

EXPOSÉ DES MOTIFS ET PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 1'800'000 pour l'octroi d'une subvention à fonds perdus aux Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) et un prêt conditionnellement remboursable de CHF 28'900'000 aux CFF concernant la participation cantonale au réaménagement de la gare de Cully pour permettre le rebroussement des trains du RER Vaud

PRESENTATION DU PROJET

1 NÉCESSITÉ DE RÉAMÉNAGER LA GARE DE CULLY DANS LE CADRE DU DÉVELOPPEMENT DU RER VAUD

1.1 Objectifs du projet

Le projet de réaménagement de la gare de Cully a pour objectifs :

- de mettre en œuvre le concept d'offre à l'horizon 2025 du RER Vaud avec une cadence au quart d'heure entre Cossonay et Cully,
- à cette fin, de permettre le rebroussement à Cully des trains du RER Vaud en provenance de Grandson,
- d'allonger les quais pour disposer d'une longueur de 220 m permettant de recevoir des trains composés de trois rames de type Flirt de 75 m de long ou de deux de type RE à deux étages de 100 m de long,
- de mettre la gare de Cully aux normes des personnes à mobilité réduite avec des hauteurs de quais aménagées au niveau du plancher des trains (55cm) et équipée de rampes d'accès aux quais depuis le passage sous-voies (actuellement accessibles uniquement par des escaliers).

1.2 Plan directeur cantonal et projet d'agglomération Lausanne-Morges

1.2.1 Plan directeur cantonal

Le développement du RER Vaud figure dans la mesure A21 " Infrastructures de transports publics " de la stratégie " Coordonner mobilité, urbanisation et environnement " du Plan directeur cantonal (PDCn) en vigueur dès le 1^{er} janvier 2016 (pp 64 à 75). La mesure se décline comme suit :

" De concert avec la Confédération, le Canton établit la planification des investissements ferroviaires nécessaires sur l'ensemble du réseau afin d'améliorer progressivement la qualité de la desserte d'ici 2018 – 2030 et son financement durable. La priorité est donnée au développement du RER. 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 situées à l'intérieur des agglomérations et à 30 minutes sur les autres axes principaux ;
- le rabattement des voyageurs par transports publics est renforcé sur les gares bénéficiant d'une bonne desserte ferroviaire. " (page 66).

Il s'inscrit aussi dans la mesure R11 " Agglomération Lausanne-Morges ".

1.2.2 Projet d'agglomération Lausanne-Morges et financement fédéral

Le développement du RER Vaud a été retenu par la Confédération dans le cadre des projets d'agglomération de 1ère génération (dès 2011). Ces projets sont financés par le fonds d'infrastructure pour les agglomérations :

- mesures dès 2011 selon l'Arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic

d'agglomération à partir de 2011 du 21 septembre 2010 : développement du RER Vaud avec notamment le réaménagement de la gare de Cully (référence : 09.083 : message du Conseil fédéral aux Chambres fédérales du 11 novembre 2009 relatif à l'Arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011, annexe 1, page 7562). Le montant d'investissement retenu est de 56.01 MCHF (base des prix : octobre 2005). Le taux de participation de la Confédération est de 40%, correspondant à un montant maximum de CHF 22'400'000 (base des prix : octobre 2005). La mesure comprenait également des aménagements à Bussigny et Cossonay, qui ne sont plus nécessaires dans le concept d'offre retenu aujourd'hui.

1.3 Amélioration continue de l'offre de transport du RER Vaud

1.3.1 Situation initiale

Le concept de base du RER Vaud a été développé à partir de deux lignes structurantes Yverdon-les-Bains – Villeneuve (en service depuis mai 1999) et Vallorbe – Payerne (introduite en juin 2001). Ces deux lignes sont exploitées à une cadence horaire tous les jours de la semaine.

Le matériel roulant engagé sur ces lignes est alors ancien. Il s'agit des rames réversibles NTN (appelées alors nouveaux trains navettes) des années huitante.

1.3.2 Rail 2000 1ère étape et réseau mis en œuvre en décembre 2004

En décembre 2004 avec la 1^{ère} étape de Rail 2000, le réseau est composé de 4 lignes principales, circulant avec des cadences horaires : Yverdon-les-Bains – Villeneuve (tous les jours), Vallorbe – Palézieux (tous les jours), Allaman – Villeneuve (tous les jours) et Morges – Palézieux (en semaine seulement).

Le service est toujours assuré par les rames réversibles NTN.

Quelques trains de renfort d'heure de pointe complètent cette offre en semaine. Il s'agit des trains accélérés Vallorbe – Lausanne, Payerne – Lausanne et St-Maurice – Lausanne.

1.3.3 RER Vaud – Concept 2010 intégralement en service – 1er mandat de planification

Les dix-neuf rames Flirt, modernes et performantes, introduites progressivement entre 2009 et 2011, permettent une importante amélioration de l'offre de transport sans développement de l'infrastructure. Grâce à leur engagement, les modifications suivantes ont pu être apportées :

- Depuis décembre 2010, la ligne RER3 s'arrête aussi à la halte de Burier (gymnase éponyme), permettant une desserte systématique toutes les demi-heures.
- Dès décembre 2011, la ligne RER4 a pu être prolongée de Morges à Allaman, offrant ainsi une desserte semi-horaire en semaine à Allaman, Etoy et Saint-Prex. Les haltes de Denges-Echandens et Lonay-Préverenges sont desservies par la ligne RER3 qui circule tous les jours, ce qui a permis de supprimer le bus Renens – Morges qui circulait le samedi et le dimanche.
- La halte de Prilly-Malley, inaugurée le 29 juin 2012, est desservie trois fois par heure en semaine par les lignes RER1 (Yverdon – Villeneuve), RER3 (Allaman – Villeneuve) et RER4 (Allaman – Palézieux). Le week-end, seules les lignes RER1 et RER3 desservent ce point d'arrêt (cadence semi-horaire).
- Dès décembre 2012, la halte de Lonay-Préverenges n'est plus desservie par la ligne RER4, mais par la ligne RER3 offrant ainsi une desserte de ce point d'arrêt 7 jours sur 7.

Les rames Domino, qui sont en fait des navettes NTN modernisées (climatisation, information voyageurs, toilette en circuit fermé, voitures intermédiaires à plancher bas) restent utilisées sur les lignes RER11 (Yverdon), RER21 (Payerne) et RER31 (Train des Vignes).

A la fin de 2015, les trains RER sont prolongés d'Yverdon-les-Bains à Grandson offrant à cette dernière un service ferroviaire à la cadence à la demi-heure.

Enfin, en décembre 2017, l'offre est étoffée sur la ligne de la Broye avec une cadence à la demi-heure, en semaine, entre Payerne et Palézieux.

1.3.4 Evolution de l'offre du RER Vaud aux horizons 2021 – 2025 dans le cadre du projet Léman 2030

L'amélioration de l'offre du RER Vaud se fera de manière progressive dès la mise en service de la gare réaménagée de Cully en décembre 2020. Il sera alors possible de faire rebrousser, à Cully, les trains RER Vaud en provenance de Grandson. Cette mesure permettra simultanément de prolonger les trains en provenance de Vallorbe / La Vallée de Joux, cas échéant Allaman, jusqu'à Aigle. La capacité de transport sera également augmentée sur le tronçon le plus chargé entre Cossonay et Lausanne.

Le développement de cette offre est lié à l'achèvement des travaux suivants qui s'inscrivent dans le cadre du projet Léman 2030 :

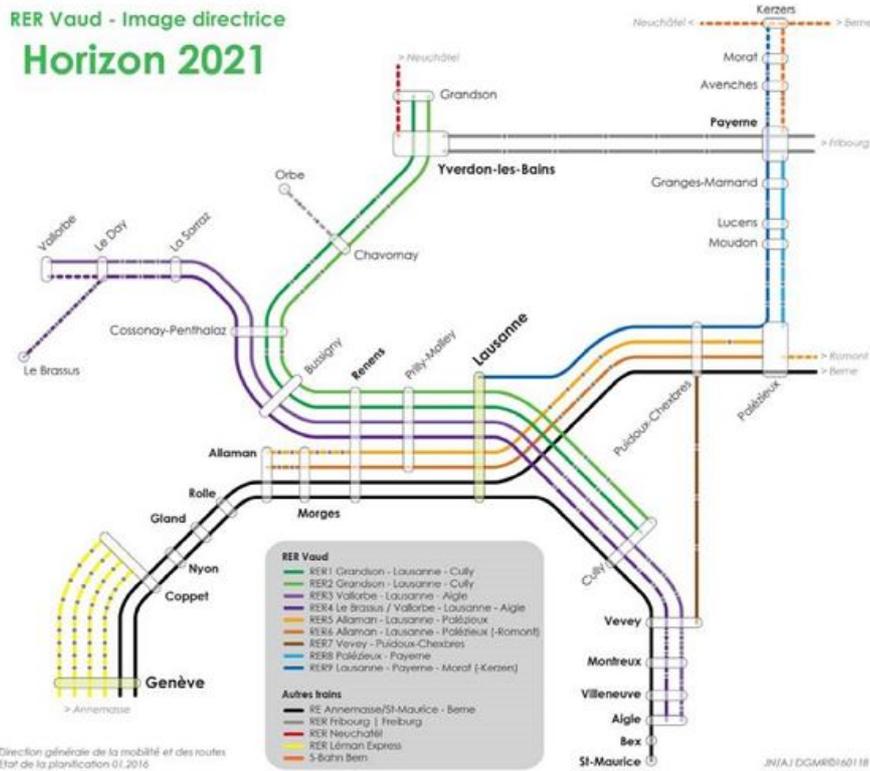
- transformation de la gare de Renens avec notamment l'élargissement des quais, la construction d'un nouveau passage sous-voies et la construction de la passerelle " Rayon Vert " : les principaux travaux seront achevés à fin 2020,
- construction de la 4^{ème} voie entre Renens et Lausanne avec la réalisation d'un saut-de-mouton à Malley : ce dernier ouvrage en pont permettra de séparer les circulations des trains à destination de Berne de ceux à destination du Valais. Les travaux seront terminés à fin 2021 en relation avec la mise en service du nouveau poste d'enclenchement de Lausanne,
- nouveau poste d'enclenchement de Lausanne pilotant les circulations de trains en gare de Lausanne, les appareils de voies et les installations de sécurité de la gare : sa mise en service est prévue en avril 2021,
- zone de garage des trains de 400 m de long aux Paleyres, à l'est de la gare de Lausanne : la décision d'approbation des plans (DAP) a été rendue par l'Office fédéral des transports (OFT) : elle a toutefois fait l'objet de recours au Tribunal administratif fédéral (TAF). Une décision du TAF est attendue pour la fin de 2017. En cas de confirmation de la décision de l'OFT, les travaux pourront débuter en 2018 et s'achever à fin 2019. La mise en service de la zone réaménagée des Paleyres permettra de libérer la zone de garage des trains qui se trouve dans la tête ouest de la gare de Lausanne,
- gare de Lausanne et son interface avec les transports publics urbains et avec les cheminements piétonniers : la décision d'approbation des plans rendue par l'OFT est attendue au début de 2018. La planification actuelle des travaux prévoit la fin des travaux d'aménagement de quais élargis et de 420 m de long à la fin de 2025. Il sera alors possible d'utiliser à nouveau toutes les voies et tous les quais de la gare. En effet, durant les travaux, chaque quai sera successivement inaccessible aux voyageurs. La gare de Lausanne sera exploitée avec six voies à quai au lieu de huit voies, ce qui induit de très fortes contraintes d'exploitation. Malgré ces fortes contraintes, l'horaire en vigueur permet de maintenir durant les travaux l'ensemble des circulations des trains voyageurs et des trains marchandises et de mettre en place l'offre RER Vaud à l'horizon 2021.

Le rythme de cadencement des quatre trains par heure entre Cossonay et Cully sera progressivement amélioré en fonction de l'avancement des travaux d'aménagement des quais en gare de Lausanne.

A l'horizon 2021, dès la mise en service de la 4^e voie Renens – Lausanne, le concept d'offre du RER Vaud sera le suivant :

- quatre trains RER par heure et par direction visant une cadence au quart d'heure : Cossonay-Penthalaz – Cully dont :
 - trains RER à la cadence à la demi-heure : ligne de Vallorbe – Lausanne – Aigle,
 - trains RER à la cadence à la demi-heure : Grandson – Lausanne – Cully,
- deux trains RER à la cadence à la demi-heure : Allaman – Lausanne – Palézieux.

Le schéma suivant présente l'image directrice de l'offre à l'horizon 2021 :

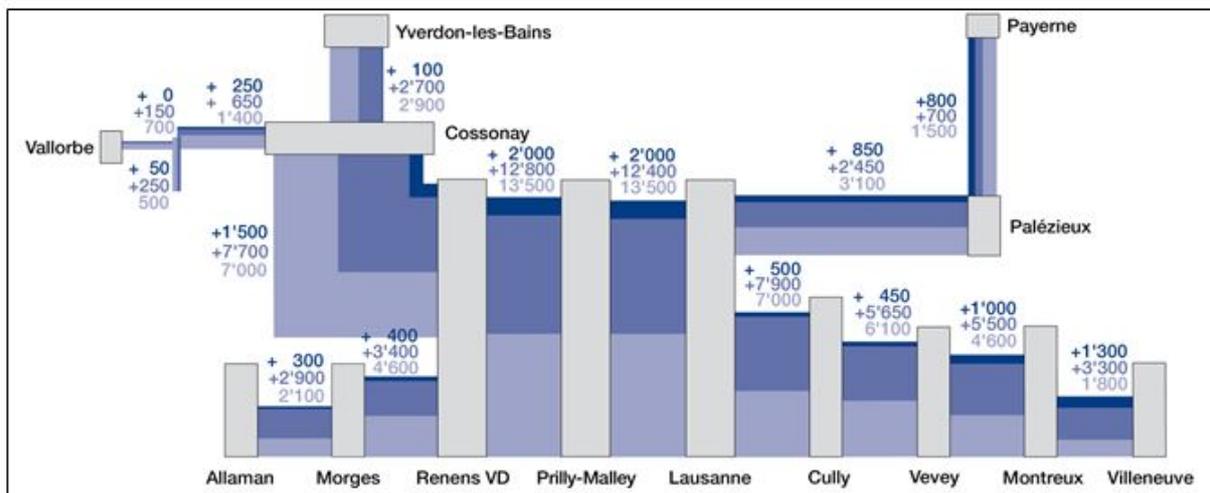


A l'horizon 2026, lorsque les travaux seront achevés en gare de Lausanne, une cadence stricte au quart d'heure pourra être offerte entre Cossonay-Penthalaz et Cully.

1.4 Croissance du trafic sur les lignes du RER Vaud

Le trafic enregistré en 2007 sur le RER Vaud avec 8.9 millions de voyageurs a poursuivi sa progression pour atteindre 14.7 millions de voyageurs en 2011. Durant cette période l'offre du RER Vaud a été étoffée avec l'introduction des nouvelles rames Flirt entre 2009 et 2011. D'ici à 2030, selon les prévisions, le nombre de voyageurs augmentera encore de 63% en moyenne sur le réseau RER Vaud pour atteindre près de 24 millions de voyageurs.

Le diagramme de charge, présenté ci-dessous, met en évidence la croissance de trafic prévue à l'horizon 2030 sur le RER Vaud. La barre avec un fond clair indique le nombre de voyageurs par jour en 2013. La barre avec un fond moyen présente la croissance de trafic à l'horizon 2030 sans modification de l'offre. Enfin, la barre foncée représente les effets induits par le développement de l'offre (source : CFF, Brochure " Réseau Express Régional Vaud ", mai 2012).



A l'horizon 2030, les prévisions du trafic journalier sont les suivantes pour les lignes du RER Vaud sur les branches

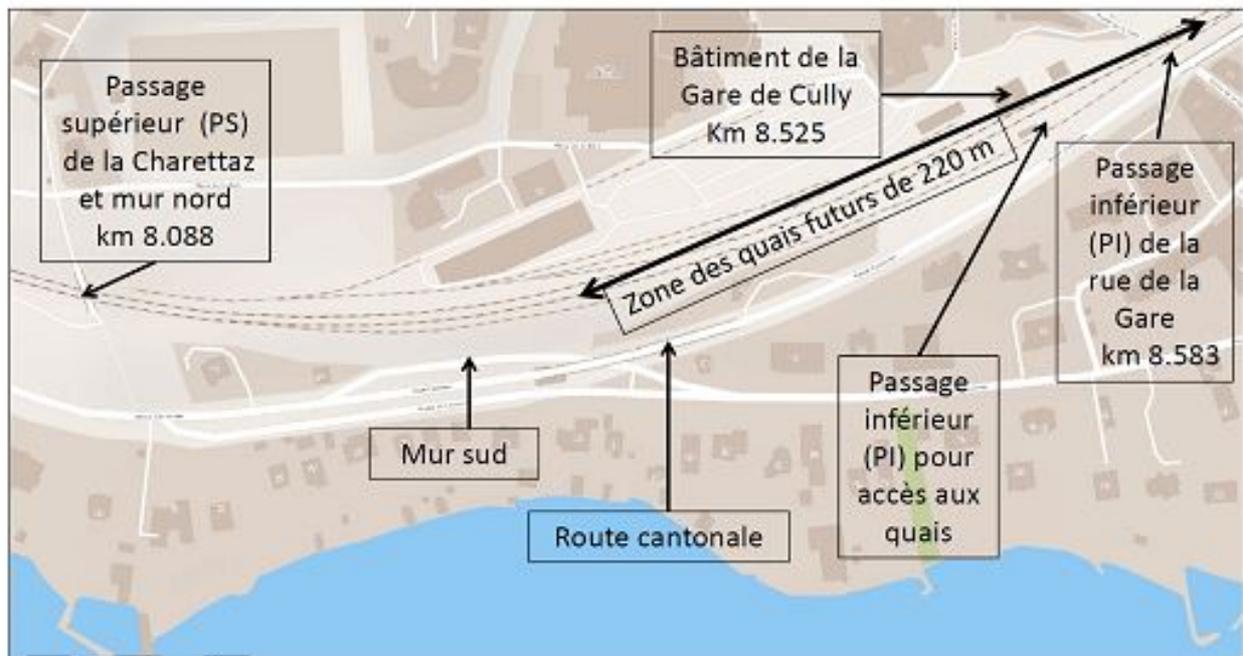
principales :

- Malley – Renens : 28'300 voyageurs ; 13'500 voyageurs (2013) ; croissance : 110%
- Renens – Cossonay : 16'200 voyageurs ; 7'000 voyageurs (2013) ; croissance : 131 %
- Renens – Morges : 8'400 voyageurs ; 4'600 voyageurs (2013) ; croissance : 82 %
- Lausanne – Cully : 15'400 voyageurs ; 7'000 voyageurs (2013) ; croissance : 120 %
- Lausanne – Palézieux : 6'400 voyageurs ; 3'100 voyageurs (2013) ; croissance : 106 %

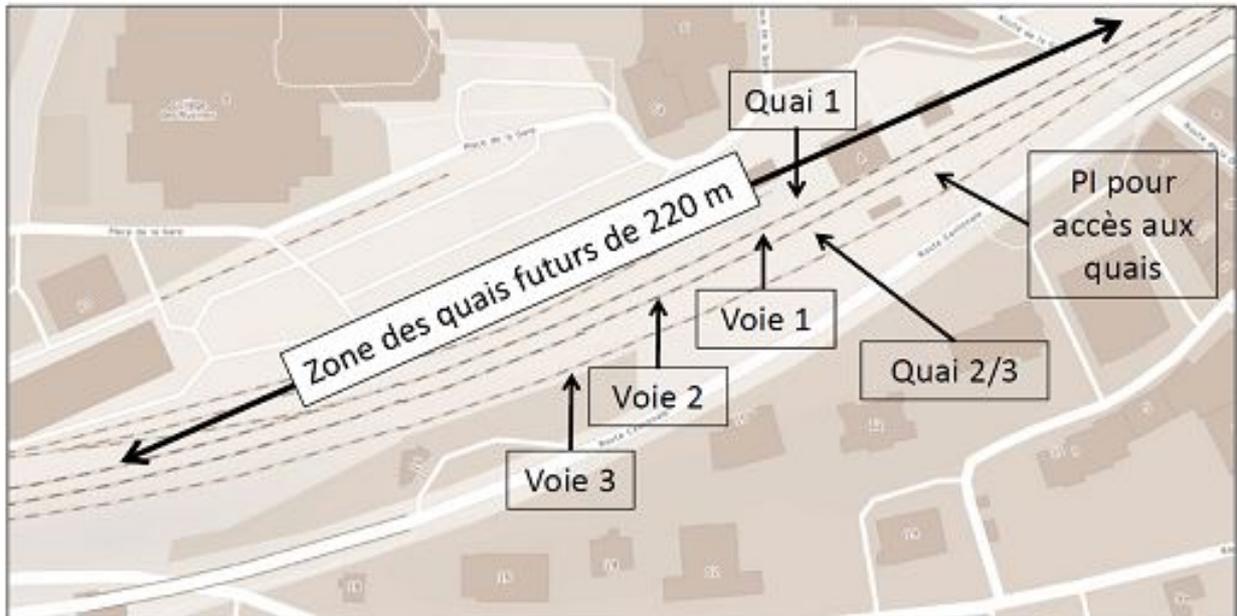
2 PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA GARE DE CULLY

2.1 Situation générale de la gare de Cully

La figure suivante présente la situation générale du projet de réaménagement de la gare de Cully (source du fond de carte : guichet cartographique de l'Etat de Vaud) :



La gare de Cully dispose actuellement de trois voies à quai. La voie 1, côté nord, dessert le quai 1 de 170 m de long. La voie 2, au centre, et la voie 3, côté lac, desservent le quai central 2/3 de 200 m de long (voir figure suivante).



Les voies 1 et 2 sont les deux voies principales, sur lesquelles circulent les trains voyageurs, dont les trains du RER Vaud qui s'arrêtent en gare de Cully, et les trains marchandises. La voie 3 sert principalement de voie de réserve pour stationner des trains spéciaux ou pour d'éventuels dépassements de trains.

La hauteur actuelle des quais est d'environ 30 cm au-dessus du niveau du rail, ce qui ne correspond pas à la hauteur standard de 55 cm. Cette dernière hauteur permet un accès de plain-pied aux trains. Elle répond aux normes d'accès pour les personnes à mobilité réduite, mais de manière plus générale, facilite l'accès pour l'ensemble des usagers. La gare de Cully est située en courbe, ce qui peut accroître la difficulté de l'accès aux trains avec des voies en dévers.

L'image suivante présente la vue de la gare de Cully en direction de Vevey :



L'image suivante présente la vue de la gare de Cully en direction de Lausanne :



L'image suivante illustre la situation actuelle avec la vue sur l'entrée de la gare de Cully en direction de Vevey :



2.2 Présentation du projet de réaménagement de la gare de Cully

2.2.1 Concept d'exploitation futur et projet général

Le projet porte sur un périmètre d'une longueur de 1'465 m. Il débute au km 7.537 (signal d'entrée côté Lausanne) et se termine au km 9.002 (signal d'entrée côté Vevey).

Le projet de réaménagement prévoit le stationnement sur la voie centrale 2 du train du RER Vaud qui rebrousse en gare de Cully et dessert le quai 2/3. Les trains en direction de Vevey circuleront sur la voie 1, côté nord (les trains roulent à gauche en Suisse). Les trains du RER Vaud à destination d'Aigle desserviront ainsi le quai 1. Les trains en direction de Lausanne rouleront sur la voie 3, côté lac, dont les trains du RER Vaud en provenance d'Aigle. Ceux-ci desserviront ainsi le quai 2/3. Cette disposition présente l'avantage que tous les voyageurs qui se rendent en direction de Lausanne utilisent uniquement le quai 2/3, indépendamment de la ligne du RER Vaud qu'ils empruntent.

La vitesse maximale des trains sera de 120 km/h sur les voies 1 et 3.

Elle sera de 60 km/h sur la voie centrale 2, compte tenu du franchissement des appareils de voie, en voie déviée, en entrée et en sortie de gare.

2.2.2 Ouvrages d'art : ponts et structures

Passage supérieur de la Charettaz et mur nord

Le passage supérieur (PS) de la Charettaz permet au chemin de Charettaz (voir image ci-dessous) de franchir la voie Lausanne-Vevey au km 8.088. L'ouvrage actuel est un pont voûte en maçonnerie d'une portée de 12.7 m et d'une largeur de 3.60 m. Il date de la construction de la ligne en 1859. Il repose sur un grand mur de soutènement au nord et un petit mur de soutènement au sud.

Le mur de soutènement nord s'étend sur une longueur de 312 m, entre les km 7.862 et 8.174, avec une hauteur

de 2.00 à 7.00 m.

L'image suivante illustre la situation du pont de la Charettaz avec une vue en direction de Vevey :



Le projet nécessite de corriger la géométrie des voies en courbe et de déplacer le mur de soutènement nord d'environ 7 m vers l'amont.

Le PS de la Charettaz sera remplacé par un nouveau tablier de 23 m de portée. Les éléments porteurs principaux sont les poutres de rive composées et soudées. Leur hauteur est de 1.59 m.

Le tablier a une largeur de 4.70 m. Sa largeur utile est de 3.30 m.

Le nouveau mur de soutènement nord, conservera une longueur de 312 m. Sa réalisation nécessite le terrassement du versant et la mise en place d'un soutènement provisoire à l'avancement par paroi gunitée ancrée.

Côté lac, il est prévu de rehausser le mur existant.

Ces murs feront l'objet d'un parement en pierres naturelles non taillées, assemblées avec un mortier bâtard dont les joints recouvriront partiellement les pierres.

Mur sud à l'aval de la gare

L'infrastructure ferroviaire est bordée, côté lac, par des talus entre le PS de la Charettaz et l'extrémité ouest du débouché routier de Cully en direction de Lausanne. Ces talus sont d'une hauteur variable, et comprennent ponctuellement certains murets de soutènement de faible hauteur ainsi que des escaliers en terre tenus par des planches de bois pour les déplacements verticaux d'un rang de vigne à l'autre.

En aval de la gare, lors de la construction de la route cantonale RC 780 de contournement du centre historique de Cully en 1954, l'aménagement du débouché routier de Cully en direction de Lausanne a nécessité la création d'un mur, au sud des voies, d'une longueur de près de 90 m pour retenir le terrain et l'infrastructure ferroviaire au haut du talus. Ce mur sud a une hauteur maximale de 3.45 m.

Dans le cadre du projet, un important ripage des voies est prévu à l'entrée de la gare, côté Lausanne. Ce ripage concerne la voie 1 au nord, mais également la voie 3 au sud en direction du lac. Le talus en amont du mur sud bordant le débouché routier de Cully doit ainsi être rechargé de près de 1.25 m en moyenne entre les km 8.15 et 8.35. Ce mur de soutènement sud doit ainsi être rehaussé.

La solution retenue est de réaliser un nouveau mur de type " mur poids " derrière le mur existant pour reprendre la part supplémentaire de poussée induite par le rehaussement du talus.

Passage inférieur de la rue de la Gare

La ligne Lausanne – Brigue coupe la rue de la Gare à Cully au km 8.583. Cette rue, située en contrebas des rails, permet de relier le nord de la gare aux quartiers au sud de Cully. Il s'agit de la seule route raccordant le nord et le sud de la localité. Ce passage inférieur routier est constitué de deux ponts distincts :

- un pont-rail à simple voie, qui supporte le passage des trains sur la voie 1 ainsi que le quai 1, au nord ;
- un pont-rail à double voie, qui supporte le passage des trains sur les voies 2 et 3, au sud.

Ces deux ouvrages ont une portée similaire, proche des 12.50 m. Ils se situent à côté du pont de la route cantonale RC 780.

Dans le secteur de la rue de la Gare, le projet nécessite un ripage des voies vers le nord de 37 cm, compte tenu des contraintes géométriques.

Seul le pont-rail à simple voie, qui supporte le passage des trains sur la voie 1 ainsi que le quai 1, est à reconstruire. La solution retenue prévoit de réaliser un tablier mince avec des poutrelles afin de conserver le gabarit routier actuel sous l'ouvrage (hauteur minimale de 4.2 m sous ouvrage) et de respecter l'épaisseur minimale de ballast.

Pont routier de la route cantonale RC 780

Des adaptations ponctuelles devront être réalisées sur la bordure nord du pont de la route cantonale RC 780 à la sortie de la gare de Cully, côté Vevey, sur une longueur d'environ 70 m entre les km 8.608 et 8.679, notamment pour libérer le gabarit nécessaire à l'implantation de mâts de la ligne de contact, fondés sur le sol.

Accès aux trains à la gare de Cully, rampes et passages sous-voies

Le réaménagement de la gare prévoit de rendre la gare conforme aux normes fixées pour les personnes à mobilité réduite :

- les quais auront une hauteur de 55 cm au-dessus du niveau des rails,
- une rampe de 12% de pente et des escaliers, recouverts d'une marquise, seront aménagés au nord de la gare, pour accéder au PI voyageurs depuis la place de la Gare. Ils seront aménagés dans l'emprise du bâtiment-voyageurs qui sera démoli. Ce bâtiment ne présente pas d'intérêt patrimonial. Cette solution permet de libérer le plus d'espace possible sur la place de la gare compte tenu du programme urbanistique développé par la commune de Bourg-en-Lavaux dans cette zone d'anciens dépôts. Le projet permettra également à la commune de réaliser à terme une liaison à niveau sous la place de la Gare, entre le PI voyageurs et la rue de la Gare,
- une rampe de 12% de pente du côté de Lausanne et un escalier du côté de Vevey pour desservir le quai central 2/3. Ces liaisons verticales seront abritées par une marquise.

L'intégration de ces ouvrages dans le site classé de Lavaux, notamment les murs de soutènement et le pont de la Charetaz, a fait l'objet d'études approfondies en concertation avec la Commission consultative de Lavaux. La commission a donné un préavis positif sur le projet final. Celui-ci a tenu compte des recommandations de la commission, basées sur le " Guide paysage " adopté en 2016, formulées lors de la présentation de premières propositions.

2.2.3 Technique ferroviaire

Le projet prévoit le remplacement complet des voies et des appareils de voies dans le périmètre du projet sur une longueur de plus d'un kilomètre.

De même, les installations pour la traction électriques seront remplacées avec de nouveaux mâts et de nouvelles lignes de contact, compte tenu de la nouvelle géométrie des voies.

Des adaptations seront également apportées aux installations de sécurité.

2.3 Planning général de réalisation et service de substitution par autobus

L'installation principale du chantier sera située dans la zone située au nord des voies.

Les jalons principaux du planning de la réalisation du projet sont les suivants :

- début des travaux : novembre 2018,
- exploitation de la gare à simple voie sur la voie 3 pour permettre le renouvellement des voies 1 et 2 ainsi que l'aménagement des quais 1 et 2 : selon la planification actuelle, en mars 2020 durant environ un mois. Les trains du RER Vaud ne pourront pas s'arrêter à Cully durant cette période. Les CFF doivent maintenir en traversée de gare, la circulation de tous les trains de la ligne du Simplon sur cette section de ligne, mise à simple voie. Un service de bus assurera durant cette période la desserte de Cully,
- mise en service commerciale de la gare : décembre 2020,
- fin des travaux de finition : juin 2021.

2.4 Devis du projet de réaménagement de la gare de Cully

Le devis du projet, y compris les phases d'étude de projet, déjà financées par le canton, se présente comme suit (base des prix : 1 mars 2017) :

Montants HT	Montants HT	Phases déjà financées par crédits d'étude	Solde à financer dans phase d'exécution
Etudes d'avant-projet	830'000	830'000	
Etudes du projet d'ouvrage et procédure d'approbation des plans	2'600'000	2'600'000	
Etudes d'appel d'offres travaux et exécution	3'370'000		3'370'000
Acquisition de terrains et de droits	230'000		230'000
Génie civil des quais et marquises	3'820'000		3'820'000
Génie civil : murs de soutènement, ponts, rampes et passage inférieur	17'770'000		17'770'000
Voie ferrée	14'590'000		14'590'000
Courant de traction : ligne de contact	7'700'000		7'700'000
Installations de sécurité, câbles et télécommunications	5'660'000		5'660'000
Total CHF HT	56'570'000	3'430'000	53'140'000

Les études d'avant-projet ont été financées par le canton dans le cadre du crédit de CHF 4'920'000 alloué par décret du Grand Conseil du 13 février 2007 pour l'étude de la première étape du développement d'un Réseau express régional vaudois, notamment par l'aménagement de la halte ferroviaire à Prilly-Malley.

Les études du projet d'ouvrage et de procédure d'approbation des plans sont prises en charge par le canton dans le cadre du crédit de CHF 14'500'000 alloué par décret du Grand Conseil du 9 septembre 2014 pour financer les études des infrastructures nécessaires à la 2^e étape de développement du RER Vaud.

L'OFT détermine le renchérissement précontractuel selon l'indice du renchérissement de la construction ferroviaire (IRF). En effet, la base de référence des prix pour les crédits fédéraux est le mois d'octobre 2005. L'indice IRF mesure les variations de prix entre la date de l'allocation du crédit et celle du calcul du prix de l'offre. Ensuite, on tient compte du renchérissement lié au contrat, convenu dans celui-ci (source : feuille information OFT du 17.11.2016).

Au 1 mars 2017, l'indice IRF était de 131.1. La base des coûts de référence des crédits fédéraux pour les projets d'agglomération est d'octobre 2005 avec un indice IRF de 116.5.

Rapporté à la base des prix d'octobre 2005, le devis du projet s'élève ainsi à CHF 50'270'000, alors que le coût de référence du projet retenu dans l'arrêté fédéral du 21 septembre 2010 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011 s'élève pour cette mesure concernant le développement du RER Vaud à CHF 56'010'000 en base des prix d'octobre 2005.

L'arrêté fédéral du 21 septembre 2010 prévoit un taux de contribution de 40% pour les projets de l'agglomération Lausanne-Morges. Pour la mesure concernant le développement du RER Vaud, un montant maximum de CHF 22'400'000 est accordé sur la base des prix d'octobre 2005 (indice IRF de 116.5), soit un montant de CHF 25'210'000 sur la base des prix de mars 2017 (indice IRF de 131.1).

2.5 Répartition du financement entre la Confédération et le Canton

La répartition du budget est la suivante (base des prix : mars 2017) :

Répartition du financement entre la Confédération et le canton (HT)	Part	Total	dont Subvention à fonds perdus (HT)	dont Prêt cond. remb. (HT)
Répartition non activable / activable			15.00%	85.00%
Total		56'570'000	8'485'500	48'084'500
Part Confédération	40.00%	22'628'000	3'394'200	19'233'800
Part Canton	60.00%	33'942'000	5'091'300	28'850'700
Phases déjà financées par crédits d'étude du Canton accordées par subventions à fonds perdus			-3'430'000	
Part nette Canton HT pour subvention à fonds perdus			1'661'300	
Part nette Canton TTC (yc TVA : 6.8%) pour subvention à fonds perdus			1'774'268	
Part nette Canton TTC (yc TVA : 6.8%) pour subvention à fonds perdus (arrondi)			1'800'000	
Part canton pour prêt conditionnellement remboursable (arrondi)				28'900'000

La subvention à fonds perdus du canton s'élève ainsi à CHF 1'800'000, après déduction des coûts d'étude déjà financés par le canton, alors que le prêt conditionnellement remboursable du canton est de CHF 28'900'000.

La part activable des coûts, respectivement la part non-activable des coûts, est déterminée sur la base des règles de la comptabilité des chemins de fer figurant dans l'Ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC ; RS 742.221).

Les coûts activables sont financés par des prêts conditionnellement remboursables.

Les coûts non-activables sont financés par des subventions à fonds perdus. Ces coûts correspondent, par exemple, aux frais des études d'avant-projet, aux frais généraux des CFF imputables au projet, aux frais de démolitions, aux frais pour la protection des chantiers (notamment en relation avec la circulation des trains à proximité) ou aux frais de services de bus de remplacement. Ces coûts non-activables ne peuvent pas bénéficier de la récupération de l'impôt préalable. Par ailleurs, les prestations propres des CFF liées ne sont pas soumises à la réduction de la déduction de l'impôt préalable. La proportion moyenne des prestations propres CFF sur l'ensemble d'un ouvrage est estimée à 15% du volume d'investissement, seuls 85% des coûts sont soumis à la réduction de la déduction de l'impôt préalable. L'Administration fédérale des contributions a donc accordé aux CFF un taux forfaitaire de réduction de la déduction de l'impôt préalable de 6.8% (85% du taux TVA de 8%) dès le 01.01.2011 pour les contributions à fonds perdus en ce qui concerne les financements particuliers de projets à l'investissement.

Le taux forfaitaire de TVA de 6.8% est pris en compte dans les calculs, quand bien même ce taux baissera à 6.6% environ dès le 1 janvier 2018. En effet, une part importante des prestations d'études effectuées avant la fin de 2017 correspond à des coûts non-activables pour lesquelles le taux de 6.8% a été appliqué.

3 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Le projet sera réalisé sous la responsabilité des CFF.

Le versement de la subvention du canton et du prêt conditionnellement remboursable sera formalisé dans une convention de financement passée entre la Confédération suisse, représentée par l'OFT, le canton de Vaud, représenté par Département

des infrastructures et des ressources humaines (DIRH), et les CFF

Cette convention de financement est destinée à mettre en œuvre les mesures du programme d'agglomération Lausanne-Morges, fixées dans la " convention de prestations entre la Confédération suisse et le canton de Vaud concernant le projet d'agglomération Lausanne-Morges, partie transport et urbanisation " signée en 2010.

La législation sur les marchés publics est applicable.

Une structure de suivi de projet sera mise en place entre le DIRH et les représentants des CFF, avec l'élaboration d'un rapport trimestriel succinct permettant de disposer d'une information régulière sur l'avancement des travaux au cours du trimestre écoulé, sur la planification pour le trimestre en cours, sur le respect du calendrier et sur le suivi de la prévision des coûts finaux en distinguant, le cas échéant, le montant des renchérissements. Une fois par an, les CFF établiront un rapport d'étape au 31 décembre, structuré selon la directive de l'OFT sur le controlling de l'OFT, projets d'agglomération.

La convention précisera les modalités de décision concernant d'éventuelles modifications de projet et leur financement ainsi que sur les mutations entre positions du devis.

4 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

4.1 Conséquences sur les comptes de bilan de l'Etat

4.1.1 Conséquences de la contribution à fonds perdus sur le budget d'investissement

Objet EOTP : I.000586.01 – Crédit invest. – CFF rebroussement Cully

Le tableau suivant présente l'échéancier des besoins de fonds :

Intitulé (en milliers de francs)	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Total 2018- 2022
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	0	1'500	300	0	0	1'800
a) Transformations immobilières : recettes de tiers	0	0	0	0	0	0
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	1'500	300	0	0	1'800
b) Informatique : dépenses brutes	0	0	0	0	0	0
b) Informatique : recettes de tiers	0	0	0	0	0	0
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses brutes	0	1'500	300	0	0	1'800
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	1'500	300	0	0	1'800

L'EOTP I.000586.01 est prévu au budget 2018 et au plan 2019-2022 avec les montants suivants :

- 2018 : CHF 0
- 2019 : CHF 1'500'000
- 2020 : CHF 1'500'000
- 2021 : CHF 1'500'000
- 2022 : CHF 0

La planification sera adaptée lors de la prochaine révision de TCA, dans la limite de l'enveloppe octroyée.

Le montant à charge de l'Etat sera financé au moyen des revenus du préfinancement de projets d'infrastructure de transports d'un montant de 325 millions. Le Conseil d'Etat en avait décidé le principe en août 2011. Ce montant s'inscrit dans l'enveloppe de 500 millions de francs qui a pu être dégagée aux comptes de 2011 pour des projets en faveur des infrastructures de transport, des efforts d'innovation et de diversification de l'industrie et des énergies renouvelables. Il provient de l'excédent financier du montant qui avait été initialement prévu pour la contribution du canton à la péréquation fédérale (RPT).

4.1.2 Conséquences du prêt conditionnellement remboursable sur le bilan de l'Etat

Le tableau suivant présente l'échéancier des besoins de fonds :

Intitulé (en milliers de francs)	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Total 2018- 2022
Libération du prêt conditionnellement remboursable	0	10'800	10'800	7'300	0	28'900

Le montant à charge de l'Etat sera également financé au moyen des revenus du préfinancement de projets d'infrastructure de transports d'un montant de 325 millions.

4.2 Amortissement annuel de la subvention à fonds perdus

La subvention de CHF 1'800'000.- est à amortir en 25 ans.

Le montant d'amortissement annuel représente ainsi la somme de CHF 72'000.-

En application de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP), les communes ne contribuent pas directement aux investissements. Mais en revanche, elles participent aux charges financières à raison de 30% pour les lignes régionales.

Les amortissements annuels sont répartis comme suit :

Amortissements de la subvention à fonds perdus	Montant	Durée en années	Montant annuel
Montant :	1'800'000	25	72'000
Part de l'Etat : 70%	1'260'000	25	50'400
Part des communes : 30%	540'000	25	21'600

La contribution des communes est imputée au compte 4632000000 : " subventions des communes et des syndicats intercommunaux ".

4.3 Charges d'intérêt

4.3.1 Charges d'intérêt de la subvention à fonds perdus

La charge nette théorique d'intérêts (4%) représente le montant annuel de :

$$\frac{\text{CHF } 1'800'000 \times 4.0 \times 0.55}{100} = \text{CHF } 39'600.-$$

La charge théorique d'intérêt est répartie comme suit :

Charge d'intérêt de la subvention à fonds perdus	Montant	taux intérêt théorique	Montant annuel
Montant :	1'800'000	4%	39'600
Part de l'Etat : 70%	1'260'000	4%	27'720
Part des communes : 30%	540'000	4%	11'880

La contribution des communes est imputée au compte 4632000000 : " subventions des communes et des syndicats intercommunaux ".

4.3.2 Charges d'intérêt du prêt conditionnellement remboursable

La charge nette théorique d'intérêts (4%) représente le montant annuel de :

$$\frac{\text{CHF } 28'900'000 \times 4.0 \times 0.55}{100} = \text{CHF } 635'800.-$$

La charge théorique d'intérêt est répartie comme suit :

Charge d'intérêt du prêt conditionnellement remboursable	Montant	taux intérêt théorique	Montant annuel
Montant :	28'900'000	4%	635'800
Part de l'Etat : 70%	20'230'000	4%	445'060
Part des communes : 30%	8'670'000	4%	190'740

La contribution des communes est imputée au compte 4632000000 : " subventions des communes et des syndicats intercommunaux ".

4.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Le projet de décret n'a pas d'effet sur l'effectif existant du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) et de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).

4.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

4.5.1 Correctif d'actif lié au prêt conditionnellement remboursable

Le correctif d'actif lié au prêt conditionnellement remboursable de CHF 28'900'000 est constitué durant la période de 40 ans.

Ce taux correspond au taux d'amortissement moyen selon l'annexe à l'Ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises, notamment :

- tunnels et ouvrages de génie civil : 50 à 100 ans
- voie ferrée, installations de traction électrique : 25 à 33 ans
- installations de sécurité : 20 à 25 ans

Le montant annuel représente ainsi la somme de CHF 722'500.-.

Ce montant est réparti comme suit entre l'Etat et les communes :

Correctif d'actif du prêt conditionnellement remboursable	Montant	Durée en années	Montant annuel
Montant :	28'900'000	40	722'500
Part de l'Etat : 70%	20'230'000	40	505'750
Part des communes : 30%	8'670'000	40	216'750

4.5.2 Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements

Après déduction de la part à charge des communes de 30%, la part nette de la subvention à fonds perdus à charge de l'Etat de CHF 1'260'000 (70% de CHF 1'800'000) et celle du prêt conditionnellement remboursable à charge de l'Etat de CHF 20'230'000 (70% de CHF 28'900'000) seront financées au moyen des revenus extraordinaires des préfinancements (voir chapitre 4.1 ci-dessus). Le total net des contributions de l'Etat s'élève ainsi à CHF 21'490'000.

Le tableau suivant présente le total annuel des revenus supplémentaires des préfinancements :

Part de l'Etat aux amortissements de la subvention à fonds perdus	50'400
Part de l'Etat au correctif d'actif du prêt conditionnellement remboursable	505'750
Total des revenus supplémentaires	556'150

La recette correspondante est imputée dans le tableau récapitulatif du paragraphe 4.16 sous la rubrique des "revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements ".

4.6 Conséquences sur les communes

En application de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP, RS 740.21), les communes du bassin de transport concerné (Bassin 5 : Lausanne-Echallens-Oron) ne contribuent pas directement aux investissements. En revanche, elles participent aux charges financières à raison de 30% pour les lignes régionales. La contribution des communes est répartie entre les communes selon la population et la qualité de desserte.

La part des communes correspond à une recette pour l'Etat qui figure au compte 4632000000 : " subventions des communes et des syndicats intercommunaux ". La part des communes aux intérêts est déterminée selon le montant effectivement libéré par l'Etat à la fin de l'année précédente. Elle est fixée selon le taux d'intérêt effectif moyen de la dette de l'Etat. Le présent calcul est effectué avec le taux de 4%.

Les conséquences financières annuelles sont ainsi les suivantes pour les communes :

Intitulé	
Charges d'intérêt de la subvention	39'600
Charges d'intérêt du prêt conditionnellement remboursable	635'800
Amortissements de la subvention à fonds perdus	72'000
Correctif d'actif du prêt conditionnellement remboursable	722'500
Total des charges financières	1'469'900
Part des communes aux intérêts de la subvention (30%)	11'880
Part des communes aux intérêts du prêt conditionnellement remboursable (30%)	190'740
Part des communes aux amortissements (30%)	21'600
Part des communes au correctif d'actif du prêt conditionnellement remboursable(30%)	216'750
Part des communes aux charges financières (30%)	440'970

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

Le développement du RER Vaud, que permettra le réaménagement de la gare de Cully, contribuera à la protection de l'environnement et à l'économie d'énergie par une amélioration de la répartition modale en faveur des transports publics.

Le projet a fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement. Un soin particulier a été apporté à l'intégration des murs et des ouvrages d'art en concertation avec la Commission consultative de Lavaux. Ces murs feront l'objet d'un parement en pierres naturelles non taillées, assemblées avec un mortier bâtard dont les joints recouvriront partiellement les pierres selon les recommandations du " Guide paysage " adopté en 2016.

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

4.8.1 Programme de législation 2017- 2022

Le développement de l'offre du RER Vaud fait partie des mesures du programme de législation 2017 – 2022, présenté le 1^{er} novembre 2017 par le Conseil d'Etat.

La mesure 2.8 porte sur la mobilité et vise à :

- " Poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité."

Le développement du RER Vaud fait partie des actions prévues dans le domaine de la mobilité :

- " Améliorer substantiellement l'offre des transports publics en augmentant les cadences des lignes régionales de transport public, tant sur le RER Vaud que sur les lignes de bus ou celles des chemins de fer privés, ainsi qu'en réalisant les axes forts de transport public urbain (tram, métro m3, développement du métro m2, bus à haut niveau de service) de l'agglomération Lausanne-Morges. "

4.8.2 Plan directeur cantonal (voir aussi chapitre 1.2.1)

Le développement du RER Vaud figure dans la mesure A21 " Infrastructures de transports publics " de la stratégie " Coordonner mobilité, urbanisation et environnement " du Plan directeur cantonal (PDCn) en vigueur dès le 1er janvier 2016 (pp 64 à 75). La mesure se décline comme suit :

" De concert avec la Confédération, le Canton établit la planification des investissements ferroviaires nécessaires sur l'ensemble du réseau afin d'améliorer progressivement la qualité de la desserte d'ici 2018 – 2030 et son financement durable. La priorité est donnée au développement du RER. Les investissements sont coordonnés avec le renforcement des liaisons avec les cantons voisins et les réseaux d'agglomération".

" Pour atteindre ces objectifs, les infrastructures à prévoir sont notamment :

...

– adaptation des gares : Cully ... (RER Vaud) ;"

Ce texte, en encadré gris, a force obligatoire pour les autorités.

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

Le projet de décret est conforme à la loi sur les subventions et à la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP). Cette loi décline les modalités applicables aux entreprises de transport public découlant de la loi sur les subventions.

Le taux de la TVA de 6.8% est applicable pour la subvention à fonds perdus allouée aux CFF (voir chapitre 2.5).

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

La détermination du caractère nouveau ou lié des contributions pour le projet de réaménagement de la gare de Cully implique un examen sous l'angle de l'article 163, 2ème alinéa Cst-VD, du projet d'investissement envisagé.

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.

L'octroi des contributions pour le projet de réaménagement de la gare de Cully repose de manière générale sur l'article 57, 3ème alinéa Cst-VD, qui stipule que " l'Etat favorise les transports collectifs ". Il se justifie de se fonder sur les dispositions citées de la loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP) et sur les mesures figurant dans le Plan directeur cantonal (PDCn, "cadre gris").

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 la mobilité et les transports publics (LMTP).

Principe de la dépense : Réponse à la croissance du trafic (1), mise en œuvre du plan des mesures OPair (2) et mise en œuvre du plan directeur cantonal (3) :

(1) Croissance du trafic :

Le développement du RER Vaud avec le réaménagement de la gare de Cully répond à la croissance du trafic de ce réseau express régional. Le chapitre 1.4 a mis en évidence la croissance du trafic attendue d'ici à 2030. A cet horizon 2030, ce trafic devrait doubler.

(2) Mise en œuvre du plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne - Morges:

Les dépenses à engager font partie des actions retenues par le Conseil d'Etat dans le plan des mesures OPair 2005 (Ordonnance fédérale sur la protection de l'air) de l'agglomération Lausanne – Morges. Ce plan a été adopté par le Conseil d'Etat en date du 11 janvier 2006. Les mesures du plan OPair sont contraignantes pour le canton et " doivent être réalisées en règle générale dans les cinq ans " (art. 33 de l'ordonnance sur la protection de l'air).

Cette action est déclinée dans la mesure MO-17 " Amélioration de l'offre des transports publics – liaisons régionales et interrégionales " (page 36 du catalogue des mesures) :

" a) Développement du REV

La planification actuelle s'oriente vers une articulation du réseau REV autour des axes Yverdon/Vallorbe-Payerne et Allaman-Villeneuve. La nouvelle offre concernera directement le périmètre du plan des mesures, où la cadence des convois variera de 15 à 30 min. L'offre REV évoluera selon des étapes dont l'horizon reste à définir, calquées sur celles intervenant sur le réseau "Grandes Lignes". La qualité de service recherchée ne pourra cependant pas être assurée sans la réalisation de voies supplémentaires sur certains tronçons. Ces infrastructures nouvelles constituant l'enjeu principal de la politique cantonale de développement du REV, il s'agit d'entreprendre toutes les démarches nécessaires à leur concrétisation la plus rapide possible. Le cas échéant, des solutions transitoires basées sur un nouveau matériel roulant pourraient être adoptées. [...]

Objectif principal: développer les transports publics par chemin de fer.

Effet attendu : augmentation de la part des déplacements effectués en transports publics en augmentant les prestations offertes par ces derniers. Nombre de voyageurs transportés par les CFF et les TP régionaux. Part modale CFF et TP en général.

Programmes, délais, modalités :[...]

-> 2020 : *Etapes successives d'amélioration de l'offre REV, à calquer sur les modifications intervenant sur l'offre "Grandes Lignes" "*

(3) Mise en œuvre du plan directeur cantonal (voir chapitres 1.2.1 et 4.8.2) :

Le développement du RER Vaud figure dans la mesure A21 " Infrastructures de transports publics " de la stratégie " Coordonner mobilité, urbanisation et environnement " du Plan directeur cantonal (PDCn) en vigueur dès le 1er janvier 2016 (pp 64 à 75). La mesure se décline comme suit :

" De concert avec la Confédération, le Canton établit la planification des investissements ferroviaires nécessaires sur l'ensemble du réseau afin d'améliorer progressivement la qualité de la desserte d'ici 2018 – 2030 et son financement durable. La priorité est donnée au développement du RER. Les investissements sont coordonnés avec le renforcement des liaisons avec les cantons voisins et les réseaux d'agglomération".

" Pour atteindre ces objectifs, les infrastructures à prévoir sont notamment :

...

– adaptation des gares : Cully ... (RER Vaud) ;"

Ce texte, en encadré gris, a force obligatoire pour les autorités.

Quotité de la dépense

L'engagement ne contient qu'une dépense indispensable au réaménagement de la gare de Cully

Moment de la dépense

La dépense ne peut pas être différée dans le temps compte tenu de la nécessité de développer l'offre du RER Vaud à l'horizon 2021.

Conclusion

Le crédit d'investissement comporte des dépenses qui sont considérées comme liées.

Le décret est toutefois soumis au référendum facultatif, dans la mesure où l'Etat peut disposer d'une marge de manœuvre pour atteindre l'objectif visé.

Le montant net des contributions à charge de l'Etat de CHF 21'490'000 sera au surplus financé au moyen des revenus extraordinaires des préfinancements d'un montant de 325 millions que le Conseil d'Etat a décidé en août 2011 de consacrer au soutien en faveur des infrastructures de transport.

4.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

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

4.12 Incidences informatiques

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

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

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

4.14 Simplifications administratives

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

4.15 Protection des données

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

4.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences financières sur le budget de fonctionnement de l'Etat (en milliers de francs) :

Intitulé (en milliers de francs)	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	-	-	-	-	-	-
Frais d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Charge d'intérêt	-	675.4	675.4	675.4	675.4	2701.6
Amortissement	-	72.0	72.0	72.0	72.0	288.0
Correctif d'actif	-	722.5	722.5	722.5	722.5	2890.0
Prise en charge du service de la dette	-	-	-	-	-	-
Autres charges supplémentaires	-	-	-	-	-	-
Total augmentation des charges	-	1'469.9	1'469.9	1'469.9	1'469.9	5'879.6
Diminution de charges	-	-	-	-	-	-
Revenus supplémentaires : part des communes aux intérêts (30%)	-	202.6	202.6	202.6	202.6	810.4
Revenus supplémentaires : part des communes aux amortissements (30%)	-	21.6	21.6	21.6	21.6	86.4
Revenus supplémentaires : part des communes au correctif d'actif (30%)	-	216.8	216.8	216.8	216.8	867.2
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements	-	556.2	556.2	556.2	556.2	2224.8
Total diminution des charges	-	997.2	997.2	997.2	997.2	3'988.8
Total net	-	472.7	472.7	472.7	472.7	1'890.8

5 CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret ci-après :

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 1'800'000 pour l'octroi d'une subvention à fonds perdus aux Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) et un prêt conditionnellement remboursable de CHF 28'900'000 aux CFF concernant la participation cantonale au réaménagement de la gare de Cully pour permettre le rebroussement des trains du RER Vaud

du 31 janvier 2018

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'investissement de CHF 1'800'000 est accordé au Conseil d'Etat pour l'octroi d'une subvention à fonds perdus aux Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) et un prêt conditionnellement remboursable de CHF 28'900'000 est accordé aux CFF concernant la participation cantonale au réaménagement de la gare de Cully pour permettre le rebroussement des trains du RER Vaud.

Art. 2

¹ La contribution à fonds perdus de CHF 1'800'000 sera prélevée sur le compte *Dépenses d'investissements* et amorti en 25 ans.

Art. 3

¹ Le prêt conditionnellement remboursable de CHF 28'900'000 fera l'objet d'un correctif d'actif qui sera constitué durant 40 ans.

Art. 4

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 31 janvier 2018.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean