



## **EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET**

**accordant aux Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA (MBC) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 66'630'000.- pour le financement d'un dépôt-atelier, à Denges, pour la flotte routière du Littoral**

## TABLE DES MATIERES

<b>1. Présentation du projet.....</b>	<b>3</b>
<b>1.1 Motifs de l'investissement .....</b>	<b>3</b>
1.1.1 Réseau de transports publics en 2030 .....	4
1.1.2 Capacités du site actuel de Tolochenaz insuffisantes .....	4
1.1.3 Locations externes limitées et vouées à disparaître .....	4
1.1.4 Stratégie d'affectation des lignes de bus et des dépôts.....	5
1.1.5 Stratégie de maintenance.....	6
1.1.6 Choix du site .....	7
1.1.7 Développement.....	8
<b>1.2 Acquisition projetée et profil d'exigences .....</b>	<b>9</b>
1.2.1 Objectifs.....	9
1.2.2 Programme du projet.....	10
1.2.3 Localisation du projet .....	11
1.2.4 Description du projet .....	11
<b>1.3 Données financières .....</b>	<b>13</b>
1.3.1 Estimation des coûts d'investissement .....	13
1.3.2 Désinvestissements et économies liées au projet.....	14
1.3.3 Répartition du financement.....	14
<b>1.4 Garanties d'emprunts.....</b>	<b>16</b>
1.4.1 Nécessité des garanties d'emprunts.....	16
1.4.2 Montant à financer sous garanties d'emprunts .....	17
1.4.3 Garantie d'emprunt fédérale .....	17
1.4.4 Garantie d'emprunt de l'Etat .....	17
<b>2. Mode de conduite du projet.....</b>	<b>18</b>
2.1 Approbation des investissements .....	18
2.2 Suivi de la garantie .....	18
2.3 Appel d'offres .....	18
<b>3. Conséquences du projet de décret.....</b>	<b>19</b>
3.1 Conséquences sur le budget d'investissement.....	19
3.2 Amortissement annuel .....	19
3.3 Charges d'intérêts .....	19
3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel .....	19
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement.....	19
3.6 Conséquences sur les communes.....	20
3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie.....	21
3.8 Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	21
3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA .....	21
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD .....	22
3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer) .....	22
3.12 Incidences informatiques.....	22
3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences) .....	22
3.14 Simplifications administratives.....	22
3.15 Protection des données.....	22
3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement .....	22
<b>4. Conclusion.....</b>	<b>23</b>
<b>PROJET DE DECRET.....</b>	<b>27</b>

## 1. PRESENTATION DU PROJET

### Contexte

Au cœur du district de Morges, comprenant une population d'environ 81'800 habitants (source Statistique Vaud), les Transports de la région Morges - Bière - Cossonay SA (ci-après MBC) exploitent un réseau desservant aussi bien les communes du pied du Jura, qui ont conservé leur caractère rural, qu'une zone urbaine et dense, offrant d'importantes perspectives de développement, sise au bord du lac Léman.

Le réseau des MBC est constitué de transports régionaux ferroviaires et routiers, de lignes urbaines et du funiculaire Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville.

Les MBC assurent le transport de voyageurs tant par le rail que par la route, le transport scolaire et le transport de marchandises par le rail. Avec près de 6,8 millions de voyageurs transportés par la route (87%) ou par le rail (13%) en 2019, soit une augmentation de l'ordre de 6% par rapport à l'année 2018, le réseau MBC affiche une attractivité toujours croissante.

Année	Voyageurs	Voyageurs KM
2014	5'454'393	21'695'278
2015	5'661'425	22'117'485
2016	6'009'444	23'946'525
2017	6'160'228	25'892'892
2018	6'364'742	26'905'965
2019	6'771'925	28'239'140

Tableau 1: Evolution voyageurs et voyageurs KM sur le réseau MBC

Concernant le trafic routier, les objectifs politiques des communes du Schéma Directeur de la Région de Morges (SDRM) prévoient un triplement de la part modale des transports en commun, de 10% actuellement à 30% à l'horizon 2030 (Etude juin 2017 ; Région Morges – DGMR VD ; Etude stratégique du réseau TP 2030). Ce qui, conjugué à la croissance démographique estimée, correspond à une augmentation des courses productives de 130%, équivalent à un quasi doublement progressif du parc de véhicules, ainsi qu'à la généralisation de bus articulés sur les lignes principales.

Les MBC réalisent actuellement l'entretien et la maintenance du matériel roulant routier sur le site de Tolochenaz, qui sert aussi de dépôt pour le stationnement des bus desservant le littoral morgien. La capacité de ces installations étant insuffisantes depuis 2018, les MBC louent également des surfaces proches du site de Tolochenaz pour le stationnement de leurs véhicules.

Afin d'identifier une solution d'entretien et de stockage optimale, les MBC ont lancé différentes études dès 2016 et proposent aujourd'hui la construction d'un nouveau dépôt-atelier, à Denges. Ce projet est dimensionné pour répondre aux besoins de l'exploitation des réseaux de bus et permet d'absorber la croissance prévue de l'offre routière et l'accroissement du nombre de véhicules en découlant permettant ainsi d'optimiser l'entretien des véhicules.

Les MBC sollicitent ainsi une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 66'630'000.-, objet du présent EMPD pour la réalisation du nouveau dépôt-atelier de Denges. Les éléments présentés ci-dessous reposent sur le projet d'ouvrage, avec des offres rentrées couvrant 80% du coût de construction.

### 1.1 Motifs de l'investissement

Les éléments déclencheurs du projet sont détaillés ci-après, par ordre de priorité :

1. Répondre aux besoins validés par le SDRM dans le rapport technique (de juin 2017) de l'étude stratégique visant à concevoir l'image directrice de son réseau de transports publics à l'horizon 2030, notamment le triplement de la part modale (de 10% en 2017 à 30% en 2030) pour accompagner au mieux la croissance démographique et favoriser le report modal dans le périmètre du SDRM ;
2. Trouver une solution de remplacement au dépôt et atelier actuel situé à Tolochenaz, dont la capacité est insuffisante et ne permet pas la maintenance des autobus articulés ;
3. Trouver une solution à la transformation, à terme, de la zone industrielle de Tolochenaz « En Molliau » en zone d'habitation. Les MBC louent actuellement une vingtaine de place de stationnement pour les autobus dans cette zone, ce qui ne sera plus possible dans le futur.

Ces éléments ont mené les MBC à une analyse plus globale dans le but de bénéficier de la solution optimale sur le long terme, dont les éléments clés sont les suivants :

1. Redéfinir la stratégie d'affectation des lignes de bus et des dépôts ;
2. Redéfinir la stratégie de maintenance ;
3. Trouver un emplacement optimal et disponible pour la construction d'un dépôt-atelier ;
4. Etablir un concept de transformation de la flotte routière (évolution de la flotte vers une technologie non polluante au pot d'échappement (électrique ou hydrogène) et disposer d'infrastructures compatibles.

### ***1.1.1 Réseau de transports publics en 2030***

Les MBC doivent répondre aux besoins identifiés à l'horizon 2030 et au-delà. En regard de l'importance des investissements nécessaires et de la durée de vie des installations planifiées, le projet doit permettre une pérennité des installations projetées.

Le réseau de transports publics planifié en 2030 est détaillé dans le rapport technique (de juin 2017) de l'étude stratégique confiée aux bureaux Christe&Gygax Ingénieurs Conseils et b-plan engineering, mandatés par les onze communes du littoral morgien, en partenariat avec l'ARCAM et les MBC, et supervisés par la DGMR.

L'image directrice du réseau des transports publics urbains en 2030 (Scénario de base) est reprise de l'étude susmentionnée. Les MBC planifient les futures installations dans l'optique de garantir une offre pouvant répondre au scénario le plus fort de demande future prévisionnelle à l'horizon 2030, correspondant à une part modale de transports publics future de 30%, soit un triplement par rapport à 2017.

Il s'agit d'un objectif politique volontariste mais réaliste. Cela se traduit par un principe de cadences en heures de pointe à 7.5 minutes pour les axes forts et 10 à 15 minutes pour les lignes secondaires.

Les MBC prennent également en compte le matériel roulant défini dans ledit rapport (bus articulés) et les plages horaires d'exploitation (départ du premier et du dernier service) qui sont les suivantes : 05h00 à 00h30 du lundi au samedi et 06h30 à 22h30 le dimanche.

### ***1.1.2 Capacités du site actuel de Tolochenaz insuffisantes***

Les MBC réalisent actuellement l'entretien et la maintenance du matériel roulant routier sur le site de Tolochenaz, servant également de dépôt.

Le site actuel, situé au chemin des Saux 1 à Tolochenaz, permet le stationnement de 30 autobus de 12 mètres. Il comprend deux pistes de maintenance pour des bus de 12 mètres uniquement, une station de lavage, des locaux pour le personnel de conduite et de maintenance des bus. A l'extérieur, se trouvent une trentaine de places de stationnement pour véhicules.

Bien que mis en service en 2009, ce site est déjà en limite de capacité et n'a pas été planifié pour des bus articulés. Une solution optimale et durable doit ainsi être trouvée pour satisfaire aux besoins futurs.

Le site de Tolochenaz sera vendu une fois les nouvelles installations de Denges en service (cf. chapitre 1.3.2.1).

### ***1.1.3 Locations externes limitées et vouées à disparaître***

La limite de capacité du dépôt actuel a nécessité la location externe d'infrastructures et de places de stationnement. Ainsi, les MBC louent un bâtiment servant de dépôt de matériel et une vingtaine de places de stationnement sur le site de Planzer-Friderici.

Ces locations externes sont très opportunes pour les MBC car elles sont à proximité direct du dépôt, limitant les courses à vide et ne pénalisant pas l'exploitation. Cette solution ne sera cependant plus viable à moyen terme pour deux raisons :

- 1) Ces emplacements étant très prisés et peu nombreux, il ne serait pas possible d'en obtenir de nouveaux pour les véhicules complémentaires nécessaires à l'amélioration prévue de l'offre. Les MBC seraient dès lors contraints de stationner les bus à une distance plus éloignée, dégradant l'exploitation et augmentant considérablement les coûts d'exploitation, notamment par des courses à vide improductives.
- 2) L'avenir de la zone industrielle « En Molliau », dans laquelle se trouvent les places louées, n'est pas encore connu à ce jour. Son développement ou sa transformation en zone d'habitation ne garantissent pas le maintien des places de stationnement dans le futur.

### 1.1.4 Stratégie d'affectation des lignes de bus et des dépôts

La configuration étendue du réseau MBC incite à un découpage territorial, avec l'attribution de la flotte à plusieurs dépôts.

En effet, un dépôt unique réduit les infrastructures au strict minimum, mais induit de nombreuses courses improductives (courses à vide de et jusqu'aux points d'injection). On entend par injection dans le réseau la prise de service commercial d'un véhicule. A l'inverse, de trop nombreux dépôts génèrent des coûts d'infrastructure, d'administration et de réserve qui dépassent les économies réalisées sur les courses improductives. Il existe un nombre de dépôts optimum qui minimise les coûts totaux.

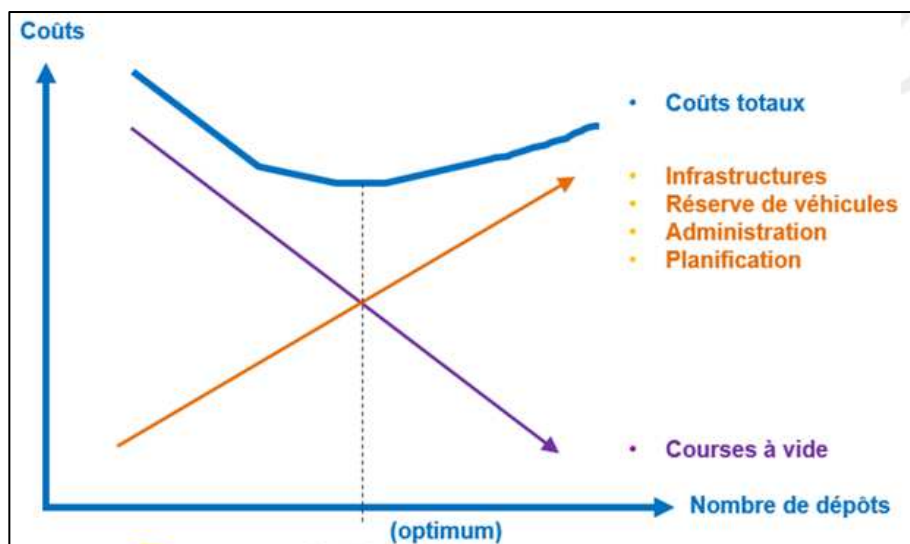


Figure 1: Nombre optimum de dépôts (Source MBC)

Pour minimiser les courses à vide et optimiser les coûts, l'étendue du réseau MBC incite à un découpage géographique en deux zones : zone 1 = Littoral de Morges ; zone 2 = Pied du Jura.

Un site optimal est recherché pour chacune de ces zones. L'espace nécessaire pour chacun des sites est dicté par la longueur linéaire de stationnement pour les bus à laquelle il faut ajouter les surfaces de circulation, les espaces entre les bus, les surfaces de locaux du personnel, des ateliers, des locaux techniques, pit-stop, etc.

Le nombre de bus a été déterminé par les prestations de transports publics prévues à l'horizon 2030.

Pour la zone 1 du littoral de Morges, le site optimal et disponible est le site de Denges. Le site est dimensionné pour recevoir sur un niveau :

- 9 minibus de 8 mètres, 53 bus de 12 mètres et 37 bus articulés de 18 mètres, soit un total 1'374 mètres linéaires entièrement stationnés à l'intérieur. Avec une largeur nécessaire d'environ 4 mètres, cela représente 5'496 m<sup>2</sup> de surface au sol uniquement pour le stationnement des véhicules.
- Les besoins pour l'entier du projet sont les suivants :

	Denges
<b>Surface total nécessaire :</b>	<b>~ 16'175 m<sup>2</sup></b>
1) Surface bâti (emprise au sol)	~ 6'300 m <sup>2</sup>
2) Surface de circulation	~ 6'625 m <sup>2</sup>
3) Surface de verdure	~ 3'250 m <sup>2</sup>
Volume SIA	~ 110'000 m <sup>3</sup>
Surface brut de plancher	~ 19'000 m <sup>2</sup>
Mètres linéaires de bus	1'374 ml

- Pour la zone 2 du pied du jura, le site optimal, déjà propriété des MBC, est celui de Cossonay.

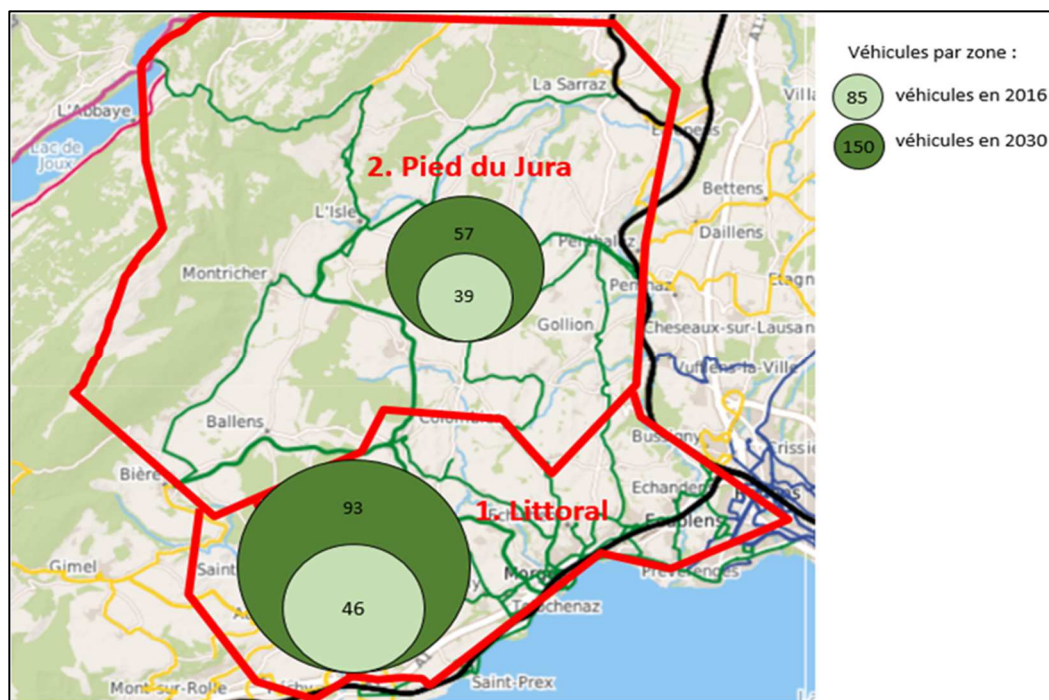


Figure 2 : Découpage territorial et évolution flotte MBC (Source MBC)

### 1.1.5 Stratégie de maintenance

À l'horizon 2030, la flotte de bus MBC atteindra 150 véhicules productifs (réserve y comprise), dont une centaine sera stationnée sur le site de Denges (cf. chapitre 1.1.6).

Le solde sera stationné à Cossonay pour le réseau régional du Pied-du-Jura.

Les véhicules scolaires sont quant à eux stationnés au plus proche de leur zone d'exploitation.

La prévision des MBC se base notamment sur les prévisions moyennes du SDRM qui prévoit une augmentation de 130% des courses productives à cet horizon, correspondant à un doublement de la flotte routière.

Au vu de l'augmentation de la flotte et de l'évolution potentielle de la technologie des bus, la stratégie de maintenance a été définie dans le but de déterminer les domaines de compétence et les prestations à maîtriser par les MBC et ceux qui nécessitent d'être sous-traités.

Principes de répartition :

- Les MBC ne vendent pas de prestations de maintenance à des entreprises tierces ;
- Obligation de garantir à tout moment une réserve de bus pour l'exploitation ;
- Externalisation des travaux simples pour bénéficier de coûts avantageux (par exemple changement pneus) ;
- Externalisation des opérations nécessitant des infrastructures lourdes, compétences ou certifications non-disponibles au sein des MBC, ou de fréquence faible (curatif lourd) ;
- Certaines opérations externalisées peuvent se faire sur le site même des MBC (nettoyages, stock avancé de pneus, expertises SAN).

Ainsi, la stratégie d'entretien se base sur les processus MBC, sur la garantie de disponibilité et la maîtrise des coûts.

La volonté des MBC est de développer les centres de compétence en priorité pour des prestations internes.

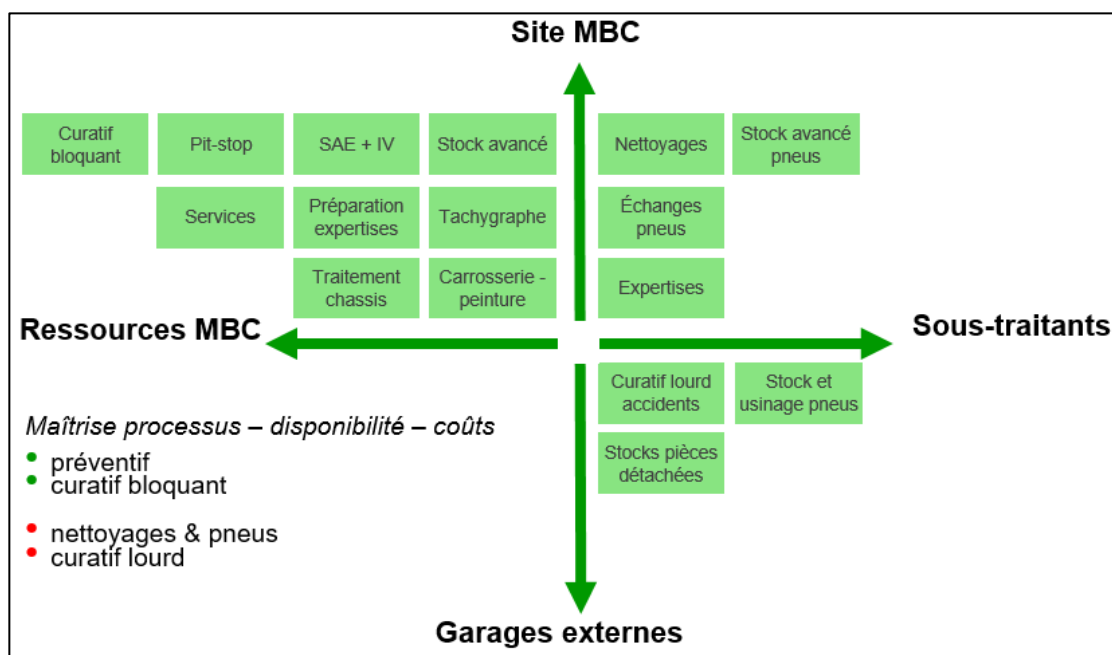


Figure 3 : Stratégie de maintenance (Source MBC)

### 1.1.6 Choix du site

Selon la stratégie de découpage territorial, en cohérence avec la stratégie de maintenance et en fonction de la surface nécessaire (cf. chapitre 1.1.4) vingt sites potentiels ont été identifiés et évalués dans la région couverte par le réseau MBC.

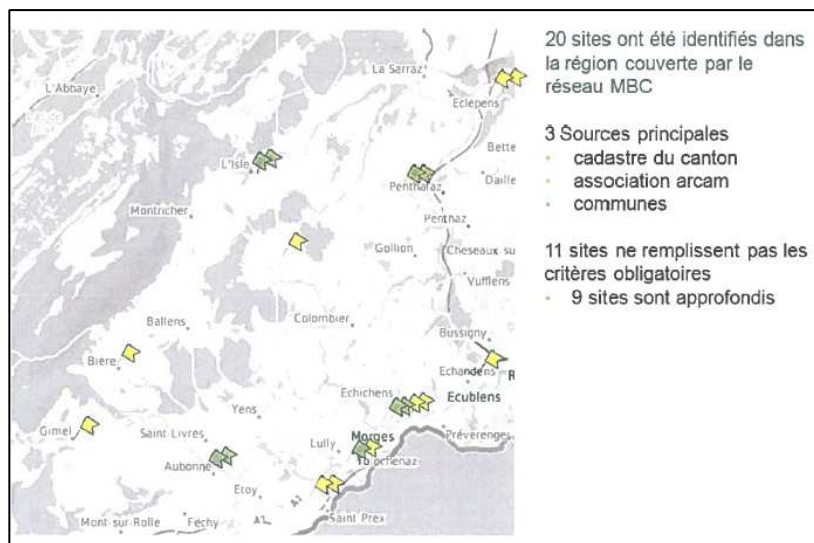


Figure 4 : Sites potentiels (Source MBC)

L'emplacement optimal du dépôt dépend principalement de sa distance aux points d'injections et du nombre de points d'injections. L'objectif étant de minimiser les kilomètres de circulations improductifs.

Des critères obligatoires et secondaires, destinés au tri objectif entre les sites, ont été définis et une analyse multicritère a été effectuée par les MBC, permettant de retenir les sites pertinents et disponibles.

**Sur la base de cette analyse, le site de Denges a été retenu comme dépôt pour la zone 1 du Littoral morgien et le site de Cossonay pour la zone 2 du Pied du Jura.**

### **1.1.7 Développement**

#### **1.1.7.1 Evolution des technologies de propulsion**

Les MBC suivent les avancées technologiques de près dans le but de réduire la consommation énergétique de leurs véhicules et d'adopter, dès que ce sera économiquement viable, des technologies à zéro-émission.

Début 2019, les MBC ont par exemple testé un bus 100% électrique. Ce test avait pour objectif de vérifier si ce type de véhicule est adapté aux lignes du réseau et si leur autonomie est suffisante pour une exploitation optimale, en vue d'une transition vers les technologies « zéro émission ».

A ce jour, les points bloquants sont d'une part la disponibilité auprès des fournisseurs et les réelles capacités des bus à réaliser les prestations journalières, mais plus particulièrement le coût des véhicules, qui reste élevé par rapport à des véhicules thermiques.

Le futur dépôt doit cependant être compatible avec cette évolution possible du mode de propulsion des bus.

En conséquence, les volumes et spécificité techniques suivantes, nécessaires à une intégration des bus électriques ont été prévus dans le projet :

- Espace pour une sous-station électrique (90 m<sup>2</sup>) nécessaire aux transformateurs ;
- Passages pour câbles entre la sous-station et l'emplacement des bus ;
- Espaces pour les chargeurs électriques proches des bus et le passage des câbles (hauteurs utiles supplémentaires par rapport à des bus thermiques) ;
- Dimensionnement des structures porteuses pour les charges induites par les bus électriques et chargeurs (bus électriques + chargeurs + équipements plus lourds que des bus thermiques) ;

Le projet prévoit, dès l'ouverture du site, l'équipement de 3 bus électriques (chargeurs et câbles), l'acquisition des bus électriques n'étant pas comprise dans le présent projet.

#### **1.1.7.2 Vision à long terme**

Les MBC inscrivent la réalisation du nouveau dépôt dans leur planification à long terme pour le district de Morges.

Les lignes urbaines et régionales concernées, dont les bus seront stationnés et entretenus sur le site de Denges, sont les suivantes :

- Ligne 701 : Morges, gare – Lausanne, Bourdonnette ;
- Ligne 702 : Tolochenaz, les Noyers – Bussigny, gare sud ;
- Ligne 703 : Echichens, Haute-Pierre – Lussy-sur-Morges ;
- Ligne 704 : Echichens, village – Morges, Casino ;
- Ligne 705 : Lonay, parc – Denges – Ecublens, EPFL ;
- Ligne 706 : Tolochenaz, les Noyers, - Lonay, Parc
- Ligne 724 : Morges, gare – Etoy – Allaman ;
- Ligne 726 : Morges, gare – Lully – Lavigny ;
- Ligne 728 : Morges, gare – Apples ;
- Ligne 730 : Liaison Morges, gare – Colombier, poste ;
- Ligne 735 : Relation Morges, gare – Aclens – Bussigny, gare sud
- Ligne 742 : Bière, gare – Montricher, gare (uniquement pour la partie atelier)
- Ligne 760 : La Sarraz, gare – Cossonay–Penthalaz, gare (uniquement pour la partie atelier)

Si nécessaire, le site de Denges pourrait accueillir des places de stationnement pour des véhicules destinés aux prestations non subventionnées réalisées par les MBC (transport scolaire, touristique), moyennant une participation financière des secteurs de l'entreprise concernés.

Basé sur l'étude des transports publics 2030 de l'évolution des lignes de transport public et selon la projection de l'Unité « Développement & Commerce » des MBC, voici le résumé de l'évolution de l'offre et du nombre de bus nécessaires.

Horizon		2018		2023		2030		2040	
Lignes	Trafic	Offre	Bus	Offre	Bus	Offre	Bus	Offre	Bus
<b>701 = axe fort 1</b>	TU	10 min.	9	10 min.	9	7.5 min.	14	5 min.	20
<b>702 = axe fort 2</b>	TU	10 min.	9	10 min.	9	7.5 min.	12	5 min.	18
<b>703</b>	TU	15 min.	4	15 min.	4	10 min.	6	10 min.	6
<b>704</b>	TU	10 min.	5	10 min.	5	10 min.	5	10 min.	5
<b>705</b>	TU	30 min.	5	15 min.	10	15 min.	9	15 min.	10
<b>706</b>	TU	-	-	-	-	15 min.	4	15 min.	4
<b>724</b>	TRV	60 min.	1	60 min.	2	30 min.	5	30 min.	5
<b>726</b>	TRV	60 min.	2	60 min.	2	30 min.	2	30 min.	2
<b>728</b>	TRV	60 min.	2	60 min.	2	60 min.	1	60 min.	
<b>Minibus</b>	TRV	-		-		-	2	-	2
<b>Véhicules scolaires</b>			10		10		10		10
<b>TOTAL</b>			<b>47</b>		<b>53</b>		<b>70</b>		<b>82</b>
10% de réserve technique			4		5		8		8
5% de réserve d'exploitation			2		2		5		5
<b>TOTAL</b>			<b>53</b>		<b>60</b>		<b>83</b>		<b>95</b>

Tableau 2 : Evolution de l'offre et du nombre de bus

En regard de l'évolution de la demande en transports publics entre 2014 et 2019, les MBC ont lancé une « Planification Générale de l'Offre » afin de mettre en œuvre progressivement le réseau TP 2030. Des lignes prévues à l'horizon 2030 pourraient être toutefois mises en place de manière anticipée, soit en 2023 ou en 2024.

Afin de répondre à la demande, les MBC privilégient la mise en place d'autobus articulés et/ou une augmentation de la cadence. La mise en place de véhicules de plus grande capacité que les autobus articulés devra, le cas échéant, faire l'objet d'une étude plus approfondie, notamment de l'infrastructure routière.

## 1.2 Acquisition projetée et profil d'exigences

### 1.2.1 Objectifs

Le nouveau site se doit d'être fonctionnel, performant, flexible, conforme aux objectifs du SDRM à l'horizon 2030, respectueux de l'environnement et de la base légale en vigueur et adapté à la potentielle évolution technologique de la flotte.

Il doit être élaboré en tenant compte :

- De l'offre routière actuelle et de son développement à l'horizon 2030 selon l'étude « Transports publics - réseau 2030 » dans le district de Morges avec une réserve de capacité de 20%, afin que le dépôt soit fonctionnel bien au-delà de l'horizon de référence 2030 ;
- Des besoins des unités des MBC, notamment de l'unité « Production » selon la stratégie de la maintenance de la flotte routière ;
- De l'évolution des technologies de propulsion (transition du diesel vers l'électrique ou l'hydrogène) ;
- Des différentes bases légales.

Le projet doit en outre répondre aux objectifs généraux suivants :

- Regroupement du stationnement du matériel roulant routier pour la zone « Littoral morgien » (lignes urbaines 701, 702, 703, 704 et 705 et lignes régionales 724, 726, 728 et partiellement 730 et 735) ;
- Adéquation du périmètre des activités du service de maintenance des véhicules avec la stratégie d'entretien ;

- Mise à disposition de locaux et d'équipements fonctionnels pour le personnel des MBC, tant pour les chauffeurs que les mécaniciens (bureaux, vestiaires, locaux de service, cafétéria, places de parc) ;
- Minimisation du nombre de mouvements de manœuvre des véhicules entrant et sortant du site ;
- Stationnement des véhicules de service et des véhicules du personnel nécessaire à la prise en charge des prestations de début et de fin de service. Denges étant dans le périmètre du plan OPAIR, un plan de mobilité d'entreprise sera établi par les MBC ;
- Développement durable, notamment en termes d'efficacité et d'approvisionnement énergétique autre que les carburants fossiles, et végétalisation du site ;
- Minimisation des nuisances sonores dues à l'activité routière et à la maintenance ;
- Rentabilité des investissements pendant la phase de transition entre l'ouverture du site et l'atteinte de la capacité à l'horizon 2030.

### 1.2.2 Programme du projet

Le projet prévoit des installations dimensionnées pour recevoir une centaine de bus (bus articulés de 18 mètres, bus de 12 mètres et 8 mètres) et pour effectuer l'entretien et la maintenance de toute la flotte routière, ainsi qu'un parking de 60 places pour le personnel.

Le projet consiste à concevoir et implanter sur le site :

- Un dépôt pour le stationnement d'une centaine de bus urbains et régionaux et une soixantaine de véhicules pour le personnel et les visiteurs :

Type de véhicule	Besoin effectif	Réserve technique 10 %	Réserve exploitation 5 %	Total selon prévisions en 2030	Exigences du projet + 20 %
<b>Minibus de 8m</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
<b>Autobus de 12m</b>	<b>38</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>44</b>	<b>53</b>
<b>Bus articulé de 18m</b>	<b>26</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>31</b>	<b>37</b>
<b>Total</b>	<b>70</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>83</b>	<b>99</b>

Tableau 3 : Volumétrie des bus (source MBC)

- Des locaux pour le personnel sur site ;
- Un bâtiment pour la maintenance de l'ensemble du parc routier MBC ;
- Un poste de ravitaillement en carburant et AdBlue (additif pour diesel), ci-après « pit-stop » ;
- Une station de lavage ;
- Une zone de circulation et des places de parc extérieures ;
- L'infrastructure pour l'approvisionnement énergétique ;
- Les locaux techniques et le traitement des eaux usées ;
- L'aménagement des accès au site.

### 1.2.3 Localisation du projet

Les MBC ont signé un acte de vente conditionnelle et droit d'emption le 12 octobre 2017, pour les parcelles n°148, 149 et 150, sises Route de Préverenges, sur la commune de Denges, afin d'y construire leur nouveau dépôt de bus ainsi qu'un avenant le 28 mars 2018 pour prolonger la validité de la vente conditionnelle.

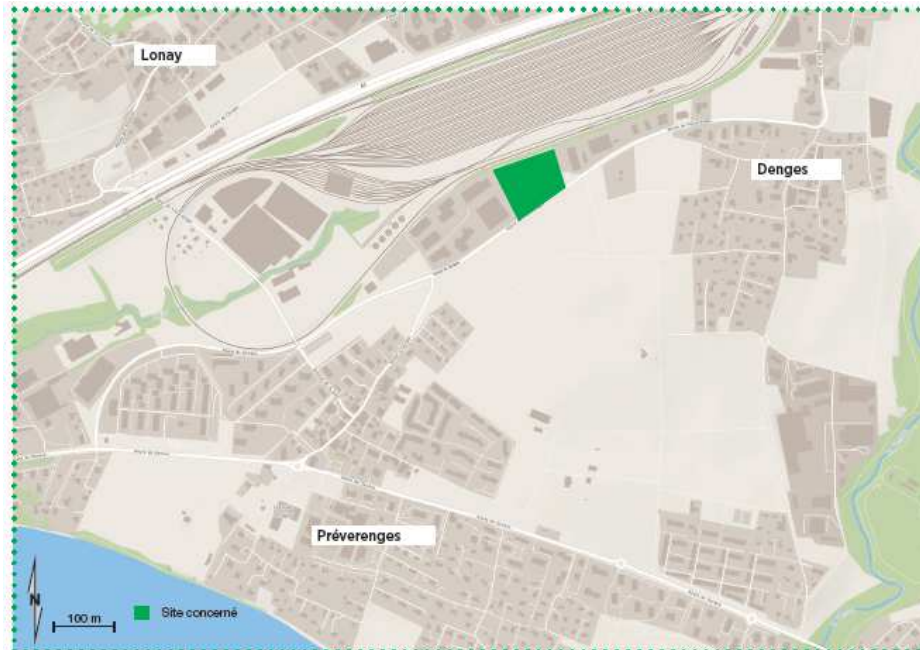


Illustration 1 : géolocalisation (source : <http://www.geo.vd.ch>)

### 1.2.4 Description du projet

Le projet prévoit la construction de deux bâtiments reliés en sous-sol, destinés à l'entretien et au stationnement d'une centaine de bus urbains et régionaux, ainsi que des locaux d'exploitation, des voies de circulation et des espaces de stationnement pour véhicules légers.

Le bâtiment de maintenance, à l'est du terrain, comprend les pistes de maintenance, le pit-stop, l'atelier et l'écopoint (déchetterie). Sous ce bâtiment sont prévues les places de parking pour les collaborateurs, accessibles depuis le sous-sol du dépôt. Le nombre de places est limité au minimum nécessaire pour la prise en charge des prestations de début et de fin de service, lorsqu'il n'est pas possible de rejoindre le dépôt en transports publics. Denges étant dans le périmètre du plan OPAIR, un plan de mobilité d'entreprise sera établi par les MBC.

Le second bâtiment, à l'ouest du terrain, est le dépôt pour le stationnement d'une centaine de bus, prévu sur deux niveaux avec un sous-sol accessible depuis la rampe ciseaux située au nord. Les bureaux et autres locaux sont principalement prévus au sud du dépôt. Les aménagements extérieurs sont planifiés pour satisfaire les besoins en circulation sur le site et en respect de l'indice de verdure.

Le projet de construction du site s'accompagne d'un projet routier. Il est en effet prévu de réaménager la route cantonale RC79 au droit du site par la création de voies de présélections et de deux accès, nécessaires au bon fonctionnement du site. Ce réaménagement a fait l'objet d'un examen préalable et le projet routier fait l'objet d'une procédure coordonnée avec le projet de construction du dépôt. Les mises à l'enquête du projet de construction et du projet routier ont été effectuées en parallèle, le 28 octobre 2020 et le 26 novembre 2020.

A ce stade, les coûts de réaménagement de la route cantonale RC79 sont intégrés dans le projet MBC. Un montant de CHF 1'400'000.- est prévu dans son coût total (cf. chapitre 1.3.1).

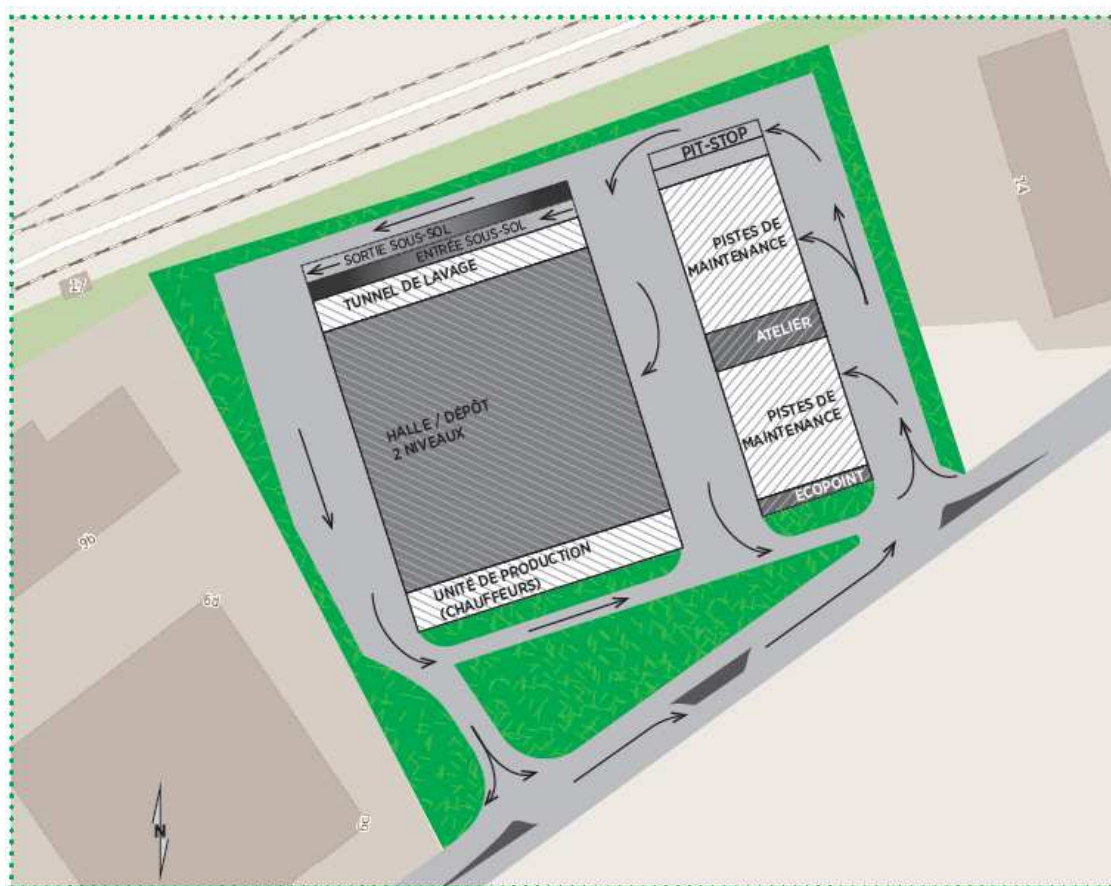


Illustration 2 : Vue schématique avec principe de fonctionnement (Source : MBC)



Illustration 3 : Vue aérienne du site (source : MBC)

Ci-après les chiffres-clés du projet :

- Surface de terrain : 16'175 m<sup>2</sup> ;
- Surface bâtie : env. 6'300 m<sup>2</sup> ;
- Surface de plancher : env. 19'000 m<sup>2</sup> ;
- Volume bâti : env. 110'000 m<sup>3</sup>.

## Environnement

La conception du bâtiment se rapproche au maximum du « fil rouge Sméo\* », une labélisation Sméo n'est toutefois pas possible en raison de l'affectation du bâtiment, qui est majoritairement industrielle.

L'évacuation des terres excavées se fera par le rail, en collaboration avec CFF Cargo, le réseau CFF passant à proximité de la parcelle. Une bande convoyeuse sera installée à cet effet.

\* *Fil rouge pour une construction durable Sol, Matériaux, Energie et Eau (SméO)*

### 1.3 Données financières

#### 1.3.1 Estimation des coûts d'investissement

Les coûts d'investissement pour la construction du nouveau dépôt/atelier des MBC sur la commune de Denges sont estimés à CHF 83'000'000.- hors taxes, avec une précision de +/-10% (base : mars 2021, phase « appel d'offres »), y compris les frais d'études et les intérêts intercalaires. Le devis a été consolidé par des retours d'offres couvrant 80% du coût de construction.

Le coût du projet comprend :

- Le prix d'achat des terrains sur lesquels serait construit le site ainsi que les frais d'acquisition. Les terrains comprennent les parcelles n°148, 149 et 150 ainsi qu'une partie de la bande de terrain du domaine public DP7 sur la commune de Denges ;
- Les travaux préparatoires, notamment l'adaptation des réseaux, l'enceinte de fouille, les installations de chantier et les travaux spéciaux (pieux, ...), ainsi que des frais archéologiques liés à la présence de vestiges de l'âge de bronze découverts lors des campagnes de sondages. Ces frais sont répartis entre l'acheteur (les MBC) et le vendeur des parcelles concernées (Migros) ;
- La construction des bâtiments (garage, atelier) y compris les honoraires en phase réalisation. Les études, de l'étude préliminaire à l'obtention du permis de construire sont compris dans le CFC 2. Ces frais d'études devisés à CHF 3'000'000.- sont financés par le biais des indemnités de transports publics de 2020 à 2024 ;
- Les équipements d'exploitation notamment l'équipement des pistes de maintenance : cabines de peinture et de préparation peinture, palans, lifts, bancs de frein, équipements d'atelier, station de lavage, pit-stop, etc. ;
- Le coût des aménagements extérieurs comprenant les voies de circulation, les espaces verts, etc. ;
- Les frais secondaires, comprenant les émoluments, les taxes de raccordement, les frais de reproduction, assurances et inauguration ;
- Les aménagements routiers de la route cantonale RC79 ;
- Les prestations propres correspondant aux honoraires internes MBC ;
- L'ameublement y compris la décoration du site ;
- Les frais financiers (intérêts intercalaires).

#### Estimation du volume d'acquisition (+/-10%)

Libellé		CHF HT	%
CFC 0	Terrain	10'400'000.-	12.5%
CFC 1	Travaux préparatoires	6'800'000.-	8.2%
CFC 2	Bâtiments (détail ci-dessous)	50'450'000.-	60.8%
CFC 3	Equipements d'exploitation	4'600'000.-	5.5%
CFC 4	Aménagements extérieurs	2'000'000.-	2.4%
CFC 5	Frais secondaires	1'800'000.-	2.2%
CFC 6	Aménagements routiers	1'400'000.-	1.7%
CFC 8	Prestations propres	2'500'000.-	3%
CFC 9	Ameublement et décoration	300'000.-	0.4%
<b>Sous total CFC 0 à 9</b>		<b>80'250'000.-</b>	<b>96.7%</b>
FF	Frais financiers	2'750'000.-	3.3%
<b>Cout total du projet</b>		<b>83'000'000.-</b>	<b>100%</b>

Détail bâtiments		Descriptif	CHF HT
CFC 20	Excavation		3'790'000.-
CFC 21	Gros œuvre 1	Maçonnerie, béton préfabriqué, construction acier, façades	15'810'000.-
CFC 22	Gros œuvre 2	Menuiseries extérieures, portes accordéon, étanchéités	3'580'000.-
CFC 23	Installations électriques		5'610'000.-
CFC 24	Chauffage-ventilation		7'560'000.-
CFC 25	Installations sanitaires		1'770'000.-
CFC 26	Installations de transport	1 ascenseur / 1 monte-charge	430'000.-
CFC 27	Aménagements intérieurs 1	Plâtrerie, menuiseries intérieures	2'620'000.-
CFC 28	Aménagements intérieurs 2	Traitement surfaces intérieures	1'820'000.-
CFC 29	Honoraires mandataires	Phases SIA 31 à 53	7'460'000.-
<b>Cout total bâtiments</b>			<b>50'450'000.-</b>

Le projet comprend deux objets hors sol distincts, le dépôt et l'atelier. Des installations se retrouvent néanmoins mutualisées. Les chiffres-clés en termes de volume SIA et surface brute de plancher (SBP) donnent une base pour la répartition pertinente permettant de procéder à la répartition des coûts de ces installations communes.

Investissement total	83'000'000.- CHF HT	
Objet	Dépôt	Atelier
Répartition %	67.71%	32.29%
<b>Répartition CHF</b>	<b>56'200'000.- CHF HT</b>	<b>26'800'000 CHF HT</b>

### 1.3.2 Désinvestissements et économies liées au projet

#### 1.3.2.1 Désinvestissements

A la mise en service du nouveau site de Denges, les MBC seront en mesure de vendre le dépôt actuel de Tolochenaz. Le produit net de la vente, estimé aujourd'hui à environ CHF 3'564'000.-, permettra un remboursement anticipé d'une partie des emprunts contractés pour le projet de Denges.

Des discussions sont en cours et bien avancées avec un acquéreur potentiel, le Service de défense Incendie et Secours du SIS Morget, qui a confirmé son intérêt d'acquisition par un courrier daté du 3 juillet 2019.

#### 1.3.2.2 Economies liées au projet

En cas de réalisation du nouveau site de Denges et de la vente du site de Tolochenaz, les coûts annuels de ce dernier, soit CHF 430'000.- pour les charges d'intérêts, d'amortissement et d'entretien ne seraient plus une charge pour les MBC.

### 1.3.3 Répartition du financement

#### 1.3.3.1 Répartition du financement entre types de trafic

La répartition du financement et des coûts subséquents est basée sur le postulat que l'activité prépondérante des MBC est celle des transports publics. Il a dès lors fallu établir une clé de répartition équitable entre les trafics urbain (ci-après « TU ») et régional (ci-après « TRV »).

Ainsi, la répartition du financement entre TU/TRV a été envisagée à la fois sous l'angle du stationnement que sous celui de la maintenance.

Comme mentionné au chapitre 1.3.1, la répartition des coûts du projet par bâtiments est la suivante :

- 67.71% des coûts de construction pour le dépôt ;
- 32.29% des coûts de construction pour l'atelier.

Les MBC proposent une clé de répartition différenciée entre les coûts d'exploitation, à savoir :

- Pour la part dédiée à la maintenance (atelier) : sur la base des km productifs des bus affectés au transport public (hors trafic non subventionné) à l'horizon 2040 par ligne ;
- Pour la part dédiée au stationnement (dépôt) : sur la base des longueurs totales des bus à l'horizon 2040 par ligne

L'application des critères ci-dessus est résumée dans le tableau suivant :

<b>Investissement total : CHF HT 83'000'000.-</b>				
<i>Bâtiment</i>	<i>Dépôt</i>		<i>Atelier</i>	
<b>Répartition</b>	67.71%		32.29%	
<b>Montant CHF (arrondi)</b>	56'200'000.-		26'800'000.-	
<i>Critère année 2030</i>	<i>Selon longueur bus</i>		<i>Selon km productifs</i>	
Trafic	TU	TRV	TU	TRV
Répartition	88.2%	11.8%	75.7%	24.3%
<b>Montant CHF (arrondi)</b>	<b>49'568'000.-</b>	<b>6'632'000.-</b>	<b>20'288'000.-</b>	<b>6'512'000.-</b>

La clé de répartition pondérée résultant des kilomètres productifs (maintenance) et de la longueur des bus (stationnement) donne les valeurs finales ci-après. Cette répartition entre trafics concerne autant l'investissement que les coûts subséquents :

<b>Trafic</b>	<b>%</b>	<b>CHF HT</b>
<b>Part TU</b>	<b>84.16%</b>	<b>69'852'800.-</b>
<b>Part TRV</b>	<b>15.84%</b>	<b>13'147'200.-</b>
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>83'000'000.-</b>

Les autres prestations non subventionnées réalisées par les MBC (transport scolaire, touristique, substitution des trains CFF) sont marginales en comparaison des activités des transports publics, et de nature variable, au gré des appels d'offre en ce qui concerne par exemple le transport scolaire.

Ces activités ne peuvent donc être envisagées ni comme des financeurs directs, ni comme des activités pérennes pouvant absorber des coûts fixes. C'est pourquoi les prestations réalisées pour l'entretien des véhicules qui sont affectés à ces prestations feront l'objet d'une facturation interne aux MBC, à un tarif qui comprendra à la fois le taux horaire du personnel mais également une part représentant le coût des installations d'entretien.

D'autre part, si des véhicules affectés aux trafics susmentionnés devaient être stationnés sur le site de Denges, des coûts de location de places de parc seront facturés à l'activité de transport en question.

### **1.3.3.2 Répartition du financement entre commanditaires**

L'investissement projeté par les MBC aura des effets sur les indemnités d'exploitations versées par l'Etat et les communes dans le cadre de l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (TRV) et du trafic urbain (TU). Le calcul de ces conséquences financières, repose sur les bases légales suivantes.

- a) L'ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional (OITRV ; RS 745.16) fixe les règles de participation des cantons et de la Confédération aux indemnités des offres du trafic régional.

L'article 29, alinéa b OITRV stipule que les participations cantonales sont calculées à l'aide de la formule indiquée à l'annexe 1 OITRV compte tenu des conditions structurelles conformément à l'article 30, alinéa 2 de la loi sur le transport des voyageurs (LTV, RS 745.1). Elles sont calculées tous les quatre ans et figurent dans l'annexe 2 OITRV.

Pour les années d'horaire 2020 à 2023, la contribution du Canton de Vaud aux indemnités du trafic régional de voyageurs est de 53% (47% CH).

- b) La loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21) fixe les règles applicables au financement des lignes régionales et urbaines de transport public et la répartition des charges entre l'Etat et les communes.

La classification des lignes de transport des voyageurs est fixée à l'article 7 de la LMTP :

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Les lignes de trafic urbain comprennent les lignes ou tronçons qui assurent le transport de voyageurs de façon régulière durant toute l'année :

a. dans les zones urbaines situées sur le territoire d'une commune ;

b. dans les zones fortement bâties s'étendant sur le territoire de plusieurs communes.

L'article 15 LMTP fixe les règles de participation de l'Etat et des communes aux subventions d'exploitation du trafic régional.

<sup>1</sup> Les communes participent à raison de 30% à la subvention d'exploitation prévue à l'article 6, alinéa 2, chiffre 2 pour les lignes de trafic régional.

<sup>2</sup> La répartition des montants à charges de communes est effectuée par région de transport public.

<sup>3</sup> La région de transport public correspond à un bassin de transport public régional du Canton. Elle a pour centre une ville principale du Canton, située à un nœud de communication, en règle générale desservie par le réseau national et dotée d'un réseau de transport urbain.

<sup>4</sup> La répartition entre communes du montant à charge d'une région de transport public est effectuée en tenant compte de la population de chaque commune et du coefficient de la desserte.

<sup>5</sup> Le coefficient de desserte des communes est fixé dans le règlement d'application de la loi. Il tient compte de la meilleure fréquence de desserte et du meilleur moyen de transport de la commune.

L'article 18 de la LMTP fixe les règles de participation de l'Etat et des communes aux subventions d'exploitation du trafic urbain.

<sup>1</sup> La subvention d'exploitation que l'Etat alloue aux lignes de trafic urbain, selon l'article 6, alinéa 2, chiffre 2, est limitée à 50% au plus ; mais ne peut dépasser au maximum la somme des montants suivants :

1. Le 50% des intérêts des emprunts, garantis par l'Etat et les communes et souscrits selon l'article 17, alinéa 1 (LMTP) ;
2. Le 50% des amortissements comptables des installations et équipements calculés selon les dispositions de la législation fédérale ;
3. Le 12.5 % des autres charges d'exploitation, y compris les intérêts sur les engagements courants.

## **1.4 Garanties d'emprunts**

### ***1.4.1 Nécessité des garanties d'emprunts***

L'indemnisation du trafic régional de voyageurs (TRV) d'une part et du trafic urbain (TU) d'autre part, qui inclut les coûts subséquents des investissements prévus, sont cofinancées par les commanditaires selon les principes énoncés au chapitre 1.3.3.

Il est dès lors dans l'intérêt des commanditaires de réduire autant que possible lesdits coûts subséquents. Par le biais de garanties fédérales et cantonales (selon chapitres 1.4.2 et 1.4.3), les MBC pourront trouver les fonds nécessaires sur le marché des capitaux à un taux d'intérêt attractif, réduisant les indemnités à charge des commanditaires.

Le projet devant être réalisé par les MBC, les coûts subséquents d'emprunts contractés sans garantie fédérale ou cantonale devraient également être assumés par les commanditaires, mais seraient plus élevés en raison du taux d'intérêt négocié sans garantie d'emprunt.

#### 1.4.2 Montant à financer sous garanties d'emprunts

Comme détaillé au chapitre 1.3.1, le montant total de l'investissement est de CHF 83'000'000.- HT.

Le coût des études, de CHF 3'000'000.- HT, inclus dans les coûts totaux du projet sont, comme mentionné au chapitre 1.3.1, financés au travers des indemnités de transports publics.

Le projet bénéficie également d'une participation de la société Migros, vendeuse des parcelles concernées, à hauteur de CHF 830'000.- HT pour les fouilles archéologiques.

Ainsi, le solde à financer sous garanties d'emprunts est le suivant :

	CHF HT
<b>Coût total</b>	<b>83'000'000.-</b>
-Etudes	-3'000'000.-
-Participation Migros	-830'000.-
<b>Solde</b>	<b>79'170'000.-</b>



Répartition par trafic	%	CHF HT
<b>Total</b>	<b>100.00%</b>	<b>79'170'000.-</b>
<b>Part TU</b>	<b>84.16%</b>	<b>66'629'472.-</b>
<b>Part TRV</b>	<b>15.84%</b>	<b>12'540'528.-</b>

#### 1.4.3 Garantie d'emprunt fédérale

Comme défini au chapitre 1.3.3.1, 15.84% des investissements prévus relèvent du trafic régional de voyageurs (TRV) cofinancé par la Confédération.

A ce titre, ils font l'objet d'une procédure d'approbation des investissements selon l'article 19 de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16) et leurs coûts subséquents (amortissements, charges d'intérêts des emprunts) seront indemnisés par les commanditaires dans le cadre des subventions à l'exploitation.

Ainsi, pour la part d'investissements relevant du trafic régional de voyageurs (15.84% ; CHF 12'540'528.-), les MBC pourront bénéficier d'une garantie d'emprunt fédérale délivrée par l'office fédéral des transports.

#### 1.4.4 Garantie d'emprunt de l'Etat

Les garanties fédérales ne peuvent être octroyée que pour des investissements nécessaires à l'exploitation de prestations reconnues par le Confédération comme imputable au trafic régional de voyageurs (TRV), répondant aux critères définis dans la loi sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1).

Les 84.16% de l'investissement prévu par les MBC relevant du trafic urbain ne peuvent pas être couverts par une garantie fédérale.

Conformément à l'article 6 de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21), l'Etat et les communes subventionnent l'exploitation et les investissements nécessaires à l'exploitation des lignes de transport urbain des MBC.

En l'occurrence, s'agissant d'investissements dans des installations (art. 6, al. 2, chiffre 1 LMTP), le Canton soutient la construction du dépôt prévu à Denges par le biais d'une garantie d'emprunt de l'Etat et prendra en charge les coûts subséquents des emprunts (charges d'intérêts et amortissements) dans le cadre des subventions à l'exploitation imputées au budget de fonctionnement de la DGMR.

L'octroi d'une garantie d'emprunt de l'Etat aux MBC leur permettra de trouver les fonds nécessaires sur le marché des capitaux à des taux d'intérêt concurrentiels. Dans la mesure où les MBC peuvent imputer les charges d'intérêts concernées dans les offres de transport indemnisées par l'Etat, il est dans l'intérêt de ce dernier de les réduire autant que possible. Dès lors, l'octroi de la garantie d'emprunt sollicitée dans le présent EMPD répond à cet objectif.

**La garantie d'emprunt de l'Etat sollicitée pour la part urbaine (84.16%) du dépôt-atelier routier MBC de Denges est de CHF 66'629'472.-, arrondie à CHF 66'630'000.-.**

## **2. MODE DE CONDUITE DU PROJET**

### **2.1 Approbation des investissements**

L'investissement dans le dépôt routier de Denges fait l'objet d'une approbation selon les modalités prévues à l'article 19 de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16). Ces approbations sont délivrées conjointement par les commanditaires fédéraux et cantonaux pour les lignes relevant du trafic régional de voyageurs.

L'approbation cantonale (selon l'article 19 OITRV) délivrée aux MBC précisera les modalités de prise en charge des coûts subséquents de la part du dépôt dévolue au trafic urbain, non indemnisé par la Confédération.

Il convient de préciser qu'une approbation d'investissement selon l'article 19 OITRV est une reconnaissance de principe sur des coûts au bénéfice d'une indemnisation future, et non une garantie de futurs paiements. Indépendamment de l'approbation donnée par le Canton, l'indemnisation effective des coûts subséquents des investissements dépend de l'approbation du budget cantonal correspondant.

Les communes concernées se sont engagées, dans le cadre du comité exécutif des transports publics morgiens (COMEX TPM) du 17.11.2019, à prendre en charge les coûts subséquents du dépôt-atelier de Denges et des hausses de prestations de transport à l'horizon 2030 leur incombant. Une conformation écrite de cette prise en charge a été transmise à la DGMR par lettre du 05.12.2019.

L'entreprise est responsable de la planification et de la réalisation de l'investissement prévu.

### **2.2 Suivi de la garantie**

La procédure pour l'engagement de la garantie de l'Etat est fixée dans la directive d'exécution n° 26, établie par le Département des finances et des relations extérieures (DFIRE). Les modalités de cette directive seront communiquées aux MBC, qui seront tenus de s'y conformer.

Conformément à la loi sur les subventions (LSubv ; RSV 610.15) et à son règlement d'application (chapitre III art. 8 à 10) qui demande de définir les modalités de suivi et de contrôle des subventions, MBC SA devra systématiquement fournir ses comptes annuels ainsi que le rapport de son organe de révision à la DGMR, au plus tard au 30 juin de l'année n+1.

### **2.3 Appel d'offres**

Les MBC sont soumis au concordat intercantonal pour les appels d'offres. Les procédures de mise au concours sont régies par l'accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP).

### 3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

#### 3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

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

La garantie relative au financement du dépôt routier MBC de Denges est prévue au budget 2022 et au plan d'investissement 2023-2026 avec les montants suivants :

*(En milliers de CHF)*

Intitulé	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Année 2026
Budget d'investissement 2022 et plan 2023-2026	0	10'000	10'000	10'000	0

L'échéancier prévu pour la libération de la garantie d'emprunt est le suivant :

*(En milliers de CHF)*

Intitulé	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Total
Echéancier de libération	20'000	32'000	14'630	0	66'630

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

#### 3.2 Amortissement annuel

S'agissant d'une garantie d'emprunt de l'Etat, il n'y a pas de charges d'amortissement directement à charge de l'Etat.

#### 3.3 Charges d'intérêts

S'agissant d'une garantie d'emprunt de l'Etat, il n'y a pas de charges d'intérêts directement à charge de l'Etat.

#### 3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Néant

#### 3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

La loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP) fixe les règles applicables au financement des lignes régionales et urbaines de transport public et la répartition des charges entre l'Etat et les communes selon les modalités décrites au chapitre 1.3.3.2.

La construction du nouveau dépôt de Denges induit une augmentation des charges des MBC, notamment des charges d'intérêts des emprunts contractés par les MBC, d'amortissement et d'entretien des bâtiments, imputées sur les différentes lignes de bus MBC. Ces charges supplémentaires, financées par des indemnités additionnelles pour le trafic urbain et régional versées par l'Etat, les communes et la Confédération aux MBC, se présentent comme suit (en CHF, selon prévisions MBC) :

Année	2022	2023	2024	2025	Total
<b>Amortissement bâtiments MBC</b>	0	0	0	2'000'000	2'000'000
<b>Charges d'intérêts emprunts MBC</b>	390'000	540'000	710'000	800'000	2'440'000
<b>Entretien bâtiment</b>	0	0	0	342'000	342'000
<b>Total</b>	<b>390'000</b>	<b>540'000</b>	<b>710'000</b>	<b>3'142'000</b>	<b>4'782'000</b>

La répartition des indemnités supplémentaires entre les différents commanditaires se présente comme suit :

<b>Coûts subséquents dépôt Denges à sa mise en exploitation</b>					
<b>Amortissements et charges financières</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>Total</b>
Amortissements des bâtiments MBC	-	-	-	2 000 000	2 000 000
Intérêts des emprunts MBC	390 000	540 000	710 000	800 000	2 440 000
<b>Total</b>	<b>390 000</b>	<b>540 000</b>	<b>710 000</b>	<b>2 800 000</b>	<b>4 440 000</b>
<b>Charges d'entretien</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>Total</b>
Charges d'entretien des bâtiments MBC	-	-	-	342 000	342 000
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>342 000</b>	<b>342 000</b>
<b>Coûts subséquents totaux</b>	<b>390 000</b>	<b>540 000</b>	<b>710 000</b>	<b>3 142 000</b>	<b>4 782 000</b>

<b>Trafic urbain</b>					
<b>Charges financière et amortissements</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>Total</b>
<i>Amortissements des bâtiments MBC (84.16%)</i>	-	-	-	1 683 200	1 683 200
<i>Intérêts des emprunts MBC (84.16%)</i>	328 224	454 464	597 536	673 280	2 053 504
<b>Total</b>	<b>328 224</b>	<b>454 464</b>	<b>597 536</b>	<b>2 356 480</b>	<b>3 736 704</b>
<b>Part Etat 50% (A1)</b>	<b>164 112</b>	<b>227 232</b>	<b>298 768</b>	<b>1 178 240</b>	<b>1 868 352</b>
<b>Part Communes 50% (A2)</b>	<b>164 112</b>	<b>227 232</b>	<b>298 768</b>	<b>1 178 240</b>	<b>1 868 352</b>
<b>Coûts d'entretien</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>Total</b>
<i>Charges d'entretien des bâtiments MBC (84.16%)</i>	-	-	-	287 827	287 827
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>287 827</b>	<b>287 827</b>
<b>Part Etat 12.5% (B1)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>35 978</b>	<b>35 978</b>
<b>Part Communes 87.5% (B2)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>251 849</b>	<b>251 849</b>
Augmentation indemnité trafic urbain Etat avant REDIP (A1+B1)	164 112	227 232	298 768	1 214 218	1 904 330
Réduction de la déduction impôt préalable	6 483	8 976	11 802	47 963	75 223
<b>Part nette Etat indemnité trafic urbain</b>	<b>170 595</b>	<b>236 208</b>	<b>310 570</b>	<b>1 262 181</b>	<b>1 979 553</b>
Augmentation indemnité trafic urbain communes avant REDIP (A2+B2)	164 112	227 232	298 768	1 430 089	2 120 201
Réduction de la déduction impôt préalable	6 483	8 976	11 802	56 490	83 750
<b>Part nette communes indemnité trafic urbain</b>	<b>170 595</b>	<b>236 208</b>	<b>310 570</b>	<b>1 486 579</b>	<b>2 203 951</b>

<b>Trafic Régional</b>					
<b>Charges financières et amortissements</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>Total</b>
<i>Amortissements des bâtiments MBC (15.84%)</i>	-	-	-	316 800	316 800
<i>Intérêts des emprunts MBC (15.84%)</i>	61 776	85 536	112 464	126 720	386 496
<b>Total (A)</b>	<b>61 776</b>	<b>85 536</b>	<b>112 464</b>	<b>443 520</b>	<b>703 296</b>
<b>Coûts d'entretien</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>Total</b>
<i>Charges d'entretien des bâtiments MBC (15.84%)</i>	-	-	-	54 173	54 173
<b>Total (B)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>54 173</b>	<b>54 173</b>
Augmentation indemnité TRV avant REDIP (A+B)	61 776	85 536	112 464	497 693	757 469
Réduction de la déduction impôt préalable	2 440	3 379	4 442	19 659	29 921
<b>Augmentation indemnité TRV</b>	<b>64 216</b>	<b>88 915</b>	<b>116 906</b>	<b>517 352</b>	<b>787 390</b>
<i>Part Confédération (47%)</i>	30 182	41 790	54 946	243 156	370 073
<i>Part Canton (53%)</i>	34 035	47 125	61 960	274 197	417 316
<b>Par nette Etat indemnité trafic régional (70% des 53%)</b>	<b>23 824</b>	<b>32 987</b>	<b>43 372</b>	<b>191 938</b>	<b>292 122</b>
<b>Part Communes indemnité trafic régional (30% des 53%)</b>	<b>10 210</b>	<b>14 137</b>	<b>18 588</b>	<b>82 259</b>	<b>125 195</b>

Quelques différences d'arrondis peuvent apparaître dans le tableau ci-dessus.

Evolution totale de l'indemnité nette à charge des collectivités VD (en CHF) :

	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>Total</b>
<b>Total indemnités supplémentaires</b>	375'224	519'540	683'100	3'022'957	<b>4'600'821</b>
<b>Part de l'Etat</b>	194'419	269'195	353'942	1'454'119	<b>2'271'675</b>
<b>Part des communes</b>	180'805	250'345	329'158	1'568'838	<b>2'329'146</b>

### 3.6 Conséquences sur les communes

Comme mentionné au chapitre 3.5 la participation des communes aux indemnités de transports publics va augmenter.

Les communes touchées n'étant pas les mêmes s'agissant de trafic urbain ou régional, il convient de préciser la répartition de ces augmentations en fonction du type de trafic concerné.

	2022	2023	2024	2025	Total
Indemnités supplémentaires à charge des communes	180'805	250'345	329'158	1'568'838	<b>2'329'146</b>
Trafic urbain (84.16%) <sup>1</sup>	152'165	210'690	277'019	1'320'334	1'960'209
Trafic régional (15.84%) <sup>2</sup>	28'640	39'655	52'139	248'504	368'937

<sup>1</sup> Communes : Denges, Echandens, Echichens, Lonay, Morges, Tolochenaz, Prêverenges, Lully, Lussy-sur-Morges.

<sup>2</sup> Communes : toutes les communes du bassin de transport 4 « Morges – Cossonay »

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

Le nouveau dépôt MBC de Denges est notamment réalisé en vue d'accompagner le développement de l'offre de transports publics à l'horizon 2030. L'augmentation de la répartition modale en faveur des transports publics prévue à cet horizon est de 20% (10% en 2017, 30% en 2030), ce qui réduira tendanciellement les nuisances environnementales et contribuera à la protection de l'environnement et à l'économie d'énergie.

Par son implantation, le nouveau dépôt permettra également de limiter au maximum les déplacements des bus « à vide » pour rejoindre les différentes lignes où ils seront exploités.

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

Le projet de décret s'inscrit dans le programme de législature 2017-2022 adopté le 1er novembre 2017 par le Conseil d'Etat. L'axe « 2. Rayonnement, attractivité et compétitivité du Canton » prévoit la mesure et l'action suivante :

- Mesure 2.8 « Poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité »
- Action : 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

La 4e adaptation bis du PDCn du 20 décembre 2019 fait référence au développement de l'offre de transport public dans la ligne d'action A21 « Infrastructures de transports publics » :

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.

La réalisation du dépôt de Denges s'inscrit en droite ligne de cet objectif. Il est en effet rendu nécessaire par les augmentations de cadences prévues à l'horizon 2030 sur le réseau de transports publics des MBC et par les véhicules supplémentaires qui seront nécessaires pour produire ces prestations.

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

Le projet de décret est conforme aux principes de la loi sur les subventions (LSubv ; BLV 610.15).

Le décret est basé sur les dispositions de la loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21).

Les conditions de la garantie seront formalisées par une lettre de garantie émise par le Conseil d'Etat.

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

S'agissant d'une garantie d'emprunt de l'Etat, une analyse de conformité à l'article 163 Cst-VD est superflue dans la mesure où aucune mesure de compensation ne doit être ordonnée à ce jour. Le décret étant soumis au référendum facultatif, la nature liée ou non des dépenses n'est pas déterminante s'agissant de la conformité avec l'article 163 Cst-VD.

### 3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant

### 3.12 Incidences informatiques

Néant

### 3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant

### 3.14 Simplifications administratives

Néant

### 3.15 Protection des données

Néant

### 3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Récapitulation des conséquences du projet d'octroi d'une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 66'630'000.- aux MBC SA pour le financement d'un dépôt-atelier, à Denges, pour la flotte routière du Littoral.

En milliers de francs

Intitulé	Année 2022	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Total
Personnel supplémentaire (ETP)					
Frais d'exploitation					
Charge d'intérêt					
Amortissement					
Prise en charge du service de la dette					
Autres charges supplémentaires : Indemnités d'exploitation MBC	375.2	519.5	683.1	3'023.0	4'600.8
<b>Total augmentation des charges</b>	<b>375.2</b>	<b>519.5</b>	<b>683.1</b>	<b>3'023.0</b>	<b>4'600.8</b>
Diminution de charges					
Revenus supplémentaires : Participation des communes aux indemnités d'exploitation MBC	180.8	250.3	329.1	1'568.8	2'329.0
Revenus supplémentaires extraordinaires des préfinancements					
<b>Total net</b>	<b>194.4</b>	<b>269.2</b>	<b>354.0</b>	<b>1'454.2</b>	<b>2'271.8</b>

#### **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 aux Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA (MBC) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 66'630'000.- pour le financement d'un dépôt-atelier, à Denges, pour la flotte routière du Littoral**

### **du 26 janvier 2022**

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

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

*décète*

#### **Art. 1**

<sup>1</sup> L'Etat de Vaud accorde aux Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA (MBC) une garantie d'emprunt de CHF 66'630'000.- pour le financement d'un dépôt-atelier, à Denges, pour la flotte routière du Littoral.

#### **Art. 2**

<sup>1</sup> Cette garantie est valable jusqu'au 31.12.2070.

#### **Art. 3**

<sup>1</sup> 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.