

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

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

TABLE DES MATIERES

1. Présentation du projet	3
1.1 Contexte	3
1.2 Bases légales	3
1.3 Présentation des sociétés Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR) et Transport publics du Chablais SA.....	3
1.4 Financement de l'infrastructure ferroviaire suisse.....	4
1.4.1 Principe de financement selon la législation fédérale	4
1.4.2 Conventions de prestations quadriennales	5
1.4.3 Tronçons exclus du financement fédéral	6
1.5 Financement des tronçons touristiques de lignes de chemins de fer de montagne en prolongement de sections de trafic régional.....	7
1.5.1 Base légale vaudoise	7
1.5.2 Principes régissant la participation de l'Etat aux conventions de prestations MVR et TPC 2025-2028	7
1.5.3 Détermination du pourcentage à charge du Canton de Vaud.....	8
1.5.4 Financement par prêts conditionnellement remboursables	9
1.6 Investissements 2025-2028.....	9
1.6.1 Nécessité des investissements	9
1.6.2 Dimensionnement du crédit.....	11
1.6.3 Options	11
1.6.4 Investissements MVR.....	12
1.6.5 Investissements TPC	16
1.6.6 Investissements totaux.....	17
2. Mode de conduite du projet	19
3. Conséquences du projet de décret	21
3.1 Budget d'investissement.....	21
3.2 Amortissement annuel.....	21
3.3 Charges d'intérêt.....	21
3.4 Ressources humaines	21
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement	22
3.6 Programme de législature et PDCN (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	22
3.7 Environnement, durabilité et climat	23
3.8 Egalité entre femmes et hommes et inclusion.....	24
3.9 Enfance et jeunesse (art. 2a LSAJ)	24
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD	24
3.10.1 Principe de la dépense	24
3.10.2 Quotité de la dépense	25
3.10.3 Moment de la dépense	25
3.10.4 Conclusion.....	25
3.11 Communes	25
3.12 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA.....	25
3.13 Incidences informatiques.....	25
3.14 Simplifications administratives.....	26
3.15 Protection des données.....	26
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	26
4. Conclusion	27

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1 Contexte

De nouvelles règles de financement dans le domaine de l'infrastructure des lignes de chemin de fer régionales sont entrées en vigueur au 1er janvier 2016 à la suite de l'adoption par le peuple du projet de « Financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire » (FAIF). Un fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) a été créé. Il permet de financer l'entretien et la rénovation de l'infrastructure existante par des mandats de prestations quadriennaux d'une part, ainsi que le développement du réseau ferroviaire dans le cadre des programmes de développement stratégique (PRODES) d'autre part.

Ainsi, la Confédération finance, par des conventions de prestations quadriennales (CP), les coûts non couverts planifiés de l'exploitation et du maintien de l'infrastructure ferroviaire, y compris l'adaptation à l'état de la technique, aux exigences du trafic ou à la législation et aux normes en vigueur.

Les conventions de prestations sont pour la plupart conclues entre la Confédération et les gestionnaires d'infrastructures (GI), les cantons fournissant une contribution indirecte annuelle forfaitaire de CHF 606 millions (comptes 2023 ; indexées au renchérissement) au fonds FIF.

La présente demande de crédit concerne le financement 2025-2028 des infrastructures des lignes de chemin de fer des entreprises Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR) et Transports publics du Chablais SA (TPC) dérogeant au principe de financement fédéral décrit ci-dessus.

En effet, les tronçons supérieurs des trois lignes concernées (MVR : Vevey - Blonay - Les Pléiades, Montreux – Glion – Rochers-de-Naye ; et TPC : Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye) sont exclus du financement fédéral car ils ne desservent pas de localités habitées toute l'année et n'assurent ainsi pas de fonction de desserte au sens de la loi fédérale sur le transport de voyageurs.

Dès lors, c'est le Canton qui, depuis 2007, assure le financement de ces tronçons sans fonction de desserte par le biais de conventions de prestations. Ce financement permet de maintenir la qualité des infrastructures ferroviaires nécessaire à la sécurité de l'exploitation des lignes de trafic de voyageurs.

1.2 Bases légales

Le présent EMPD repose sur les bases légales suivantes :

- Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101) ;
- Loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1) ;
- Ordonnance fédérale du 4 novembre 2009 sur le transport des voyageurs (OTV ; RS 745.11) ;
- Loi fédérale du 5 octobre 1990 sur les aides financières et les indemnités (LSU ; RS 616.1) ;
- Ordonnance fédérale du 18 janvier 2011 concernant la comptabilité des entreprises de transport concessionnaires (OCEC ; RS 742.221) ;
- Ordonnance fédérale du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF ; RS 742.120) ;
- Constitution du Canton de Vaud du 14 avril 2003 (Cst-VD ; BLV 101.01) ;
- Loi cantonale du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21) ;
- Loi cantonale du 22 février 2005 sur les subventions (LSubv ; BLV 610.15) ;
- Plan directeur cantonal (PDCn).

1.3 Présentation des sociétés Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR) et Transport publics du Chablais SA

MVR – Transports Montreux-Vevey-Riviera SA

MVR est une entreprise de transport publique sise à Montreux. Elle exploite des lignes de chemin de fer et des funiculaires dans le district Riviera – Pays d'Enhaut. Le nombre de voyageurs transportés sur les différentes lignes MVR en 2023 se monte à environ 2'230'000.

MVR exploite les lignes suivantes :

- Chemin de fer Montreux – Glion – Rochers-de-Naye
- Chemin de fer Vevey – Blonay – Les Pléiades
- Funiculaire Vevey – Chardonne – Mt-Pèlerin
- Funiculaire Territet – Glion
- Funiculaire Les Avants – Sonloup

TPC – Transports publics du Chablais SA

TPC est une entreprise de transport publique sise à Aigle. Elle exploite des lignes de chemin de fer et de bus dans le district d'Aigle. Le nombre de voyageurs transportés sur les différentes lignes de chemin de fer TPC en 2023 se monte à environ 2'375'000.

TPC exploite les lignes de chemin de fer suivantes :

- Aigle – Ollon – Monthey – Champéry
- Aigle – Les Diablerets
- Aigle – Leysin
- Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye

1.4 Financement de l'infrastructure ferroviaire suisse

1.4.1 Principe de financement selon la législation fédérale

À la suite de l'adoption par le peuple suisse du projet de « Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire » (FAIF) en date du 2 février 2014 et entré en vigueur le 1^{er} janvier 2016, de nouvelles règles de financement, mais aussi de nouvelles ressources sont allouées pour le développement des chemins de fer. Un fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) a été créé. Il permet de financer l'entretien et la rénovation de l'infrastructure existante par des mandats de prestations quadriennaux d'une part ainsi que le développement du réseau ferroviaire dans le cadre des programmes de développement stratégique (PRODES) d'autre part.

Pour financer ces tâches, le FIF dispose en permanence des sources de financement suivantes :

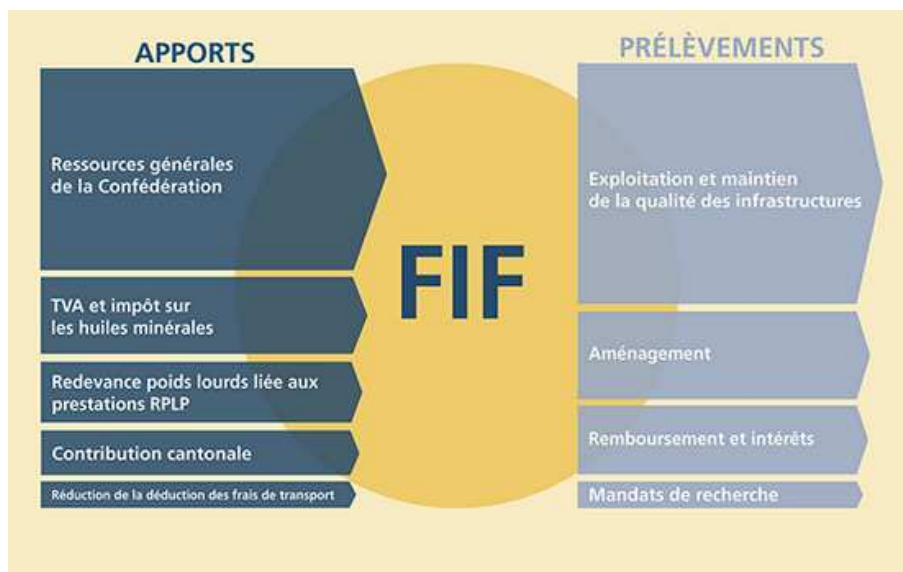
- Deux tiers au plus du produit net de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) ;
- 1‰ de la TVA ;
- 2% des recettes de l'impôt fédéral direct versé par les personnes physiques ;
- CHF 2,88 milliards des finances fédérales générales, cette somme étant adaptée en fonction de l'évolution du PIB réel et du renchérissement (indice du renchérissement de la construction ferroviaire) ;
- Contributions cantonales annuelles de CHF 606 millions (comptes 2023 ; indexées au renchérissement).

La répartition entre cantons se fait selon une clé basée sur les voyageurs-kilomètres et les trains-kilomètres du trafic régional de voyageurs. La part forfaitaire 2023 du Canton de Vaud est de CHF 40,4 millions, soit 6,67% des contributions cantonales au FIF.

De plus, il dispose temporairement des sources suivantes :

- 1‰ supplémentaire de la TVA (de 2018 à 2030 au plus tard) ;
- 9% du produit net de l'impôt sur les huiles minérales utilisées comme carburant (jusqu'à remboursement complet des avances du fonds dédié à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics – "Fonds FTP"), mais au maximum CHF 310 millions par an (à l'état de 2014).

Financement FIF



1.4.2 Conventions de prestations quadriennales

La Confédération finance, par des conventions de prestations quadriennales (CP), les coûts non couverts planifiés de l'exploitation et du maintien de l'infrastructure ferroviaire, y compris l'adaptation à l'état de la technique et aux exigences du trafic. Depuis 1999, les CFF et la Confédération signent une CP, en règle générale tous les quatre ans. Ce type de convention a été introduit en 2011 pour les chemins de fer privés, avec dans ce cas une participation des cantons au financement, jusqu'au 31 décembre 2015. A partir du 1^{er} janvier 2016, tous les gestionnaires d'infrastructure sont mis sur un pied d'égalité avec l'entrée en vigueur du FIF (cf. ch. 1.4.1). A présent, la Confédération est seule à conclure des CP avec les gestionnaires d'infrastructures ; les cantons fournissent une contribution indirecte par des apports au FIF (cf. ch. 1.4.1).

A l'aide de conventions de prestations quadriennales, la Confédération finance les coûts non couverts planifiés de l'exploitation et de la maintenance (compte de résultats), de même que les réfections (compte d'investissements) de l'infrastructure ferroviaire. Le financement par des CP quadriennales est stipulé à l'article 51 LCdF et à l'article 21 OCPF.

Sur la base des plans à moyen terme, les objectifs des chemins de fer, les indemnités d'exploitation ainsi que les contributions d'investissement sont fixés, en règle générale, pour 4 ans dans des conventions de prestations. Les plans à moyen terme reposent sur la planification financière de la Confédération. La qualité des plans à moyen terme des entreprises ferroviaires revêt une importance décisive, étant donné que les indemnités d'exploitation et les contributions d'investissement convenues pour la durée de la CP ne peuvent en principe être modifiées à posteriori.

Les compagnies de chemin de fer vaudoises suivantes sont soumises à ce régime :

- Compagnie du chemin de fer Montreux-Oberland bernois SA (MOB)
- Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA (LEB)
- Compagnie du chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez SA (NStCM)
- Société de transport Vallée de Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix SA (TRAVYS)
- Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA (MBC)
- Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR)
- Transports publics du Chablais SA (TPC)

Les conventions de prestations 2025-2028, basées sur les offres déposées par ces compagnies en 2024 sont finalisées par l'Office fédéral des transports (ci-après OFT) entre le 4e trimestre 2024 et le 1er trimestre 2025.

Les montants figurant dans le présent EMPD font référence aux conventions susmentionnées (MVR et TPC pour les tronçons sans fonction de desserte).

1.4.3 Tronçons exclus du financement fédéral

Selon l'article 49 al. 3 LCdF, sont exclus des prestations fédérales versées en vertu de la LCdF, sous réserve de l'art. 59 (Aide en cas de grandes catastrophes naturelles), les tronçons qui sont destinés à la desserte capillaire (let. a), ceux qui ne desservent pas de localités habitées toute l'année (let. b) et ceux qui servent à acheminer uniquement de faibles volumes de marchandises (let. c).

L'article 49 al. 3 let. b LCdF fait référence à la notion de « *fonction de desserte* » inscrite dans l'article 3 de la Loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV) dont la teneur est la suivante :

Art. 3 Fonction de desserte

¹ *Le transport régulier et professionnel de voyageurs remplit une fonction de desserte lorsqu'il dessert des localités habitées toute l'année.*

² *Le Conseil fédéral détermine à quelles conditions un groupe d'habitations est considéré comme une localité au sens de l'al. 1, en particulier le nombre minimal d'habitants.*

L'article 5 de l'ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV) définit la notion de fonction de desserte de la manière suivante :

Art. 5 Fonction de desserte (art. 3 LTV)

¹ *Une ligne a une fonction de desserte lorsqu'il y a un point de jonction avec le réseau supérieur des transports publics à au moins une des extrémités de la ligne et une localité à l'autre extrémité ou entre les extrémités.*

² *Sont considérés comme des localités les espaces construits habités toute l'année et comprenant au moins 100 habitants dans :*

- a. les zones à bâtir continues au sens de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire, y compris les zones de protection des eaux, les sites importants, les lieux historiques et les monuments culturels ;*
- b. les habitats dispersés traditionnels ;*
- c. les vallées des régions de montagne dont la desserte se fait à partir d'un point commun.*

Les tronçons supérieurs suivants des Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR) ne desservent pas de localité d'au moins 100 habitants et sont en conséquence exclus du financement fédéral :

- Ligne Vevey – Blonay – Les Pléiades : **tronçon Lally – Les Pléiades**
- Ligne Montreux – Glion – Rochers-de-Naye : **tronçon Haut-de-Caux – Rochers-de-Naye**

Le tronçon supérieur suivant des Transports publics du Chablais (TPC) ne dessert pas de localité d'au moins 100 habitants et est en conséquence exclu du financement fédéral :

- Ligne Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye : **tronçon Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye**

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

Cette demande de crédit s'inscrit dans la continuité, pour les tronçons sans fonction de desserte, des crédits d'investissement 2007-2010, 2011-2012, 2013-2016, 2017-2020 et 2021-2024 financés par le Canton et la Confédération selon l'ancienne législation en vigueur avant le 1^{er} janvier 2016 et le passage à FAIF (cf. chapitre 1.4.1).

1.5.1 Base légale vaudoise

Selon les critères développés au chapitre 1.4.3, les tronçons supérieurs des lignes MVR et TPC ne sont pas financés par la Confédération au moyen du FIF, il appartient dès lors au Canton de prendre en charge les coûts d'investissement et d'exploitation relatifs à ces derniers.

Les dispositions suivantes de la loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP) sont applicables dans le cas présent :

Chapitre II Subventions accordées aux entreprises de transport public

Art. 6 Champ d'application de la subvention

¹ L'Etat et les communes peuvent accorder une subvention aux entreprises pour maintenir ou développer leurs prestations de service public qui répondent aux buts de la loi dans les domaines suivants :

- a. le transport de voyageurs sur les lignes de trafic régional et les lignes de trafic urbain ; sont assimilés aux services de lignes les systèmes de desserte de zone qui leur sont attachés ;
- (...)

² Une subvention peut être consentie pour les objets suivants :

- 1. Subvention d'investissement : cette subvention porte notamment sur l'équipement en installations ou en véhicules, les mesures en faveur des personnes handicapées dans les transports publics, l'adoption d'un autre mode de transport, la création de nouvelles entreprises, le rachat d'entreprises ou la reprise de dettes ;
- 2. (...)

Art. 7 Classification des lignes de transport des voyageurs

¹ Les lignes de trafic régional comprennent les lignes ou tronçons qui assurent le transport des voyageurs ou des marchandises de façon régulière durant toute l'année entre localités habitées l'année entière.

² (...)

³ Sont assimilées aux lignes de trafic régional, les lignes suivantes reconnues d'intérêt régional :

- a. les lignes de trafic urbain en site propre ;
- b. les lignes ou tronçons de lignes touristiques de navigation sur le lac Léman et sur les lacs de Neuchâtel et de Morat ;
- c. les sections touristiques de lignes de chemins de fer de montagne en prolongement de sections de trafic régional ;
- d. les lignes ou tronçons de lignes internationales.

Les tronçons MVR « Lally – Les Pléiades » et « Haut-de-Caux – Rochers-de-Naye » ainsi que le tronçon TPC « Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye » répondent aux critères définis à l'article 7 al. 3, let. c LMTP, ce qui les rend compatibles avec les champs d'application des subventions aux entreprises de transport public définis à l'article 6 al. 1, let. a LMTP et à l'article 6 al. 2, ch. 1 LMTP.

1.5.2 Principes régissant la participation de l'Etat aux conventions de prestations MVR et TPC 2025-2028

Les investissements dans l'infrastructure ferroviaire ainsi que son exploitation n'étant pas systématiquement dissociables selon l'éligibilité ou la non-éligibilité d'un tronçon d'une ligne à un financement par le FIF, la pratique de l'OFT veut que les participations cantonales portent sur l'intégralité des lignes concernées, selon une clé de répartition Canton/Confédération basée sur les kilomètres avec et sans fonction de desserte exposés au chapitre 1.5.3.

Concrètement, cela signifie que les gestionnaires d'infrastructure MVR et TPC présentent aux commanditaires une seule offre d'infrastructure ferroviaire par période de convention (quatre ans), couvrant l'intégralité de la ligne, sans distinction des tronçons avec ou sans fonction de desserte.

L'exploitation des tronçons situés en bout de ligne, qui sont en l'occurrence sans fonction de desserte, implique en effet que l'infrastructure située en aval des lignes concernées réponde aux normes et exigences de qualité actuelles et bénéficie en ce sens des investissements et de l'entretien nécessaire.

Le financeur des tronçons supérieurs des trois lignes (sans fonction de desserte), dans le cas présent l'Etat de Vaud, participe donc à l'entretien et au maintien de la qualité des tronçons inférieurs qui permettent d'accéder à ces tronçons supérieurs, au prorata de la longueur de ces derniers par rapport à la longueur totale de la ligne.

Le Canton avait convenu avec l'OFT, lors de la fixation de la clé MVR pour la période 2013-2016, que la clé de répartition serait maintenue sur le long terme, en l'occurrence pendant plusieurs conventions de prestations.

Elle permet de répartir correctement les coûts à long terme et elle simplifie les discussions entre les différents partenaires, étant donné que les MVR ne présentent qu'une seule offre d'infrastructure couvrant l'intégralité des lignes.

Dans le cas des TPC, ce même principe a été arrêté dans le cadre de la convention de prestations 2017-2020, qui était la première période dans laquelle l'OFT a considéré le tronçon Villars-sur-Ollon – Bretaye comme étant sans fonction de desserte.

Selon les principes énoncés ci-dessus, la participation cantonale, pour laquelle le crédit d'investissement faisant l'objet du présent EMPD est demandé, porte sur l'intégralité des investissements nécessaires au maintien de la substance de l'infrastructure ferroviaire pendant la période 2025-2028, selon les clés de répartition relatives aux trois lignes concernées présentées ci-après.

1.5.3 Détermination du pourcentage à charge du Canton de Vaud

La part à charge du Canton est déterminée sur la base du kilométrage de ligne avec et sans fonction de desserte.

MVR

1) Ligne Vevey – Blonay – Les Pléiades

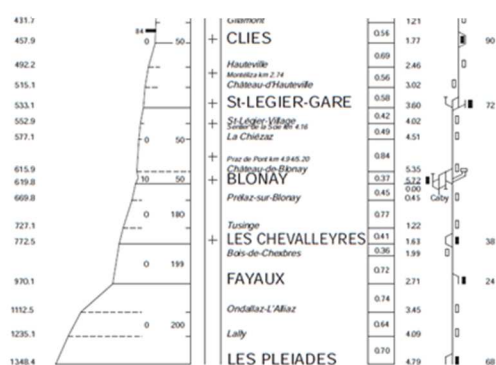
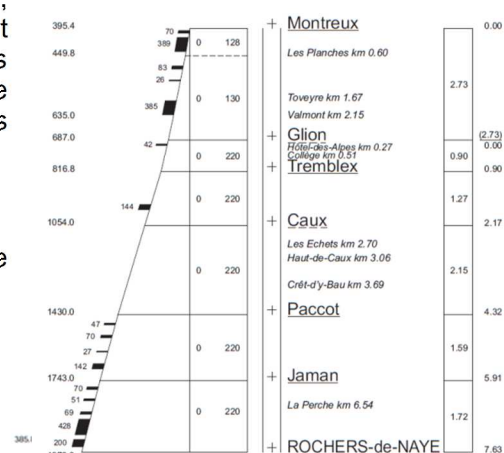
Longueur de ligne : 10,51 KM

- Tronçon avec fonction de desserte Vevey – Lally : 9,81 KM
- Tronçon sans fonction de desserte Lally – Les Pléiades : 0,70 KM

Clé de répartition kilométrique en % :

- Vevey – Lally : $(9,81/10,51) * 100 = 93,34\%$
- Lally – Les Pléiades : $(0,70/10,51) * 100 = 6,66\%$

Selon la clé ci-dessus, le Canton finance 6.66 % des investissements et des charges d'exploitation de l'infrastructure sur la ligne Vevey- Les Pléiades.



2) Ligne Montreux – Rochers-de-Naye

Longueur de ligne : 10,36 KM

- Tronçon avec fonction de desserte Montreux, Gare – Haut-de-Caux : 5,79 KM
- Tronçon sans fonction de desserte Haut-de-Caux – Rochers de Naye : 4,57 KM

Clé de répartition kilométrique en % :

- Montreux, Gare – Haut-de-Caux : $(5,79/10,36) * 100 = 55,89\%$
- Haut-de-Caux – Rochers-de-Naye : $(4,57/10,36) * 100 = 44,11\%$

Selon la clé ci-dessus, le Canton finance 44.11% des investissements et des charges d'exploitation de l'infrastructure sur la ligne Montreux – Rochers de Naye.

TPC

1) Ligne Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye

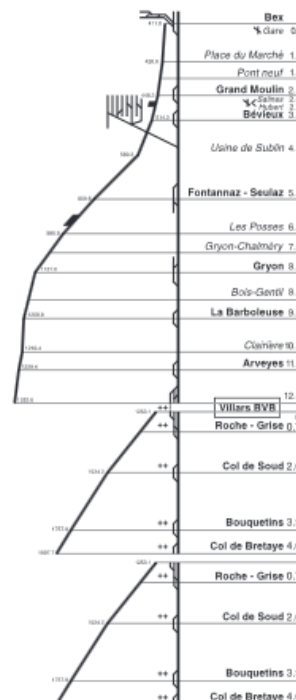
Longueur de ligne : 17,00 KM

- Tronçon avec fonction de desserte Bex – Villars-sur-Ollon, Roches Grises : 13,08 KM
- Tronçon sans fonction de desserte Villars-sur-Ollon, Roches Grises – Col-de-Bretaye : 3,92 KM

Clé de répartition kilométrique en % :

- Bex – Villars-sur-Ollon, Roches Grises : $(13,08/17,00) * 100 = 76,94\%$
- Villars-sur-Ollon, Roches Grises – Col-de-Bretaye : $(3,92/17,00) * 100 = 23,06\%$

Selon la clé ci-dessus, le Canton devrait financer 23,06% des investissements et des charges d'exploitation de l'infrastructure sur la ligne Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye. Cependant, au vu des investissements importants devant être effectués principalement sur le tronçon avec fonction de desserte, l'OFT a ramené la participation du Canton à 20% des investissements et des charges d'intérêts de la ligne susmentionnée.



1.5.4 Financement par prêts conditionnellement remboursables

L'article 51b LCdF, relatif aux formes de financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, stipule en son alinéa 2 que les investissements qui dépassent les amortissements et les réserves de liquidités font l'objet de prêts conditionnellement remboursables.

Le crédit sollicité dans le présent EMPD étant destiné à de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, les prestations concernées doivent en conséquence être financées par prêts conditionnellement remboursables.

Selon les directives de l'Administration fédérale des finances concernant la TVA, les financements par prêts conditionnellement remboursables ne sont pas soumis à TVA.

1.6 Investissements 2025-2028

1.6.1 Nécessité des investissements

La qualité des infrastructures ferroviaires est un élément prépondérant en regard de la sécurité de l'exploitation des lignes de trafic de voyageurs. Les contraintes élevées auxquelles elles sont soumises en raison notamment de l'augmentation des fréquences et du poids plus important des véhicules, couplées à l'évolution normative et technologique, rendent nécessaire un renouvellement et un entretien régulier de tous les éléments assimilables à l'infrastructure et à l'accès au réseau.

Le remplacement d'ouvrages d'art obsolètes, datant pour certains de la construction des lignes est également devenu impératif (exemple : pont du Tremblex - 1892).

La sécurité et l'entretien de l'infrastructure, qui sont de la responsabilité des gestionnaires d'infrastructure (dans le cas présent MVR et TPC) sont strictement encadrés par la législation fédérale.

Au regard de l'article 5 al. 1 OCPF, repris dans l'article 4 "Etendue des financements" des conventions de prestations MVR et TPC, les investissements dans le maintien de la qualité servent :

- a. au renouvellement ordinaire ;
- b. au respect des prescriptions légales et de standards déterminants ;
- c. à la conservation de la capacité du réseau, à la stabilité de l'horaire et aux solutions efficaces pour le maintien de la qualité des infrastructures ;
- d. à la maîtrise de l'évolution de la demande sans trains-kilomètres supplémentaires en transport de voyageurs ou de marchandise ;
- e. à l'adaptation de l'alimentation électrique, des systèmes d'information et des dispositifs de communication aux exigences du trafic.

L'article 62 al. 1 et al. 2 LCdF fixe les délimitations de l'infrastructure par rapport au secteur transport :

¹ L'infrastructure comprend toutes les constructions, installations et équipements qui doivent être utilisés en commun dans le cadre de l'accès au réseau, notamment :

- a. les voies ;
- b. les installations d'alimentation en courant, notamment les sous-stations et les redresseurs de courant ;
- c. les installations de sécurité ;
- d. les installations d'accueil ;
- e. les gares de triage ainsi que les installations de réception et de formation des trains ;
- f. les installations publiques de chargement, constituées de voies et de places de chargement permettant le transbordement autonome et indépendant de marchandises (voies de débord) ;
- g. les véhicules moteurs de manœuvre dans les gares de triage ;
- h. les bâtiments de service et les locaux nécessaires à l'entretien et à l'exploitation de l'infrastructure visée aux let. a à g.

² L'infrastructure peut également comprendre les constructions, les installations et les équipements liés à l'exploitation de l'infrastructure mais qui ne font pas l'objet de l'accès au réseau. Il s'agit notamment :

- a. des installations destinées à l'entretien journalier du matériel roulant ;
- b. des centrales électriques et des lignes de transport ;
- c. des installations de vente ;
- d. des locaux des entreprises accessoires ;
- e. des locaux de service des entreprises de transports ferroviaires ;
- f. des logements de fonction ;
- g. des grues et des autres engins de transbordement dans les voies de débord ;
- h. des installations de transbordement pour le transport des marchandises, y compris les voies de grue et de chargement.

Tous les investissements figurant dans les conventions de prestations MVR et TPC 2025-2028, détaillés aux chapitres 1.6.4 et 1.6.5 du présent EMPD, sont liés au maintien de la qualité, respectivement à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire.

Les travaux à réaliser sur la période concernée, en l'occurrence 2025 – 2028, sont définis par les gestionnaires d'infrastructure, en fonction des audits et de la surveillance qu'ils effectuent sur leurs réseaux respectifs. Les travaux à réaliser sur la période concernée, en l'occurrence 2025 – 2028, sont définis par les gestionnaires d'infrastructure, en fonction des audits et de la surveillance qu'ils effectuent sur leurs réseaux respectifs. Une priorisation des investissements est établie également sur la base du rapport annuel sur l'état du réseau de l'entreprise. Cet instrument de pilotage et de compte-rendu, donne connaissance de l'état du réseau par type d'investissement. Les infrastructures et installations sont évaluées en considérant par exemple l'âge de l'installation, les notes établies dans le cadre des inspections périodiques, les mesures d'entretien et travaux réalisés, ainsi que la conformité par rapport aux normes en vigueur. Les infrastructures et installations pour lesquelles une faible note est assignée sont renouvelées en priorité. Certaines installations ont une note minimale et nécessitent des assainissements sans délai. Autant MVR que TPC ont des notes en deçà des standards nationaux.

En regard du nombre important de projets figurant aux chapitres 1.6.4 et 1.6.5 (131 au total), ces derniers ne sont pas détaillés dans le présent EMPD. Cependant, chaque projet fait l'objet d'une description et d'un reporting dans l'outil de suivi de la Confédération (WDI), auquel le Canton a accès. Comme mentionné, ces projets d'investissement concernent le maintien de la substance de

l'infrastructure ferroviaire. Il est à préciser qu'un volume important des investissements est en lien avec la modernisation complète de la ligne Montreux - Rochers-de Naye (mise en conformité pour répondre à la loi sur l'égalité des personnes handicapées ; renouvellement et renforcement de ponts ; renouvellement ligne de contact et sous-stations ; renouvellement des installations de sécurité et d'aiguillages ; déplacement d'un point de croisement).

En marge de ces investissements dans l'infrastructure ferroviaire et pour accompagner la modernisation de ligne, du matériel roulant moderne répondant aux standards actuels sera commandé, la cadence renforcée, le temps de parcours amélioré et le site touristique sommital mis en valeur. Les projets de renouvellement de l'installation d'accueil touristiques au sommet ainsi que le renouvellement du matériel roulant sont en cours de développement. Ces investissements devraient encore accroître l'attractivité de la ligne, tant au niveau du trafic régional voyageurs que du trafic touristique.

Il est important de relever qu'en regard de l'article 62 al. 1 et al. 2 LCdF les éléments tels que les bâtiments d'accueil (les gares), les bâtiments abritant des installations de sécurité ou encore les véhicules de maintenance de l'infrastructure font partie intégrante des éléments financés par les conventions de prestations selon l'article 51 LCdF. C'est également le cas de l'allongement de certaines stations, qui n'est pas dicté par une augmentation de l'offre, mais par une adaptation à l'état de la technique et aux exigences du trafic.

Pour rappel, le financement de l'aménagement (nécessaire aux développements de l'offre) est financé par la Confédération par des conventions de mise en œuvre telles que visées à l'article 48f LCdF.

1.6.2 Dimensionnement du crédit

Les tableaux ci-dessous présentent les investissements prévus par les entreprises MVR et TPC pour la période 2025-2028. Les conventions de prestations conclues entre l'OFT, l'Etat de Vaud et les deux entreprises susmentionnées seront établies sur cette base.

Les montants des prêts à financer par le crédit d'investissement MVR/TPC 2025-2028 sont calculés après déduction des indemnités d'amortissements du secteur de l'infrastructure ferroviaire et de participations de tiers.

Les participations de tiers sont constituées de contributions de communes à la réfection de passages à niveau, à des subventions de l'ECA pour la rénovation du réseau d'eau (contributions à la protection contre les incendies), à des participations de tiers liées à des mesures de sécurisation contre les dangers naturels.

Les investissements listés ci-après peuvent faire l'objet de modifications pendant la période couvrant la convention de prestations. Selon les besoins identifiés par l'entreprise, des investissements peuvent être réévalués, repoussés à une convention ultérieure, remplacés par des investissements plus urgents ou être abandonnés.

Les subventions prévues dans la convention de prestations constituent cependant un plafond qui ne peut pas être dépassé. Les modifications susmentionnées doivent se faire dans le respect du cadre budgétaire octroyé et elles doivent faire l'objet d'une approbation formelle par les commanditaires.

Certains projets sont à cheval sur plusieurs conventions de prestations, raison pour laquelle il est possible de retrouver dans les listes ci-dessous certains projets ayant déjà fait l'objet d'un financement sur la période 2021-2024 (TPC ; part ferroviaire correction des courbes de Barboleuse). Pour ces derniers, les montants alloués en 2025-2028 le sont pour une nouvelle phase, ou pour une partie de travaux qui ne pouvait pas être réalisée dans la période 2021-2024 et dont le financement n'avait dès lors pas été octroyé.

Certains projets ont également fait l'objet de reports dans le temps, les travaux n'ont pas été effectués sur la période précédente et sont réintégrés au plan d'investissement de la période suivant 2025-2028 (MVR ; Renouvellement gare de Vevey). Les travaux n'ayant pas été effectués, l'entreprise n'a pas sollicité de moyens financiers auprès du Canton à cet effet et aucun solde de financement n'est donc disponible, il est donc opportun que les entreprises réintègrent ces projets au plan d'investissement de la nouvelle période quadriennale.

1.6.3 Options

L'instrument des « options » a été introduit par l'OFT dans les conventions de prestations 2017-2020 des gestionnaires d'infrastructure (GI) de petite et moyenne taille.

Il s'agit en général de projets relativement grands pour ces GI, dont la réalisation n'est pas encore garantie (par exemple en raison d'une décision d'approbation des plans non encore disponible) ou qui requièrent des procédures complexes (par exemple en rapport avec les prescriptions de la protection des monuments).

Dès qu'un projet optionnel est prêt à être mis en œuvre, l'OFT examine avec l'entreprise la priorité du projet et la possibilité de le réaliser moyennant des reports de financement internes à la Confédération. L'OFT vérifie également la disponibilité des fonds fédéraux en fonction du plan de mise en œuvre des différents GI suisses.

En cas d'acceptation d'un projet optionnel, un avenant sera apporté à la CP (augmentation des fonds d'investissements) en vue de la réalisation des projets concernés. Les projets dont la réalisation ne peut débuter dans la CP 2025-2028 seront repris dans la CP 2029-2032 à moins que le projet ne se soit avéré irréalisable ou superflu.

Le but des options est de ne pas bloquer des moyens financiers en raison de retards de projets. Cet instrument permet également aux commanditaires de ne pas éliminer lesdits projets des plans d'investissements ni d'en stopper la planification.

La présente demande de crédit porte sur l'intégralité des investissements prévus par les entreprises MVR et TPC, options incluses. Les subventions relatives aux options ne seront toutefois versées qu'en cas de validation par les deux commanditaires (Confédération/Canton) et de réalisation des projets concernés durant la période 2025-2028.

1.6.4 Investissements MVR

1.6.4.1 Ligne Montreux – Glion – Rochers de Naye

Montreux - Glion - Rochers de Naye	Investissements
Objets ¹	2025-2028 CHF
Assainissement galerie Rhin-Rhône, SIA 3 à 4	99'400
Assainissement galerie Rhin-Rhône, SIA 5	72'700
Allongement évitement Jaman, SIA 3 à 4	659'000
Allongement évitement Jaman, SIA 5	300'000
Allongement station de Naye, SIA 3 à 4	461'818
Allongement station de Naye, SIA 5	171'429
Renouvellement pont Rte des Raveyres	1'930'000
Renouvellement général d'objets divers, études	100'000
Renouvellement ouvrages de protection	40'000
Renouvellement général murs de soutènement	17'070'000
Renouvellement pont sur le ruisseau à Paccot, SIA 5	150'000
Assainissement galerie des 5000, SIA 3 à 4	380'000
Nouveau croisement Crêt-d'Y Bau (substitution Caux), SIA 3 à 4	270'909
Nouveau croisement Crêt-d'Y Bau (substitution Caux), SIA 5	5'804'659

¹ Selon la norme SIA 103 (société suisse des ingénieurs et des architectes) les principales phases d'un projet de construction sont les phases 1, 2, 3, 4, et 5. La phase SIA 3 correspond à l'étude du projet, la phase SIA 4 à l'appel d'offres et la phase SIA 5 à la réalisation de l'ouvrage. Lorsque pour un projet aucun numéro de phase n'est renseigné, il faut comprendre que toutes les phases sont comprises dans les coûts du projet.

Renouvellement ligne de contact Paccot - Naye, SIA 5	7'200'000
Renouvellement ligne de renforcement électrique Crêt d'y Bau - Naye, SIA 3 à 4	10'000
Renouvellement ligne de renforcement électrique Crêt d'y Bau - Naye, SIA 5	600'000
Renouvellement onduleur sous-station Crêt d'Y Bau + sous-station 1500 volts courant continu, SIA 3 à 4	10'000
Renouvellement onduleur sous-station Crêt d'Y Bau + sous-station 1500 volts courant continu, SIA 5	800'000
Nouvelle sous-station Jaman ou Naye 1500 volts courant continu, SIA 3 à 4	10'000
Nouvelle sous-station Jaman ou Naye 1500 volts courant continu, SIA 5	900'000
Renouvellement réseau d'eau SIA 3 à 4	150'000
Renouvellement réseau d'eau SIA 5	200'000
Prolongation durée de vie murs de soutènement – Renforcement pour assurer compatibilité avec poids des rames futures	9'400'000
Remplacement du pont du Tremblex, SIA 3 à 4	80'000
Remplacement du pont du Tremblex, SIA 5	3'600'000
Remplacement du pont des Planches, phases précédentes et phases SIA 3 et 4	150'000
Remplacement du pont des Planches , SIA 5	4'650'000
Allongement des quais entre Montreux - Tremblex	100'000
Renouvellement gare Glion, yc installations de sécurité	1'017'321
Renouvellement gare Caux, yc installations de sécurité	655'417
Renouvellement pont Tournaïfou	2'030'000
Renouvellement pont de Toveyre, SIA 5	3'000'000
Adaptation LHand ¹ MG 0.60 Les Planches	600'000
Adaptation LHand ¹ km MG 1.67 Toveyre	100'000
Renouvellement pont sur le ruisseau de Tournaïfou, SIA 5	100'000
Renouvellement pont sur le chemin à Caux, SIA 3 à 4	40'000
Renouvellement pont sur le chemin à Caux, SIA 5	200'000
Assainissement tunnel du Vernex, SIA 3 à 4	50'000
Système d'information voyageurs	400'000
Automatisation Montreux MVR-N, SIA 3 à 4	200'000

¹ Adaptations pour répondre à la loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité des personnes handicapées (LHand) qui stipule que les transports publics doivent être sans obstacles et donc en principe utilisables de manière autonome par les personnes en situation de handicap. Grâce aux mesures de la LHand, les autres voyageurs pourront eux aussi se déplacer plus confortablement. En gare, des adaptations de hauteur de quai sont notamment prévues.

Automatisation Montreux MVR-N, SIA 5	500'000
Renouvellement des 4 wagons plats MVR-N	1'200'000
Modification alimentation électrique ferroviaire à proximité funiculaire	300'000
Nouvelle sous-station Montreux 1500 volts courant continu, SIA 3 à 4	10'000
Nouvelle sous-station Montreux 1500 volts courant continu, SIA 5	1'800'000
2 nouvelles locomotives travaux Naye diesel électrique	10'000'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 1 Ouvrages d'art	800'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 2 Voie ferrée	2'000'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 3 Courant de traction	100'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 4 – Installations de sécurité	40'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 5 - Télécommunication	80'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 6 - Installations d'accueil	80'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 7 - Véhicules ferroviaires	400'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 8 - Moyens d'exploitation	40'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 0 - Bâtiments Infrastructure	400'000
Nouvelle sous-station Caux 1500 volts courant continu, SIA 3 à 4	100'000
Nouvelle sous-station Caux 1500 volts courant continu, SIA 5	1'700'000
Renouvellement ligne de contact Montreux - Caux, SIA 3 à 4	100'000
Renouvellement ligne de contact Montreux - Caux, SIA 5	10'500'000
Renouvellement installations de sécurité de la ligne, SIA 3 à 4	100'000
Renouvellement installations de sécurité de la ligne, SIA 5	11'500'000
Renouvellement des appareils de voie des voies principales	7'200'000
Total des investissements (hors options)	112'712'653
Options	
Nouvelle locomotive travaux Naye électrique	5'000'000
Adaptations locomotive diesel électrique et chasse neige Naye au 1'500 volts	1'200'000
Total des investissements en option	6'200'000
Total des investissements (avec options)	118'912'653
Couverture par amortissements	-12'414'541
Couverture par tiers	-200'000
Solde	106'298'112
Part à charge de la Confédération (55.9%)	59'420'645

Part à charge du Canton (44.1%)	46'877'467
Financement par PCR 2025-2028 objet du présent EMPD	46'877'467
Dont options	2'734'200

1.6.4.2 Ligne Vevey – Lally – Les Pléiades

Vevey - Haut de Caux - Les Pléiades	Investissements
Objets	2025-2028 CHF
Halte de Lally adaptation, SIA 5	210'000
Renouvellement ligne de contact, SIA 3 à 4	250'000
Renouvellement ligne de contact, SIA 5	100'000
Renouvellement gare de Blonay	482'520
Adaptation LHand km BP 2.71 Fayaux	70'000
Renouvellement Gare de Vevey, SIA 5	29'406'544
ZBMS (système de contrôle de la marche des trains)	1'402'000
Renouvellement installations de sécurité Clies, SIA 5	120'000
Renouvellement pont sur le ruisseau de l'Ogonnaz 1, SIA 3 à 4	50'000
Renouvellement pont sur le ruisseau du Bois-de-Chexbres, SIA 3 à 4	50'000
Renouvellement télécommande MVR	425'000
Système d'information voyageurs	450'000
Halte de Prélaz adaptation, SIA 5	250'000
Locomotive Pléiades rempli loc 1 - part crémaillère	840'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 1 Ouvrages d'art	520'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 2 Voie ferrée	840'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 3 Courant de traction	200'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 4 Installations sécurité	40'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 5 - Télécommunication	100'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 6 - Installations d'accueil	80'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 7 - Véhicules ferroviaires	800'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 8 - Moyens exploitations	40'000
Renouvellement général d'objets - Cat. 0 - Bâtiments Infrastructure	200'000
Renouvellement gare des Chevalleyres SIA 3 à 4	200'000
Renouvellement halte de Fayaux SIA 3 à 4	200'000
Total des investissements (hors options)	37'326'064
Options	
Adaptation du dépôt de Vevey	1'500'000
Renouvellement IS Blonay - Pléiades	3'000'000
Wagons porte-conteneur (chassis+agrégat) - part crémaillère	640'000
Total des investissements en option	5'140'000
Total des investissements (avec options)	42'466'064
Couverture par amortissements	-15'862'023
Couverture par tiers	-480'000

Solde (100%)	26'124'041
Part à charge de la Confédération (93.3%)	24'373'731
Part à charge du Canton (6.7%)	1'750'311
Financement par PCR 2025-2028 objet du présent EMPD	1'750'311
Dont options	344'380

1.6.5 Investissements TPC

1.6.5.1 Ligne Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye

Bex -Villars-sur-Ollon - Col-de-Bretaye (BVB)	Investissements
Objets	2025-2028 CHF
Correction de courbes de Barboleuse	9'000'000
Réfection du tunnel de Fontannaz-Seulaz	15'750'000
Block de ligne Bex-Villars-Bretaye (système de sécurité)	1'400'000
Mise en conformité sécuritaire et LHAND gare de Bex	9'500'001
Assainissement mur sortie gare Gryon	5'500'000
Protection contre les chutes de pierres BVB	1'850'000
Sécurisation tracé Arveyes-Villars et nouvelle gare	2'200'000
Mise en conformité sécuritaire et LHAND Les Posses	20'000
Mise en conformité sécuritaire et LHAND Bois Gentil avec PN	1'730'000
Mise en conformité sécuritaire et LHAND Gare de Gryon	100'000
Mise en conformité sécuritaire et LHAND Gare de Barboleuse. yc croisement - Planification	100'000
Renouvellement ouvrage d'art - Bouquetins	150'000
Rénovation des paravalanches secteur Bretaye	100'000
Mise au gabarit A de toute la ligne	400'000
Fourniture des appareils de voie tramway entre Bex et Villars	1'830'000
Renouvellement de la ligne de contact entre Bévieux et Gryon	3'800'000
Nouvelle sous-station à Bévieux	620'000
Renouvellement sous-station de Villars	1'020'000
Renouvellement de la sous-station de Chalméry	2'600'000
BVB-Changement de tension ligne de contact -1500V	1'500'000
Elargissement de la Plateforme - Tunnel Fontannaz à Gryon	837'500

Mise à niveau – appareils de voie crémaillère	765'000
Renouvellement général d'objets - bâtiments	125'000
Renouvellement général d'objets - ouvrages d'art	300'000
Renouvellement général d'objets - voie ferrée	300'000
Renouvellement général d'objets - installations de courant de traction	125'000
Renouvellement général d'objets - système de commande énergie	72'500
Renouvellement général d'objets - installations de sécurité	125'000
Renouvellement général d'objets - installations basse tension et de télécommunication	125'000
Renouvellement général d'objets - installations d'accueil	125'000
Matériel Informatique aux arrêts - Info voyageurs	312'500
Renouvellement général d'objets - véhicule infrastructure	125'000
Wagons de service infrastructure	550'000
Locomotives de service infrastructure - Planification	100'000
Renouvellement d'objets - outillages divers	125'000
Total des investissements (hors options)	63'282'501
Options	
Mise en conformité sécuritaire et LHAND Fontannaz-Seulaz. modification du croisement - Exécution	9'800'000
Mise en conformité sécuritaire et LHAND Gare Barboleuse. yc croisement. - Exécution	4'000'000
Locomotives de service infrastructure - Commande et Fabrication	3'900'000
Total des investissements en option	17'700'000
Total des investissements (avec options)	80'982'501
Couverture par amortissements	-11'014'300
Couverture par tiers	-2'360'000
Solde (100%)	67'608'201
Part à charge de la Confédération (80%)	54'086'561
Part à charge du Canton (20%)	13'521'640
Financement par PCR 2025-2028 objet du présent EMPD	13'521'640
Dont options	3'540'000

1.6.6 Investissements totaux

	CHF TTC
+ Total Montreux - Glion - Rochers de Naye	46'877'467
+ Total Vevey - Haut de Caux - Les Pléiades	1'750'311

= Total MVR	48'627'778
arrondi à (a)	48'628'000
Total TPC	13'521'640
arrondi à (b)	13'522'000
Total à charge du Crédit-Cadre VD (a+b)	62'150'000

Le crédit demandé dans le présent EMPD, sous forme de prêts sans intérêts conditionnellement remboursables, est de CHF 62'150'000.- TTC.

2. MODE DE CONDUITE DU PROJET

En regard de l'article 51 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101), les contributions octroyées aux MVR et aux TPC font l'objet d'une convention sur les prestations (CP) entre la Confédération suisse, le canton de Vaud et ces entreprises. Les conventions sont établies par l'Office fédéral des transports (OFT) et tiennent 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 qu'à titre subsidiaire la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV) et le code des obligations suisse (CO ; RS 220) ;
- l'ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF ; RS 742.120) ;
- la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions (LSu ; RS 616.1) ;
- l'ordonnance du DETEC du 18 janvier 2011 concernant la comptabilité des entreprises de transport concessionnaires (OCEC ; RS 242.221).

Le controlling (pilotage) du financement de l'infrastructure repose sur l'article 31 OCPF relatif à l'"établissement de rapport et vérification de la réalisation des objectifs".

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

Mises au concours et adjudications

L'article 22 des conventions de prestation fixe les dispositions suivantes :

- 1) L'entreprise s'engage à adjudger les mandats pour les investissements financés selon l'article 51b LCdF en vertu des principes de l'économie de marché.
- 2) La Confédération n'étant pas actionnaire majoritaire des entreprises MVR et TPC, les procédures de mise au concours sont régies par l'accord intercantonal du 25 novembre 1994 sur les marchés publics (A-IMP ; BLV 726.91).

Suivi

L'article 23 des conventions de prestations fixe les dispositions suivantes :

- 1) L'entreprise informe l'OFT du degré de réalisation des objectifs et de l'avancement des projets. L'étendue du rapport sur les projets se base sur les exigences de la norme de l'UTP. Le rapport précise notamment dans quelle mesure l'entreprise remplit les conditions minimales relatives au contrôle des investissements selon le standard commun à la branche. L'entreprise informe les cantons concernés des thèmes liés à la présente convention en principe dans le cadre de la coordination entre les secteurs Infrastructure et Transport. Outre des discussions régulières, l'établissement de rapport se fait via la WDI¹ et comporte :
 - a) des rapports intermédiaires semestriels pour les projets de la catégorie de risque A² ;
 - b) des annonces en cours d'année au sujet d'adaptations soumises à autorisation du plan d'investissement (changements de programme) ;
 - c) un rapport annuel sur la CP au 31 décembre, livré au plus tard le 30 avril de l'année suivante, et qui comprend notamment :

¹ WDI : Web(-Interface) Données Infrastructure, application fédérale pour l'échange de données entre GI et Confédération

² Un contrôle de gestion par portefeuille a été introduit sur recommandation du Contrôle fédéral des finances. La catégorie de risque A correspond aux objets supérieurs à CHF 50 millions (source : Union des transports ; Direction financière et contrôle de gestion de la convention de prestations ; version 2, 2024).

- I. la transmission des données ;
 - II. le rapport de gestion définitif ou en cours d'élaboration (y compris le rapport financier s'il est établi séparément) ;
 - III. les rapports relatifs aux projets de la catégorie de risque A ;
 - IV. le rapport sur l'état du réseau selon la dernière RTE 29900¹ ;
 - V. les attestations de la rentabilité selon l'art. 21, al. 2² ;
- d) un rapport synthétique portant sur la mise en œuvre de la convention sur les prestations 2025-2028 contenant des informations sur :
- I. les principales conclusions tirées des données transmises ;
 - II. la réalisation des objectifs et les raisons expliquant un écart par rapport à la valeur-cible, les mesures et correctifs appliqués ou devant l'être ;
 - III. les mesures prises selon le Plan d'action Biodiversité Suisse (PA SBS) pour la conservation et l'aide à la biodiversité (notamment la rénovation des mâts de moyenne tension).
- 2) L'entreprise met à la disposition de l'OFT tous les documents et informations de fond nécessaires à un pilotage efficace du financement de l'infrastructure, notamment les grandes lignes de la stratégie des installations.
- 3) Les variations significatives par rapport à la réalisation des objectifs ou à l'avancement des projets doivent être documentées avec indication de leurs causes et des mesures de compensation et signalées au plus vite à l'OFT via la WDI. L'indication d'une évolution des coûts négative (surcoûts) ne signifie pas que cette évolution sera acceptée par l'OFT. Si celui-ci constate que les crédits ne peuvent pas être respectés et s'il considère les mesures prises comme insuffisantes, il prend contact avec l'entreprise et engage les mesures nécessaires.
- 4) L'OFT informe l'entreprise du résultat de l'examen du rapport annuel. Le Canton a lui également l'occasion de se positionner.

Les rapports transmis par l'entreprise à l'OFT sont consultables par le Canton qui est associé aux différents échanges.

¹ Réglementation de l'ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire, 29900, Rapport sur l'état du réseau, exigences minimales posées aux gestionnaires de l'infrastructure suisse.

² Attestation de rentabilité pour des fonds d'investissement dédiés à des installations qui ne font pas l'objet de l'accès au réseau (hors périmètre de financement standard).

3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

Les contributions seront libérées sous forme de prêts conditionnellement remboursables figurant à l'actif du bilan de l'Etat. Elles sont prévues au budget 2025 et au plan d'investissement – prêts 2026-2029 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029
Budget d'investissement - Prêts 2025 et plan 2026-2029 MVR	5'042	12'793	8'831	4'004	19'000
Budget d'investissement - Prêts 2025 et plan 2026-2029 TPC	6'091	3'129	851	233	0
TOTAL	11'133	15'922	9'682	4'237	19'000

Les dépenses et recettes faisant l'objet de l'EMPD sont planifiées de la manière suivante :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Total
Investissement total : dépenses brutes MVR	15'042	17'989	10'840	4'757	48'628
Investissement total : dépenses brutes TPC	8'075	3'957	790	700	13'522
Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	23'117	21'946	11'630	5'457	62'150

Lors de la prochaine réévaluation des prêts, les tranches de crédit annuelles seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

3.2 Amortissement annuel

S'agissant de prêts conditionnellement remboursables, il n'y a pas de coût d'amortissement annuel directement à charge de l'Etat.

3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt (4%) représente le montant de :

CHF 62'150'000 x 4,0 x 0,55 / 100 = CHF 1'367'300.-

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 la mobilité et les transports publics du 11 décembre 1990 (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 ou assimilées au trafic régional.

Ainsi, la charge théorique d'intérêts de CHF 1'367'300.- se répartit comme suit entre l'Etat et les communes :

Charge théorique d'intérêts	1'367'300.-
Part de l'Etat (70%)	957'110.-
Part des communes (30%)	410'190.-

3.4 Ressources humaines

Néant

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Le prêt conditionnellement remboursable fera l'objet d'un correctif d'actif durant 40 ans, à raison de 2.5% par année. Il sera constitué pour un montant arrondi théorique annuel de :

CHF 62'150'000 * 2,5/100 = CHF 1'553'750.-

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 liée au correctif d'actif de CHF 1'553'750.- se répartit comme suit entre l'Etat et les communes :

Charge liée au correctif d'actif	1'553'750.-
Part de l'Etat (70%)	1'087'625.-
Part des communes (30%)	466'125.-

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences des prêts conditionnellement remboursables MVR et TPC (avant intérêts et amortissements à charges de l'Etat) :

En milliers de francs sans décimale					
Intitulé	SP / CB 2 positions	2025	2026	2027	2028
Personnel supplémentaire (ETP)					
Charges supplémentaires					
Charges de personnel					
Correctifs d'actifs PCR	046/36	1'554	1'554	1'554	1'554
A Total des charges supplémentaires		1'554	1'554	1'554	1'554
Diminutions de charges					
Charges de personnel					
Autres charges d'exploitation					
B Total des diminutions de charges					
Augmentation des revenus					
Augmentation de revenus					
PCR : Participation des communes aux correctifs d'actifs	046/46	466	466	466	466
PCR : Participation des communes aux charges d'intérêt	046/46	410	410	410	410
C Total des augmentations de revenus		876	876	876	876
D Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements (D = A - B - C)		678	678	678	678

3.6 Programme de législature et PDCN (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Le présent programme d'investissement fait partie de la mesure 2.5 « Développer l'offre de mobilité durable afin d'accompagner les besoins de la population et des entreprises ainsi que l'offre touristique sur tout le territoire » du programme de législature 2022-2027. L'action suivante y est précisée :

- Planifier et développer les transports publics, les infrastructures et les interfaces de transport sur tout le territoire cantonal, notamment par le développement de l'offre de lignes de bus régionales et de la CGN, l'amélioration des cadences des trains régionaux et le développement

du RER, le développement des interfaces de transports voyageurs via un soutien aux communes et aux entreprises de transports publics dans leurs efforts de transition énergétique.

L'entretien, le maintien et la mise à niveau aux standards actuels de l'infrastructure ferroviaire permettra de soutenir et assurer des éventuels développements futurs de prestations de transport sur ces axes ferroviaires.

Ce programme d'investissement répond également aux objectifs fixés dans le Plan directeur cantonal (4^e adaptation quater du PDCn du 11 novembre 2022) dans les lignes d'actions :

- **A2 Développer une mobilité multimodale**

Le Canton favorise une mobilité multimodale afin de coordonner urbanisation, mobilité et environnement en assurant le développement de la mobilité douce et des transports publics afin de garantir à terme un meilleur équilibre entre les modes de déplacement. Il 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 transport.

- **Mesure A 21 : Infrastructures de transports publics (Cadre gris)**

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 mesure A 21 prévoit d'autre part, en page 68 du PDCn, que le renforcement des lignes ferroviaires alpines desservant des destinations touristiques est prévu.

- **Ligne d'action D2, mesure D21 : Renforcer les réseaux touristiques et de loisirs**

Le Canton valorise et coordonne tourisme et loisirs. Les documents régionaux d'aménagement et de développement traitent de l'offre en espaces de tourisme et de loisirs dans un même concept, afin de renforcer leurs synergies.

3.7 Environnement, durabilité et climat

L'Etat de Vaud s'est engagé pour le développement durable au travers de l'agenda 2030. La promotion des transports publics est l'un des objectifs prioritaires pour le Canton dans ce cadre, il s'agit notamment d'assurer à toutes et tous l'accès à un système de transport sûr, fiable et de qualité, en abaissant les barrières physiques et financières ; notamment en développant l'infrastructure et l'offre en transports publics.

Le projet présenté participe aux objectifs du Plan climat vaudois, en particulier la mesure 1 « Mettre en place une politique active de report modal ». Le maintien de la qualité de l'offre ferroviaire, par l'entretien de son infrastructure, doit inciter un report modal vers les transports publics, grâce notamment à l'amélioration de son 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.

Concernant plus spécifiquement le thème de la croissance économique, le développement des voies de communication et des réseaux de transport a un effet favorable sur la structure économique. Le soutien octroyé aux lignes de chemin de fer comprenant des tronçons sans fonction de desserte contribue au maintien et à l'essor des activités touristiques, pourvoyeuses d'emplois dans la région concernée et participant au rayonnement du Canton hors de ses frontières.

Au niveau sociétal, 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, en accord avec l'aménagement du territoire. L'augmentation de la part modale des transports publics est bénéfique à celle de la qualité

de vie dans l'environnement construit. Une réduction du risque d'accident du trafic, induite par une diminution des circulations, est également favorable pour la santé des citoyens.

3.8 Egalité entre femmes et hommes et inclusion

Les entreprises sous contrat avec la DGMR s'engagent à respecter strictement les critères d'égalité entre femmes et hommes, conformément à la loi d'application cantonale du 24 juin 1996 de la loi fédérale du 24 mars 1995 sur l'égalité entre femmes et hommes (LVLEg – BLV 173.63) et à l'Accord intercantonal du 15 novembre 2019 sur les marchés publics (A-IMP – BLV 726.91), article 12, alinéa 1.

3.9 Enfance et jeunesse (art. 2a LSAJ)

Néant

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

La détermination du caractère nouveau ou lié de la subvention implique un examen sous l'angle de l'article 163 de la Constitution vaudoise (Cst-VD) des projets d'investissement envisagés.

Lorsque le Conseil d'Etat présente un projet de décret entraînant des charges nouvelles, il est tenu de proposer des mesures compensatoires ou fiscales simultanées d'un montant correspondant (Art. 163, al. 2 Cst-VD).

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 de la subvention pour la participation du canton aux conventions de prestations d'infrastructure ferroviaire MVR et TPC 2025-2028 repose de manière générale sur l'article 57 al. 3 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).

3.10.1 Principe de la dépense

Le projet de décret porte sur les engagements suivants :

Investissements pour le maintien de la substance et la sécurité

Les investissements définis dans les conventions de prestations 2025-2028 sont destinés au maintien de l'exploitation des lignes ferroviaires en assurant le renouvellement d'équipements existants, aujourd'hui amortis et qui ne garantissent plus la sécurité d'exploitation et de nouveaux équipements nécessaires en raison de l'évolution des normes de sécurité et d'accessibilité aux transports publics. Il convient de rappeler que les équipements nécessaires à l'exploitation ou qui doivent être adaptés aux normes de sécurité et d'accessibilité aux transports publics comprennent, en sus de l'infrastructure tels que rails et ouvrages d'arts, les gares et quais, ainsi que les véhicules nécessaires à l'entretien de l'infrastructure.

Le principe de telles contributions étatiques et la forme proposée sont prévus respectivement à l'article 6 al. 2, ch. 1 et à l'article 9 LMTP.

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 de voies, d'installations de sécurité et de télécommunication et d'assainissement des passages à niveau, d'installations d'accueil et installations d'alimentation en courant électrique.

Ces exigences découlent en particulier de l'article 17 LCdF, qui s'applique aux entreprises ferroviaires concessionnaires.

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 LMTP).

3.10.2 Quotité de la dépense

Les engagements ne contiennent que des dépenses indispensables.

3.10.3 Moment de la dépense

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

3.10.4 Conclusion

En regard des éléments ci-dessus, le crédit d'investissement comporte des dépenses qui sont considérées comme liées.

En sus, l'article 7 al. 2 Lfin stipule qu'une charge est liée par l'exécution d'une tâche publique préexistante au projet de décret. Dans le cas présent, l'Etat subventionne depuis 2007, dans le cadre de conventions de prestations, l'entretien de l'infrastructure ferroviaire nécessaire à l'exploitation des lignes du trafic régional de voyageurs ou assimilées au trafic régional de voyageurs au sens de la LMTP.

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.

3.11 Communes

En application de la LMTP, les communes des bassins de transport concernés (Riviera – Pays d'Enhaut et Chablais) ne contribuent pas directement aux investissements, mais participent aux charges financières à raison de 30% pour les lignes régionales ou assimilées au trafic régional. La LMTP prévoit également une participation des communes à hauteur de 30% aux indemnités d'exploitation des lignes régionales ou assimilées au trafic régional. La participation des communes est répartie entre celles-ci en fonction de la population et de la qualité de desserte.

Les conséquences financières pour les communes sont les suivantes :

(En CHF)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028
Participation des communes au correctif d'actif	466'125	466'125	466'125	466'125
Participation des communes aux charges d'intérêts	410'190	410'190	410'190	410'190
TOTAL	876'315	876'315	876'315	876'315

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

Le projet de décret est conforme à la loi sur les subventions (LSubv ; BLV 610.15) et à la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21).

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 (info TVA 10 Entreprises de transports publics et de transports touristiques ; publié sur le site internet de l'AFC). L'octroi et la gestion de prêts étant exclus du champ de l'impôt en vertu de l'article 21, alinéa 2, chiffre 19 de la loi fédérale régissant la taxe sur la valeur ajoutée (LTVA ; RS 641.20), l'infrastructure financée par prêts conditionnellement remboursables n'est pas soumise à la TVA

3.13 Incidences informatiques

Néant

3.14 Simplifications administratives

Néant

3.15 Protection des données

Néant

3.16 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 (sans décimal)					
Intitulé	SP / CB 2 positions	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028
Personnel supplémentaire (ETP)					
Charges supplémentaires					
Charges de personnel					
Charges informatiques					
Autres charges d'exploitation					
Correctif d'actif PCR	046/36	1'554	1'554	1'554	1'554
Total des charges supplémentaires : (A)		1'554	1'554	1'554	1'554
Diminution de charges					
Désengagement des solutions remplacées					
Diminution de charges d'exploitation/ compensation					
...					
Total des diminutions des charges : (B)		0	0	0	0
Revenus supplémentaires					
Revenus supplémentaires					
Revenus extraordinaires de préfinancement					
Autres revenus d'exploitation					
PCR : Participation des communes aux correctifs d'actifs	046/46	466	466	466	466
PCR : Participation des communes aux charges d'intérêt	046/46	410	410	410	410
Total augmentation des revenus : (C)		876	876	876	876
Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements : (D = A-B- C)		678	678	678	678
Charge d'intérêt (E)		1'367	1'367	1'367	1'367
Charge d'amortissement (F)					
Total net (H = D + E + F)		2'045	2'045	2'045	2'045

SP : service publié / CB : compte budgétaire MCH2 à 2 positions

(Ajouter les lignes supplémentaires nécessaires dans ce tableau)

4. 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 62'150'000.- pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR), à hauteur de CHF 48'628'000.- et aux Transports publics du Chablais SA (TPC), à hauteur de CHF 13'522'000.-, relatifs aux contributions d'investissements destinées à l'infrastructure ferroviaire (conventions de prestations 2025-2028)

du 3 septembre 2025

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'investissement de CHF 62'150'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (MVR), à hauteur de CHF 48'628'000.- et aux Transports publics du Chablais SA (TPC), à hauteur de CHF 13'522'000.-, relatifs aux contributions d'investissements destinées à l'infrastructure ferroviaire (conventions de prestations 2025-2028).

Art. 2

¹ Les prêts conditionnellement remboursables de CHF 48'628'000.- et CHF 13'522'000.- feront l'objet d'un correctif d'actif constitué durant 40 ans.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret, qui est sujet au référendum facultatif.

² Il en publiera le texte et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.