai central	Infra		4'000'000	
Etudes tunnel Av. d'Echallens	Infra		3'450'000	>>>
Nouveau point de croisement Les Ripes - Etagnières	Infra		11'960'000	>>>
Réhaussement de quais	Infra		300'000	
Infrastructures diverses/terrains	Infra		5'100'000	>>>
Rénovation bâtiments d'exploitation	Infra		600'000	>>>
Réfection de voies sur 6 Km	Super		6'000'000	>>>
Réfection des platelages	Super		400'000	>>>
Maintenance installations basse-tension	ITE		200'000	>>>
Reconstruction de la ligne de contact (6.5 km)	ITE		6'500'000	>>>
Infrastructure pour câbles	IST		400'000	>>>
Renouvellement du block de ligne Cheseaux - Echallens/ Etagnières	IST	2'740'000	5'160'000	
Renouvellement du block de ligne Echallens - Bercher	IST		4'600'000	
Renouvellement système d'arrêt automatique	IST		2'000'000	>>>
Rénovation des installations de télécommunication	IST		400'000	>>>
Matériel de vidéosurveillance	IST		300'000	>>>
Aménagement d'un passage routier dénivelé et rénovation halte Le Lussex	PN		10'200'000	>>>
Suppression divers PN	PN		1'700'000	
Renouvellement PN + installations sécurité diverses	PN		1'200'000	>>>
Acquisition de véhicules de service	ESV		700'000	>>>
Outillage divers pour service voie	ESV		400'000	>>>
Total des investissements		2'740'000	86'870'000	
Couverture par amortissements			15'664'000	
Couverture par fonds disponibles / tiers			7'430'000	
Solde à charge du crédit-cadre		2'740'000	63'776'000	

Compagnie du chemin de fer Vevey – Chexbres SA (VCh) :

VCh : Vevey - Puidoux-Chexbres (ligne affermée aux CFF)	Nature	Financé par solde CCC-2 (2011-2012)	Financé par CCC-3 (2013-2016)	Suite sur CCC-4 >>>
Murs avals	Infra		1'240'000	
Rénovation passage inférieur de Genolles	Infra		40'000	>>>
Rénovation pont de Chexbres	Infra		80'000	>>>
Rénovation pont de Forestay	Infra		1'260'000	
Rénovation pont de Forestay 2	Infra		860'000	
Tunnel de Salanche	Infra		345'000	
Rénovation de voie	Infra		2'280'000	
Travaux de génie civil (murs, aqueduc, ponts)	Infra		290'000	
Assainissement de 29 passages à niveau	PN		2'400'000	
Total des investissements			8'795'000	
Couverture par amortissements			1'586'000	
Couverture par tiers			-	
Solde à charge du crédit-cadre			7'209'000	

Compagnie du chemin de fer Montreux – Oberland bernois SA (MOB) :

MOB : Montreux - Zweisimmen	Nature	Financé par solde CCC-2 (2011-2012)	Financé par CCC-3 (2013-2016)	Suite sur CCC-4 >>>
Rénovation pont du Lanciau	Infra		4'500'000	
Rénovation pont du Flon	Infra		-	>>>
Rénovation pont de l'Hongrin	Infra		-	>>>
Rénovation gare de Château-d'Oex	Infra		18'522'000	
Concept de mise en œuvre Lhand	Infra		461'000	>>>
Tunnel des Avants - mise au gabarit	Infra		8'800'000	
Réfection de la galerie de la Tine, mise au gabarit	Infra		10'200'000	
Aménagement atelier infrastructure et sécurité (Chernex)	Infra	941'000	1'962'000	
Renouvellement général d'objets divers (études)	Infra		1'200'000	
Halte de La Tine, renouvellement	Infra		100'000	>>>
Renouvellement général des haltes	Infra		2'000'000	>>>
Evitement de Halten, renouvellement	Infra		6'000'000	
Vernex, nouvel évitement	Infra		4'800'000	
Automatisation du croisement des Sciernes (infra)	Infra	1'470'000	3'800'000	
Participation MOB à la gare commune MOB/BLS de Zweisimmen	Infra		5'640'000	
Renouvellement de voie, 6 km	Super		8'630'000	>>>
Renouvellement la ligne de contact (1.5 km/a)	ITE		4'200'000	
Renouvellement sous-stations, augm. puissance, renforcement ligne de contact	ITE		3'950'000	
Sous-station de Château d'Oex	ITE		1'900'000	
Communication sol train, préparation du réseau	IST		250'000	
IS : Automatisation croisement des Sciernes	IST	2'500'000	-	
IS: automatisation gare de Zweisimmen	IST		4'400'000	>>>
Renouvellement général d'objets divers	IST		1'200'000	
Tunnel de Jaman, éclairage télécom	IST		1'250'000	>>>
Centre exploitation et de régulation des trains	IST		340'000	
Renouvellement équipements PN	PN		300'000	
Assainissement des PN	PN		3'555'000	
Achat wagon grue 20tm, rempl. X23	ESV		500'000	
Renouvellement véhicule service voie	ESV		100'000	
Total des investissements		4'911'000	98'560'000	
Couverture par amortissements			22'283'000	
Couverture par tiers			3'561'000	
Solde à charge du crédit-cadre			72'716'000	

Transports Montreux - Vevey - Riviera SA (MVR) :

CEV : Vevey - Blonay - Les Pléiades et Blonay - Chamby	Nature	Financé par solde CCC-2 (2011-2012)	Financé par CCC-3 (2013-2016)	Suite sur CCC-4 >>>
Assainissement viaduc Blonay - Chamby	Infra		8'100'000	
Allongement du quai Halte de Gilamont	Infra	200'000	-	
Renouvellement quai Lally	Infra		200'000	
Renouvellement général d'objets divers (Infra)	Infra		2'400'000	>>>
Renouvellement gare de Blonay	Infra		100'000	>>>
Evitement Chevalleyres	Infra		500'000	
Renouvellement pont de Tusinge	Infra		1'300'000	
Renouvellement général bâtiments d'infrastructure	Infra		800'000	
Renouvellement voie adhérence	Super		2'800'000	
Télésurveillance	IST		400'000	
Modernisation sous-station Chevalleyres	IST		400'000	
Renouvellement général d'objets divers (IST)	IST		320'000	
Assainissement de PN	PN		540'000	
Total des investissements		200'000	17'860'000	
Couverture par amortissements			3'708'000	
Couverture par tiers			-	
Solde à charge du crédit-cadre			14'152'000	

MGN : Montreux - Glion - Rochers de Naye	Nature	Financé par solde CCC-2 (2011-2012)	Financé par CCC-3 (2013-2016)	Suite sur CCC-4 >>>
Assainissement tunnel Valmont	Infra		5'000'000	
Remplacement du pont des Planches	Infra		200'000	>>>
Remplacement du pont de Tremblex	Infra		2'000'000	
Assainissement galerie Léman	Infra		800'000	
Assainissement galerie Naye amont	Infra		800'000	
Allongement évitement Jaman	Infra		4'000'000	
Allongement de quais	Infra		600'000	
Assainissement galerie Jaman amont	Infra		2'900'000	
Assainissement galerie Jaman aval	Infra		1'100'000	
Allongement station de Naye	Infra		4'550'000	
Renouvellement pont Rte des Raveyres	Infra		1'080'000	
Renouvellement général d'objets divers	Infra		2'600'000	>>>
Renouvellement gare Glion	Infra		-	>>>
Renouvellement pont Tournafou	Infra		880'000	
Renouvellement pont Route de Caux	Infra		1'280'000	
Renouvellement évitement Trembley	Infra		200'000	>>>
Renouvellement général bâtiments infra	Infra		400'000	
Renouvellement ligne de contact	ITE		1'750'000	
Surveillance vidéo infrastructure info voyageurs	IST		100'000	
Télésurveillance de la ligne de Naye	IST	350'000	300'000	
Renouvellement général d'objets divers	IST		400'000	>>>
Renouvellement véhicules de service voie	ESV		6'250'000	
Total des investissements		350'000	37'190'000	
Couverture par amortissements			4'944'000	
Couverture par tiers				
Solde à charge du crédit-cadre			32'246'000	

VCP : Funiculaire Vevey - Chardonne - Mont-Pèlerin	Nature	Financé par solde CCC-2 (2011-2012)	Financé par CCC-3 (2013-2016)	Suite sur CCC-4 >>>
Renouvellement général d'objets divers (Infra)	Infra		280'000	
Renouvellement général superstructure	Super		2'100'000	
Etude renouvellement système commande et contrôle	IST		500'000	
Raccordement fibre optique via autoroute	IST		70'000	
Renouvellement général objets divers (IST)	IST		100'000	>>>
Total des investissements			3'050'000	
Couverture par amortissements			570'000	
Couverture par tiers			-	
Solde à charge du crédit-cadre			2'480'000	

TG : Funiculaire Territet - Glion	Nature	Financé par solde CCC-2 (2011-2012)	Financé par CCC-3 (2013-2016)	Suite sur CCC-4 >>>
Renouvellement général d'objets divers (Infra)	Infra		200'000	
Assainissement de l'infrastructure	Infra		6'200'000	
Renouvellement général objets divers (IST)	IST		80'000	>>>
Total des investissements			6'480'000	
Couverture par amortissements			531'000	
Couverture par tiers			-	
Solde à charge du crédit-cadre			5'949'000	

LAS : Funiculaire Les Avants - Sonloup	Nature	Financé par solde CCC-2 (2011-2012)	Financé par CCC-3 (2013-2016)	Suite sur CCC 4 >>>
Assainissement infrastructure	Infra		1'200'000	
Renouvellement général d'objets divers	IST		200'000	>>>
Total des investissements			1'400'000	
Couverture par amortissements			391'000	
Couverture par tiers			-	
Solde à charge du crédit-cadre			1'009'000	

Transports publics du Chablais SA (TPC) :

AL : Aigle - Leysin	Nature	Financé par solde CCC-2 (2011-2012)	Financé par CCC-3 (2013-2016)	Suite sur CCC-4 >>>
Rénovation d'ouvrages d'art	Infra		262'000	
Aménagement halte couverte au Grand Hôtel	Infra		150'000	
Bourrage de voie	Super		250'000	
Réfection de voie	Super		1'850'000	
Adaptation ligne contact au dépôt Aigle	ITE		350'000	
Réfection ligne de contact en ville Aigle	ITE		150'000	
Installation de sécurité (IS) modernisation du croisement de Rennaz	IST	600'000	-	
Télécommande	IST		250'000	
Total des investissements		600'000	3'262'000	
Couverture par amortissements			2'328'000	
Couverture par tiers			75'000	
Solde à charge du crédit-cadre			859'000	

AOMC : Aigle - Ollon - Monthey - Champéry	Nature	Financé par solde CCC-2 (2011-2012)	Financé par CCC-3 (2013-2016)	Suite sur CCC-4 >>>
Rénovation d'ouvrages d'art	Infra		830'000	
Rénovation quai et abri de la halte En place	Infra		100'000	
Correction des courbes Châlex- Lombard	Infra		1'500'000	
Rénovation de l'infrastructure secteur Aigle- Monthey	Infra		5'450'000	
Correction tracé : quais et haltes (études)	Infra		300'000	
Bourrage	Super		250'000	
Rénovation de voie (tronçons en crémaillère)	Super		3'000'000	
Rénovation de voie	Super		2'500'000	
Correction tracé superstructure (études)	Super		600'000	
Mise à niveau de la ligne de contact	ITE		1'275'000	
Changement transformateur de traction et ensemble MT sous-station d'Ollon	ITE		90'000	
Correction tracé LdC (études)	ITE		300'000	
Télécommande	IST		250'000	
Correction tracé IS (études)	IST		300'000	
Total des investissements			16'745'000	
Couverture par amortissements			10'775'000	
Couverture par tiers			10'000	
Solde à charge du crédit-cadre			5'960'000	

ASD : Aigle - Le Sépey - Les Diablerets	Nature	Financé par solde CCC-2 (2011-2012)	Financé par CCC-3 (2013-2016)	Suite sur CCC-4 >>>
Rénovation d'ouvrages d'art	Infra		1'734'000	
Protection chutes de pierres	Infra		2'030'000	
Rénovation de la gare de Verschiez	Infra		100'000	
Modification du croisement des Planches - passage direct	Infra		2'200'000	
Bourrage	Super		250'000	
Rénovation de la voie (Les Planches - Les Echenards (2.7 km), Les Aviolats - Les Dialberets (3.2 km)	Super		5'900'000	
Rénovation aiguilles Les Planches et Exergillod	Super		600'000	
Rénovation de la ligne de contact sur 10.5 km	ITE		8'000'000	
Renouvellement transformateur de traction	ITE		90'000	
Installation d'un block de ligne	IST	7'500'000	-	
Télécommande	IST		250'000	
Assainissement de PN	PN		550'000	
Total des investissements		7'500'000	21'704'000	
Couverture par amortissements			6'413'000	
Couverture par tiers			350'000	
Solde à charge du crédit-cadre			14'941'000	

BVB : Bex - Villars - Bretaye	Nature	Financé par solde CCC-2 (2011-2012)	Financé par CCC-3 (2013-2016)	Suite sur CCC-4 >>>
Rénovation d'ouvrages d'art	Infra		1'874'000	
Correction des courbes de Barbolesaz	Infra		6'300'000	
Bourrage	Infra		250'000	
Réhaussement de quai halte Dents-du-midi	Infra		150'000	
Rénovation voie	Super		4'800'000	
Mise à niveau de la ligne de contact	ITE		715'000	
Télécommande	IST		250'000	
Passage à niveau Rue de la gare Bex/Fontannaz-Seulaz	PN	250'000	400'000	
Total des investissements		250'000	14'739'000	
Couverture par amortissements			4'328'000	
Couverture par tiers			275'000	
Solde à charge du crédit-cadre			10'136'000	

PROJET DE DÉCRET

accordant aux compagnies du chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher SA (LEB), aux Transports de la région Morges - Bière - Cossonay SA (MBC), aux Transports Montreux - Vevey - Riviera SA (MVR), à la Compagnie du chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez SA (NStCM) et aux Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix SA (Travys) une garantie de l'Etat de 157.7 millions de francs pour l'acquisition de matériel roulant.

du 8 mai 2013

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi sur les transports publics du 11 décembre 1990,
vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

décrète

Art. 1

¹ L'Etat accorde aux compagnies de chemin de fer suivantes sa garantie jusqu'à concurrence de 157.7 millions de francs pour l'acquisition de matériel roulant et de leurs pièces de réserve à financer par un emprunt, par un leasing ou par toute autre forme juridique analogue.

Art. 2

¹ Cette garantie se répartit comme suit :

a. Compagnie du chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher SA (LEB) pour la ligne Lausanne - Echallens - Bercher (LEB) :	CHF 30'700'000
b. Transports de la région Morges - Bière - Cossonay SA (MBC) pour les lignes Bière - Apples - Morges et Apples - L'Isle (BAM) :	CHF 36'500'000
c. Transports Montreux - Vevey - Riviera SA (MVR) pour la ligne Vevey - Blonay - Les Pléiades (CEV) :	CHF 27'400'000
d. Compagnie du chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez SA (NStCM) pour la ligne Nyon - St-Cergue - La Cure (NStCM) :	CHF 30'700'000
e. Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix SA (Travys) pour la ligne Yverdon - Ste Croix (YSC) :	CHF 32'400'000

Art. 3

¹ Ces garanties sont valables jusqu'au 31 décembre 2050.

Art. 4

¹ Le montant des garanties est diminué chaque année du montant de l'amortissement comptable des véhicules et de leurs pièces de réserve.

Art. 5

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 2, lettre b, de la Constitution cantonale.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 8 mai 2013.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de 144.7 millions de francs pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux chemins de fer privés concernant les contributions d'investissement destinées à l'infrastructure (3e crédit-cadre cantonal)

du 8 mai 2013

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi sur les transports publics du 11 décembre 1990,
vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

décète

Art. 1

¹ Un crédit-cadre de 144.7 millions de francs est accordé au Conseil d'Etat pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux chemins de fer privés concernant les contributions d'investissement destinées à l'infrastructure (3^e crédit-cadre cantonal).

Art. 2

¹ Les prêts conditionnellement remboursables font l'objet d'un correctif d'actif qui sera 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 2, lettre b, de la Constitution cantonale.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 8 mai 2013.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean