



MAI 2007

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant un crédit-cadre de 82.1 millions de francs pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux entreprises ferroviaires concessionnaires concernant les contributions d'investissement destinées à l'infrastructure (1^{er} crédit-cadre cantonal)

RESUME

Le projet de décret a pour but d'obtenir un crédit-cadre pour permettre à l'Etat d'octroyer des prêts conditionnellement remboursables aux entreprises ferroviaires concessionnaires (CFF exclus) concernant les contributions d'investissements à l'infrastructure (1^{er} crédit-cadre cantonal).

Ce 1^{er} crédit-cadre cantonal s'inscrit en parallèle au 9^{ème} crédit-cadre fédéral concernant les contributions d'investissement destinées aux entreprises ferroviaires concessionnaires pour les années 2007 – 2010.

Le 25 septembre 2006, les Chambres fédérales ont octroyé un crédit-cadre fédéral de 800 millions de francs (MCHF) afin de continuer la réalisation des mesures prévues à l'article 56 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) en ce qui concerne les améliorations techniques des entreprises de transport concessionnaires. Ce crédit-cadre permet de financer la part à charge de la Confédération.

L'engagement de la Confédération est subordonné à une participation des cantons. Selon la Réforme de la répartition des tâches et la nouvelle péréquation financière (RPT) dont l'entrée en vigueur est prévue en 2008, le financement du trafic régional demeure une tâche commune de la Confédération et des cantons. A l'avenir, en moyenne, la Confédération et les cantons se partageront pour moitié les indemnités allouées aux lignes régionales pour la couverture des coûts non-couverts des secteurs de l'infrastructure et du transport ainsi que pour les contributions d'investissement accordées au secteur de l'infrastructure.

En effet, avec l'entrée en vigueur de la 1^{ère} réforme des chemins de fer en 1999, toutes les entreprises ferroviaires concessionnaires doivent séparer ces secteurs sur le plan des comptes et de l'organisation. Dès 2007, ces indemnités font l'objet de décisions distinctes.

Les modalités d'application de ce 9^{ème} crédit-cadre fédéral d'aide aux entreprises de transport concessionnaires tiennent compte de l'évolution de la législation fédérale concernant le financement des transports publics, notamment des réformes successives intervenues dans ce domaine depuis 1995.

Ainsi, les contributions d'améliorations techniques ne concernent que le secteur de l'infrastructure. Les contributions seront accordées sur la base de conventions d'investissement par entreprise tenant compte de la planification annuelle des investissements pour la période 2007 – 2010. Les besoins d'investissements qui ne peuvent pas être financés par les amortissements comptables dégagés par le secteur de l'infrastructure (cash-flow) seront ainsi financés par des prêts octroyés par la Confédération et par les cantons.

Sur territoire vaudois, la part du canton aux contributions d'investissements est de 66% en 2007. Dès 2008, avec la RPT et selon les taux annoncés par l'Office fédéral des transports (OFT), la part du canton aux contributions d'investissements sera de 50% grâce à l'harmonisation des taux alloués aux indemnités annuelles et contributions d'investissements et à l'abandon des critères de la capacité financière cantonale.

Au niveau vaudois, les contributions sont également attribuées sous forme de prêts conditionnellement remboursables. Conformément aux recommandations du Contrôle cantonal des finances (CCF) émises dans le cadre de son rapport sur le bouclage 1998, ces prêts sont comptabilisés à l'actif du bilan de l'Etat depuis le bouclage des comptes 2003. Ces contributions font l'objet d'un correctif d'actif qui sera constitué en 40 ans. Dès lors, elles n'entrent pas directement dans le budget d'investissement de l'Etat qui comprend ses propres investissements et les subventions d'investissements à fonds perdus.

Les besoins d'investissement portent sur le maintien de la substance de l'infrastructure des entreprises ferroviaires et sur la sécurité de l'exploitation. Il s'agit de renouveler des équipements usés et amortis comptablement, qui, sans remplacement, ne garantiraient plus la sécurité de l'exploitation.

Ces investissements concernent principalement le renouvellement de l'infrastructure de la voie (tunnels, murs de soutènement, fondation des voies, collecteurs des eaux de surface), de la superstructure (ballast, traverses, voies et appareils de voies), des gares (bâtiments et quais; locaux affectés aux activités du secteur de l'infrastructure), de la sécurisation des passages à niveau, des installations pour la traction électrique (sous-stations et lignes de contacts) et des installations de sécurité et de télécommunications. Certains équipements à rénover datent encore de la période de construction des lignes de chemin de fer, qui a pris fin en 1916.

Sur territoire vaudois, il n'est pas prévu d'investissement d'extension de l'infrastructure.

Selon les prix de 2006 et la planification des entreprises, le montant total des investissements d'infrastructure s'élève entre 2007 et 2010 à 171.7 MCHF pour le territoire vaudois ; les entreprises financent par leurs ressources provenant des amortissements un montant de 43.8 MCHF alors que les contributions de tiers représentent un montant de 5.5 MCHF ; le solde de 122.4 MCHF est pris en charge par la Confédération à raison de 44.1 MCHF et par le canton à raison de 78.3 MCHF.

Le montant du crédit-cadre cantonal sollicité s'élève à 82.1 MCHF pour tenir compte du renchérissement prévisible entre 2006 et 2010 (2.0% l'an).

1. PRINCIPES GENERAUX DU FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

1.1 Remarque liminaire

Le contenu de ce chapitre 1 reprend et complète selon les spécificités cantonales, les éléments développés dans le message du Conseil fédéral aux Chambres fédérales « *sur le 9^{ème} crédit-cadre concernant les contributions d'investissement destinées aux entreprises ferroviaires concessionnaires pour les années 2007 – 2010 et la conversion du crédit de construction du Chemin de fer du Lötschberg BLS en prêt conditionnellement remboursable* » (06.027, FF 2006 - 3747).

1.2 Comptes séparés pour les transports et l'infrastructure

Avec l'entrée en vigueur de la réforme des chemins de fer le 1^{er} janvier 1999, toutes les entreprises ferroviaires implantées en Suisse ont été obligées de séparer les transports et l'infrastructure sur le plan des comptes et de l'organisation et de tenir des comptes dits par secteur.

Le secteur de l'infrastructure reçoit pour l'utilisation des tronçons et des gares une redevance : le prix des sillons. L'Office fédéral des transports (OFT) fixe les principaux éléments du prix des sillons. Les conditions-cadres actuelles de la politique des transports ne permettent pas de percevoir des prix couvrant tous les coûts d'utilisation de l'infrastructure. Le prix minimal pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire a été déterminé sur la base des coûts marginaux standardisés d'un tronçon doté d'installations de sécurité modernes. Pour ne pas compromettre la réalisation des objectifs de la politique fédérale des transports,

notamment le transfert du trafic marchandises sur le rail et le service de base en trafic voyageurs, il n'est guère possible d'augmenter aujourd'hui les prix des sillons. L'entreprise de transport ferroviaire (trains voyageurs et marchandises) paie donc un prix réduit. A l'heure actuelle, les revenus du prix des sillons permettent à peine de couvrir un quart de toutes les dépenses d'infrastructure.

1.3 Commande de prestations d'infrastructure

Les produits d'infrastructure ne suffisent ainsi pas pour couvrir les coûts d'exploitation courants et les amortissements de l'infrastructure. La Confédération et les cantons, pour des raisons de politique des transports (garantie de l'accessibilité et de l'approvisionnement de base, etc.), commandent dès lors aux chemins de fer privés les prestations d'exploitation, d'entretien et d'extension de l'infrastructure ferroviaire. Les fonds convenus, sont payés aux gestionnaires d'infrastructure en tant que contributions d'exploitation et d'investissement. La contribution d'exploitation est calculée d'après les coûts non couverts planifiés résultant de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure.

Les moyens financiers pour les investissements dans le maintien de la capacité des installations existantes et les adaptations aux progrès de la technique et aux besoins de transport en expansion sont fournis aux chemins de fer de deux manières. Ils se voient indemnisés des coûts d'amortissement planifiés par un paiement ad hoc à fond perdu. Ils bénéficient en outre de prêts sans intérêt, conditionnellement remboursables pour les besoins d'investissement supplémentaires. En principe, les prêts restent dans l'entreprise pour une durée illimitée et ne doivent être remboursés que si les installations financées à ce titre ne servent plus à l'exploitation ferroviaire ou si le volume d'investissement est plus faible que la somme des amortissements. Ils sont donc assimilables à des fonds propres.

Pour les chemins de fer privés, la base légale des prêts est l'article 56 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101). La part fédérale de ces prêts est fixée par le Parlement dans un crédit d'engagement pluriannuel, dont l'affectation est décrite en termes généraux, sous forme de « crédit-cadre ».

1.4 Délimitation par rapport au secteur des transports

Les huit crédits-cadres accordés jusqu'ici – depuis 1958 – ont été conçus pour tous les investissements, qu'ils servent au secteur de l'infrastructure ou à celui des transports (matériel roulant, ateliers). La seule différenciation a consisté dans le fait que selon l'arrêté du 12 décembre 1977 (5^e crédit-cadre pour la période 1976 – 1980), seuls des prêts remboursables ont été octroyés pour

l'acquisition de matériel roulant. Par ailleurs, il a été possible d'accorder des contributions à fonds perdu, bien qu'il ait été nécessaire de les imputer au compte de résultats en tant qu'amortissements directs ou d'« investissements non activables » (INA) et de les financer dès lors au titre des indemnités.

Lorsque la LCdF a été révisée en 1995 et que la réforme des chemins de fer 1 a été introduite en 1999, la subdivision en secteurs a été introduite.

Après une période transitoire, le financement du matériel roulant doit définitivement, dès 2001, reposer sur du capital propre et des fonds étrangers soumis à intérêt.

Dans le canton de Vaud, l'acquisition de nouveaux véhicules pour le trafic régional devra, le cas échéant, faire l'objet de garanties d'emprunt, en particulier pour le matériel roulant ferroviaire, alors que des achats par leasing sont possibles pour des autobus. Il convient encore de préciser que dans la pratique actuelle, les CFF et CarPostal financent eux-mêmes leurs véhicules, tout en imputant les charges financières sur leurs coûts d'exploitation. Le même mode de financement est applicable pour l'acquisition des systèmes de distribution et de vente ainsi que pour la construction d'atelier-garages pour les véhicules. Lors des crédits-cadres précédents, la plupart des atelier-garages qui dataient de la construction du chemin de fer a été reconstruite ou rénovée, à la seule exception du chemin de fer Nyon – Saint-Cergue – Morez.

La Confédération admet en revanche toujours que l'infrastructure ferroviaire bénéficie de prêts sans intérêt octroyés par les pouvoirs publics. Le 9^{ème} crédit-cadre fédéral est axé entièrement sur le financement de l'infrastructure.

1.5 Délimitation par rapport aux autres instruments de financement

Le financement ordinaire de l'infrastructure ferroviaire se concentre sur le maintien de la capacité et de la sécurité du réseau, alors que les gros investissements d'extension sont garantis par des financements spéciaux. Du côté de la Confédération, ces investissements sont financés par le fonds pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP). Ce fonds FTP est affecté au programme Rail 2000, 1^{ère} étape (achevée en décembre 2004) et 2^{ème} étape (aujourd'hui : projet ZEB pour développement futur de l'infrastructure du réseau ferroviaire), les nouvelles transversales alpines par le Lötschberg et le Saint-Gothard, le raccordement de la Suisse au réseau européen à grande vitesse et les mesures de protection contre le bruit.

Une autre source de financement qui fonctionne en parallèle est disponible pour les investissements favorisant l'égalité de traitement des personnes à mobilité réduite. Les versements provenant de cette source ne sont effectués que si

l'investissement ne se fait pas de toute manière pour d'autres raisons. Il s'agit dès lors d'un financement subsidiaire.

1.6 Trafic d'agglomération

L'article 49, alinéa 2, LCdF exclut du co-financement de la Confédération au titre du chapitre 6 (indemnités) le trafic servant à la desserte capillaire (ainsi que le trafic d'excursion). En revanche, le chapitre 7 (prêts et aides de financement) renonce à une exclusion aussi nette. Etant donné que les investissements à réaliser dans ce domaine ne pouvaient guère être assumés uniquement par les cantons, le Conseil fédéral, par la décision du 22 août 2001, à titre de solution transitoire, a augmenté les crédits de paiement, afin que quelques investissements urgents du trafic d'agglomération puissent aussi être financés par des fonds du 8^{ème} crédit-cadre.

Le projet de métro m2 Ouchy - Epalinges a ainsi bénéficié d'une contribution de la Confédération de 70 MCHF. Ce montant sera entièrement libéré en 2007.

A partir de 2008, le financement du trafic d'agglomération se poursuivra avec le futur fonds d'infrastructure.

1.7 Rôle du commanditaire

Aux termes de l'article 49 LCdF, l'OFT est responsable de la procédure de commande des prestations de transport. Cette tâche englobe non seulement la commande des prestations du transport régional des voyageurs (TRV) par rail, bus, bateau et remontée mécanique, mais aussi la commande de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. En principe, la Confédération et les cantons concernés commandent en commun les prestations de trafic au sens restreint (TRV), ainsi que l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure des entreprises ferroviaires concessionnaires.

Les offres présentant une importance nationale (cf. art. 49, al. 3, LCdF) sont commandées uniquement par la Confédération. Cette disposition a été interprétée au sens des droits acquis, de sorte que la Confédération commande seule, sans participation des cantons, l'exploitation de l'infrastructure des CFF.

1.8 Délimitation du crédit-cadre et contrôle de l'OFT / Processus d'élaboration des conventions / Mode de conduite des projets

La convention annuelle d'indemnisation et d'investissement se base sur une planification quadriennale proposée par l'entreprise et adoptée, cas échéant après modifications, par les commanditaires (Confédération et cantons).

Au lieu d'un financement par objet, subdivisé par convention et en application du nouvel alinéa 4 de l'article 49 de la loi sur les chemins de fer, les investissements de renouvellement normaux (rénovations de la superstructure, assainissements des tunnels et des ponts, remplacement des postes d'enclenchement, remplacement des installations de sécurité et radio, etc.) bénéficieront désormais d'un financement annuel pour tout le volume des investissements (réengagement des amortissements et prêts nouveaux).

Cette approche axée sur le pilotage global augmente simultanément les exigences en matière de gestion opérationnelle des entreprises de transport concessionnaire (ETC). Comme les compétences seront les mêmes dans les deux cas, il sera possible de réunir dans un seul document les conventions sur les prestations et les investissements. Cela améliorera la vue d'ensemble et soulignera la conjonction du financement de l'exploitation et celui des investissements. Par la même occasion, on pourra au moins fortement réduire la lacune qui existe au niveau du pilotage des investissements financés par les amortissements.

Le contrôle de l'OFT se limite à la vérification de la réalisation des tâches dans le domaine subventionné, comprise dans les conventions sur les indemnités et les investissements et qui repose en fin de compte sur l'article 25 de la loi sur les subventions (LSu; RS 616.1). Ce contrôle « des commandes et des subventions » a pour objet de vérifier si :

- l'activité opérationnelle des entreprises a l'effet souhaité sur les buts convenus et si
- les objectifs convenus sont atteints avec un minimum de moyens.

Pour les lignes régionales vaudoises cofinancées par le canton, ce contrôle de l'OFT est effectué en collaboration avec le Service de la mobilité (SM) du Département des infrastructures (DINF) afin d'éviter la duplication des procédures.

Le Service de la mobilité est l'autorité compétente au sens de l'article 27 de la loi du 22 février 2005 sur les subventions. Dans le cadre de l'élaboration des conventions entre les entreprises, la Confédération et le Canton, il s'assure du respect des dispositions de la loi susmentionnée et de son règlement d'application du 22 novembre 2006 en matière d'octroi, du suivi, de contrôle, d'examen et de révocation des subventions.

1.9 Objectifs prioritaires du 9^e crédit-cadre concernant les lignes touchant le canton de Vaud

Le soutien aux transports publics s'inscrit dans la politique de mobilité durable conduite tant par la Confédération que par le canton :

- La mobilité soutient le développement économique, tant que les besoins de mobilités sont satisfaits de manière aussi économique que possible et que les dépenses des pouvoirs publics pour les investissements dans les nouvelles infrastructures et les frais subséquents y relatifs restent supportables (dimension économique).
- La mobilité est assurée de manière respectueuse de l'environnement et les nuisances pour l'espace et le milieu ambiant sont réduites au minimum (dimension écologique).
- Tous les groupes de population et toutes les régions du pays ont accès à une mobilité sûre et les atteintes portées à la qualité de vie par le trafic sont réduites à un minimum (dimension sociale).

Dans le secteur de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, les objectifs suivants, découlant en particulier des exigences imposées aux entreprises ferroviaires concessionnaires par l'art. 17 LCdF, sont visés :

1. **Garantir un haut niveau de sécurité** : Compte tenu de ce qui est supportable économiquement et de l'évolution technique, il faut réagir aux risques accrus ou aux nouveaux risques par des mesures appropriées, afin de maintenir le niveau de sécurité actuel.

Il s'agit en priorité d'atteindre les buts suivants : haute protection contre les collisions et les déraillements de trains ; amélioration du niveau de sécurité dans les tunnels ferroviaires existants ; réduction des risques aux passages à niveau ; réduction des risques relatifs à l'accès aux quais et au stationnement sur ceux-ci ; réduction des risques dus aux influences extérieures (risques collatéraux) ; réduction des risques relatifs aux sites contaminés et aux accidents majeurs.

2. **Assurer la fiabilité du réseau** : celle-ci a une importance prépondérante tant pour le gestionnaire de l'infrastructure, l'exploitant du secteur transport que pour le voyageur ou l'expéditeur. Une tâche importante est donc de limiter à un niveau admissible les effets des incidents sur le déroulement de l'exploitation (exemples d'indicateurs : nombre maximal de pannes de diverses sources, p. ex. des installations de sécurité ou de la caténaire induisant des minutes de retard, taux de correspondances manquées, taux de retards supérieurs à 2 min, 5 min et 15min, etc).

3. **Disposer d'une infrastructure ferroviaire de qualité** : la qualité de roulement de l'infrastructure est indispensable pour assurer le confort des voyageurs, pour éviter une usure accélérée du matériel roulant et pour maintenir des vitesses de circulation optimales des trains compte tenu de la géométrie du tracé de la ligne. Une voie dégradée implique dans un premier temps des mesures de réduction des vitesses de circulation avec pour effet une augmentation des temps de parcours.
4. **Maîtriser les coûts d'exploitation et d'entretien** : le crédit-cadre doit permettre de réaliser les investissements nécessaires pour maintenir des infrastructures ferroviaires conformes aux standards de la technique. Si les investissements de renouvellement effectués ne permettent que des économies réduites à court terme, ils évitent en revanche une péjoration des coûts d'entretien liée à la maintenance d'équipements obsolètes et dégradés ainsi que les coûts de « non-qualité » résultant d'interventions d'urgence en cas de défaillances techniques.

2. PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 2007 – 2010 POUR LES LIGNES FERROVIAIRES VAUDOISES

2.1 Introduction

2.1.1 Le processus de planification

Le processus de planification du programme d'investissement 2007 – 2010 a été initié par l'Office fédéral des transports (OFT) dès le mois d'octobre 2005 suite au renvoi par les Chambres fédérales du projet de Réforme 2 des chemins de fer. Ce renvoi fut notamment obtenu grâce aux interventions du Conseil d'Etat et du chef du Département des infrastructures, qui ont rencontré l'appui de la députation vaudoise aux Chambres fédérales. En effet, contrairement aux principes de la RPT qui retient le cofinancement du trafic régional par la Confédération et les cantons, le projet de Réforme 2 des chemins de fer prévoyait de séparer le réseau des lignes ferroviaires en deux groupes. L'infrastructure des lignes du réseau ferroviaire national, appelé réseau de base, aurait été entièrement financée par la Confédération, alors que les cantons assumaient entièrement les charges de l'infrastructure du réseau ferroviaire secondaire. La répartition proposée entre réseaux était particulièrement défavorable au canton de Vaud, puisque seule la ligne Montreux – Zweisimmen du Montreux - Oberland bernois (MOB) faisait partie du réseau de base.

L'OFT a ainsi demandé à l'ensemble des entreprises de chemins de fer privés d'établir la planification par année des investissements du secteur de l'infrastructure pour la période 2007 – 2010. Ces informations ont servi de base au message que le Conseil fédéral a adopté le 17 mars 2006, prévoyant un crédit-cadre de 600 MCHF pour la part fédérale aux chemins de fer privés. Ce montant a été porté à 800 MCHF par les Chambres fédérales, compte tenu des besoins importants de rattrapage d'investissements, notamment sur les lignes des Alpes (Chemins de fer rhétiques, etc.).

Durant l'année 2006, l'OFT et le Service de la mobilité (SM) du Département des infrastructures (DINF) ont affiné, d'entente avec les entreprises, la planification des investissements d'infrastructure pour les lignes touchant le territoire vaudois, dans les limites de l'évolution des ressources du crédit-cadre fédéral et compte tenu des priorités d'investissement.

Cette planification sera mise en œuvre dans le cadre de conventions annuelles passées entre les entreprises, respectivement l'OFT et le DINF. Ces conventions fixeront les engagements des collectivités publiques pour les indemnités couvrant les coûts non couverts du secteur de l'infrastructure (au niveau vaudois : budget annuel des subventions aux entreprises de transports publics: compte 66.3657) d'une part et pour les tranches annuelles de prêts conditionnellement remboursables (au niveau vaudois : crédit-cadre de prêts, objet du présent exposé des motifs et projet de décret) d'autre part.

Les conventions sont basées sur la planification à moyen terme qui a servi de référence à l'élaboration du crédit-cadre. Cette planification sera confirmée annuellement, avec cas échéant des ajustements en fonction des états de situation et des priorités effectives. En principe, les retards liés aux procédures d'approbation des plans par l'OFT seront limités, dans la mesure où il s'agit d'investissement de remplacement et non de projets d'extensions.

2.1.2 Délimitation du périmètre du crédit-cadre cantonal et taux de financement du canton

Le crédit-cadre cantonal porte sur le financement de l'infrastructure du réseau ferroviaire des lignes des chemins de fer privés touchant le territoire du canton. Il comprend aussi les tronçons supérieurs de lignes ferroviaires régionales qui ne sont pas reconnus par la Confédération au titre du trafic régional, car ne desservant pas des lieux habités toute l'année. Il s'agit des tronçons assimilés au niveau cantonal aux lignes régionales, soit les tronçons Ondallaz – les Pléiades sur la ligne Vevey – Blonay – Les Pléiades et Caux – Rochers de Naye sur la ligne Montreux – Glion – Rochers de Naye. Ces tronçons sont particulièrement importants pour le développement du trafic et les recettes de transport sur

l'entier des lignes concernées, compte tenu de leur attractivité pour les excursionnistes.

Le crédit-cadre cantonal inclut aussi les infrastructures des chemins de fer funiculaires régionaux, qui, exploités de manière automatique, à l'exemple d'ascenseurs, limitent les coûts d'exploitation. En effet, pour la Confédération, l'infrastructure des funiculaires est assimilée au secteur du transport. Les funiculaires bénéficient en revanche des indemnités fédérales allouées au trafic régional.

2.1.3 Typologie des investissements d'infrastructure et durées d'amortissement

Les investissements planifiés sont listés selon les définitions de l'Ordonnance fédérale sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (RS 742.221) :

- Infrastructure (Infra) : fondations de la voie, ouvrages d'art, murs, ponts, tunnels : durée d'amortissement entre 50 et 67 ans ;
- Superstructure (Super) : ballast, traverses, rails, branchements : durée d'amortissement entre 25 et 50 ans ;
- Bâtiments (Bât) : gares, quais, passages inférieurs, locaux techniques, locaux du service de la voie : durée d'amortissement entre 50 et 67 ans ;
- Installations pour la traction électrique (ITE) : sous-stations moyenne tension, ligne de contact : durée d'amortissement entre 25 et 40 ans ;
- Installations de sécurité et de télécommunications (IST) : block de lignes et télécommandes, équipements de passages à niveau, télésurveillance vidéo, téléalarmes, information à distance : durée d'amortissement entre 20 et 25 ans.
- Véhicules du service (service) : durée d'amortissement entre 14 et 33 ans

De manière générale, une conception initiale correcte et une maintenance suivie permettent dans le secteur de l'infrastructure de dépasser les durées d'amortissement. Plusieurs objets à renouveler datent encore de la construction des chemins de fer, au début du 20^e siècle !

2.1.4 Principes budgétaires et comptables

Les prêts faisant l'objet de la présente demande de crédit, ainsi que ceux actuellement en cours, feront l'objet d'une planification annuelle glissante qui sera intégrée à la planification financière arrêtée conformément aux articles 17 et suivants de la loi sur les finances.

Du point de vue budgétaire, le Grand Conseil adoptera chaque année, en même temps que le décret fixant la limite annuelle des nouveaux emprunts contractés par l'Etat de Vaud, le montant maximum des engagements annuels pris par l'Etat au titre des prêts remboursables et conditionnellement remboursables tels que prévu par la loi cantonale sur les transports publics (LTPu) du 11 décembre 1990.

2.2 Regroupement des entreprises par bassin de transport

La modification de la loi cantonale sur les transports publics (LTPu) de décembre 2000 a formalisé l'organisation des transports publics régionaux et urbains en sept bassins de transport, articulés autour des centres régionaux principaux du canton.



De manière générale, cette structure correspond à la nouvelle carte des districts vaudois, sous réserve du bassin de transport no 5 Lausanne - Echallens - Oron qui inclut les quatre districts de la région lausannoise. La répartition entre communes de leur part aux charges aux lignes régionales et celles qui leur sont assimilées (métros m1 et m2, lignes de navigation) est depuis 2001 effectuée par bassin de transport.

Simultanément, les entreprises de transport public régionales et locales se sont également regroupées par bassin de transport. En effet, jusqu'à la fin des années 90, presque chaque ligne de chemin de fer appartenait à une société distincte. Certes, dès les années septante, une première étape de regroupement fut mise en oeuvre avec des directions régionales communes.

Suite à la révision de la loi fédérale sur les chemins de fer en 1995 obligeant les entreprises à introduire une comptabilité analytique et à la modification de la LTPu de 2000, le processus de fusion des entreprises a pu être accéléré :

- **Bassin 1** : Nord vaudois - Vallée de Joux : en 2001, les trois sociétés Yverdon - Ste-Croix, Pont - Brassus et des Transports publics Yverdon - Grandson ont fusionné au sein de « Transports Vallée de Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix » (TRAVYS). TRAVYS vient d'acquiescer en février 2007 l'entier du capital social du chemin de fer Orbe - Chavornay. La fusion juridique est prévue à court terme.
- **Bassin 2** : pas d'entreprises régionales avec siège sur territoire vaudois.
- **Bassin 3** : Nyon - La Côte: une seule entreprise régionale dessert le bassin : la société Nyon - Saint-Cergue - Morez qui possède l'entier du capital social des Transports publics nyonnais, entreprise de bus urbains et régionaux.
- **Bassin 4** : Morges - Cossonay : avec le développement du réseau des bus urbains et régionaux de la région morgienne, la compagnie Bière - Apples Morges s'est transformée en la société de transport Morges - Bière - Cossonay. A terme, cette société doit absorber le funiculaire Cossonay Gare - Ville.
- **Bassin 5** : Lausanne - Echallens - Oron : Le groupe « Transports publics de la région lausannoise » dirige les trois sociétés, soit les Transports publics de la région lausannoise, le Métro Lausanne-Ouchy et le Tramway du sud-ouest lausannois. Une fusion de ces trois sociétés est envisagée après la réalisation du projet m2. Le chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher pourra être intégré dans cette structure pour autant que ce regroupement permette de réduire les indemnités par les synergies dégagées.

- **Bassin 6** : Riviera - Pays d'Enhaut : en 2001, les quatre sociétés ferroviaires régionales de la Riviera (Montreux - Glion - Rochers de Naye, Chemins de fer électriques veveysans, Territet-Glion et Les Avants - Sonloup) ont fusionné au sein des « Transports Montreux - Vevey - Riviera » (MVR). Cette société est dirigée par la société du Montreux Oberland bernois (MOB) qui assure la desserte intercantonale entre Montreux et La Lenk.

A court terme, il est prévu une fusion des sociétés MVR et de la compagnie du Vevey-Chexbres, encore indépendante, mais dont la direction est déjà confiée au groupe MOB.

A moyen terme, il conviendra de détacher les Transports publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve, qui constituent une Division de la Société électrique Vevey - Montreux (SEVM), elle-même appartenant au Groupe Romande Energie, pour les regrouper avec la société régionale des Transports Montreux - Vevey - Riviera.

- **Bassin 7** : en 1999, les quatre sociétés ferroviaires du Chablais (Aigle - Sépey - Diablerets, Aigle - Ollon - Monthey - Champéry, Aigle - Leysin et Bex-Villars-Bretaye) avaient fusionné pour devenir les Transports publics du Chablais (TPC). Cette société regroupe les partenaires vaudois et valaisans.

Le canton de Vaud est également desservi par des services régionaux ferroviaires assurés par les Chemins de fer fédéraux et la Compagnie du chemin de fer Berne – Lötschberg – Simplon. CarPostal assure le transport par autobus, principalement dans les zones rurales du canton, alors que les TPF offrent des prestations sur quelques lignes intercantionales d'autobus.

Ces processus de fusion ont permis d'améliorer les synergies par bassins de transport, tout en impliquant des réorganisations internes pour passer de structures par ligne à des structures transversales regroupant les fonctions communes.

A moyen terme, au gré des investissements de renouvellement, la standardisation des équipements se poursuit. En effet, les chemins de fer régionaux se caractérisent par des disparités techniques, liées à l'état d'évolution de la technique en vigueur au moment de la construction, soit lors de l'électrification pour les lignes précédemment exploitées avec la traction à vapeur.

L'objectif de la standardisation s'inscrit sur le long terme. La priorité porte sur les lignes qui peuvent être interconnectées.

Ainsi, depuis les rénovations des années 1980, il est prévu d'élever la tension d'alimentation électrique de la ligne de chemin de fer Aigle - Ollon - Monthey - Champéry (AOMC) de 850V à 1500V. Cette tension permettra d'assurer les échanges de matériel roulant avec les chemins de fer Aigle - Sépey - Diablerets et Aigle - Leysin qui ont une tension d'alimentation de 1500 V. Les nouveaux véhicules et les installations électriques ont ainsi été conçus pour pouvoir être adaptées au 1500V. Cette standardisation pourra intervenir dès l'élimination des motrices antérieures à 1980 et leur remplacement par de nouveaux véhicules. Il sera également possible de concentrer l'entretien de tous les véhicules des lignes desservant Aigle dans le nouvel atelier de l'AOMC à Aigle et de réduire le nombre d'unités de réserve.

Du point de vue commercial, les nouvelles entités régionales ont pour objectif prioritaire de faire connaître une « marque » unique d'entreprise (logo et ligne graphique, couleur unifiée des véhicules, etc..).

Au chapitre des collaborations commerciales entre entreprises de transport public en Suisse, la réglementation fédérale fixe des exigences en matière de tarification commune avec un regroupement des entreprises au sein de la communauté de gestion CH-Direct, désormais rattachée à l'Union suisse des transports publics. CH-Direct permet d'unifier la tarification en Suisse avec les produits du « service direct ».

L'élaboration et la publication des horaires nationaux et régionaux s'inscrivent dans un processus coordonné par les Chemins de fer fédéraux et les Cars postaux sous la supervision de l'Office fédéral des transports (OFT). L'OFT fixe les principes de numérotation des lignes de transport et approuve les noms des arrêts de transports publics.

Les investissements prévus dans le présent crédit-cadre concernent des renouvellements d'installations fixes qui sont pour la grande part confiées à des entreprises de construction ou à des fournisseurs qui offrent un matériel standardisé.

Dans ce contexte, l'article 11, alinéas 1 et 2, de la loi sur les transports publics permet à l'Etat de fixer des conditions particulières à ses contributions financières pour favoriser les collaborations entre entreprises et la poursuite de la standardisation des équipements :

« Les entreprises bénéficiant d'une contribution financière peuvent être astreintes par le Conseil d'Etat à collaborer entre elles, à s'associer pour certains objectifs, notamment dans le domaine de la tarification, de l'équipement ou de l'exploitation, en particulier pour la participation à des communautés tarifaires, pour l'acquisition de matériel standardisé, pour

l'utilisation d'ateliers, de bâtiments, de matériel ou pour d'autres buts analogues.

La contribution financière peut être subordonnée à une fusion avec d'autres entreprises ou à un changement de mode de transport ».

L'article 3 du projet de décret délègue cette compétence au Département des infrastructures pour les contributions financières qui seront accordées par le présent crédit-cadre.

2.3 Programme d'investissement par entreprise et par ligne

Les chiffres sont indiqués en unités de KCHF (mille francs). La base des prix date en principe de 2006. Les montants sont hors taxe (HT), car les entreprises peuvent récupérer la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) préalable, dans la mesure où les objets sont financés avec des prêts conditionnellement remboursables.

Les objets importants feront, le cas échéant, l'objet d'un commentaire complémentaire. Les dates de construction ou de la dernière rénovation sont mentionnées entre parenthèses.

2.3.1 Groupe Transports Vallée de Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix SA (TRAVYS) / chemin de fer Orbe - Chavornay

Ligne Le Pont – Le Brassus (PBr)¹

| | | |
|--|--------------|---------------|
| Réfection de quais à 35 cm au-dessus du rail : Le Rocheray, Chez-le-Maître, Le Sentier | 240 | <i>Infra</i> |
| Réfection des tunnels Pré Lionnet 1 et 2 (1899) | 650 | <i>Infra</i> |
| Renouvellement et déplacement de la gare du Brassus | 3 860 | <i>Global</i> |
| Réfection partielle de voie le Pont – Les Charbonnières : 500 mètres | 120 | <i>Super</i> |
| Réfection du platelage du PN du Pont | 60 | <i>Super</i> |
| Remplacement de 2 branchements à la gare du Lieu et sur la voie 2 | 300 | <i>Super</i> |
| Remplacement de 2 branchements à la gare du Sentier | 200 | <i>Super</i> |
| Réfections de voie PBr | 240 | <i>Super</i> |
| Assainissement d'un PN ² par année | 400 | <i>IST</i> |
| Total des investissements | 6 070 | Total |
| Couverture par amortissements³ | 1 143 | Amort |
| Participation de tiers⁴ pour PN | 200 | Tiers |
| Participation de tiers pour gare du Brassus | 2 060 | Tiers |
| Solde à charge du crédit-cadre | 2 667 | CC |

¹ Les chiffres présentés dans les tableaux qui suivent sont arrondis. Les totaux correspondent aux calculs effectués avec les chiffres exacts. Il peut dès lors exister des écarts d'unités entre la somme des montants arrondis et les totaux figurant dans les tableaux, résultant des arrondis.

² PN est l'abréviation de passage à niveau.

³ Il s'agit du total des amortissements comptables des immobilisations du secteur de l'infrastructure, planifié pour les années 2007 à 2010.

⁴ Selon la LCdF, le financement de l'assainissement d'un PN est réparti en règle générale pour une moitié à charge du chemin de fer et pour l'autre à charge du propriétaire de la route

Les installations ferroviaires et les quais de la Gare du Brassus présentent un état d'obsolescence avancé. Elles ne répondent pas aux exigences de la législation fédérale sur les handicapés. Par ailleurs, dans le cadre de l'extension de la zone industrielle et artisanale située à proximité de la gare, la société TRAVYS a été approchée pour libérer l'emprise actuelle de la gare et la reporter en aval du passage à niveau. Le coût net à charge du secteur de l'infrastructure de TRAVYS, admis par l'OFT, est de 1.8 MCHF (différence entre le montant de 3.86 MCHF et 2.06 MCHF de participation de tiers – privé, partenaires locaux). Ce montant correspond au coût des travaux nécessaires pour la rénovation des installations existantes sur le site actuel. Le budget se décompose comme suit :

| <i>Type d'objets</i> | <i>Devis (KCHF)</i> |
|---|---------------------|
| Infrastructure | 433 |
| Superstructure | 810 |
| Bâtiment (dépôt véhicules et matériel secteur voie) | 700 |
| Ligne de contact | 470 |
| Installation de sécurité | 1 000 |
| Frais secondaires, divers | 447 |
| Total | 3 860 |

Ligne Yverdon – Ste-Croix (YSteC)

| | | |
|---|--------------|--------------|
| Réfection de quais à 35 cm au-dessus du rail : Vuiteboeuf, Baulmes, Six-Fontaines | 240 | <i>Infra</i> |
| Aménagement d'un quai intermédiaire à Essert et réfection du quai de la voie 1 | 100 | <i>Infra</i> |
| Réfection du pont sur l'Orbe | 100 | <i>Infra</i> |
| Assainissement des murs : secteurs Roches Bleues / Rapilles | 1 000 | <i>Infra</i> |
| Réfection platelage de PN : au Bey, à Valeyres | 120 | <i>Super</i> |
| Réfection de la voie Arnon - Ste-Croix : 900 m | 250 | <i>Super</i> |
| Remplacement d'aiguilles : une à Six Fontaines; deux à Essert; deux à Trois - Villes | 490 | <i>Super</i> |
| Réfection de voies en gare de Ste-Croix 400 m avec rail de réemploi | 100 | <i>Super</i> |
| Réfection de voie Le Bey - La Brinaz | 150 | <i>Super</i> |
| Reconstruction de la halle de Ste-Croix affectée au service de la voie | 500 | <i>Bât</i> |
| Télécommande (fin des travaux en cours) | 300 | <i>IST</i> |
| Assainissement d'un PN par année | 700 | <i>IST</i> |
| Aménagement d'installations de sécurité pour les voies de la gare de Ste-Croix | 600 | <i>IST</i> |
| Total des investissements | 4 650 | Total |
| Couverture par amortissements | 2 465 | Amort |
| Participation de tiers pour PN | 380 | Tiers |
| Solde à charge du crédit-cadre | 1 805 | CC |

Ligne Orbe – Chavornay (OC)

| | | |
|---|--------------|--------------|
| Réfection du mur de soutènement - Entrée Orbe | 80 | <i>Infra</i> |
| Réaménagement des quais selon nouvelles normes pour handicapés | 200 | <i>Infra</i> |
| Réfection de voies à la gare de Orbe-Industrie - voie devant dépôt (55m) | 100 | <i>Super</i> |
| Réfection de voies à la gare d'Orbe | 280 | <i>Super</i> |
| Réfection de la voie: courbe et tranchée à la sortie de Chavornay | 310 | <i>Super</i> |
| Renouvellement des aiguilles 8 et 9 de l'accès à l'embranchement de Landi | 270 | <i>Super</i> |
| Réfection de la marquise de la gare d'Orbe | 100 | <i>Bât</i> |
| Installation d'une liaison par fibre optique Baulmes - Orbe | 100 | <i>IST</i> |
| Sécurisation de PN avec pose de barrières : Chavornay - route de l'Industrie; Tabornières | 800 | <i>IST</i> |
| Déplacement de la cabine de bloc à Chavornay | 200 | <i>IST</i> |
| Equipement du GSM-R pour trains marchandises | 100 | <i>IST</i> |
| Total des investissements | 2 540 | Total |
| Couverture par amortissements | 1 104 | Amort |
| Participation de tiers pour PN | 300 | Tiers |
| Solde à charge du crédit-cadre | 1 136 | CC |

2.3.2 Chemin de fer Nyon – Saint-Cergue – Morez (NStCM)

Ligne Nyon – St-Cergue – la Cure

| | | |
|---|--------------|---------------|
| Travaux de drainages complémentaires dans la gare souterraine de Nyon | 600 | <i>Infra</i> |
| Réfection viaduc de l'Oujon (1915) | 1 200 | <i>Infra</i> |
| Réfection de 290 m de voie (km 8.490 - km 8.780) | 410 | <i>Super</i> |
| Réfection de 835 m de voie (km 9.260 - km 10.095) | 957 | <i>Super</i> |
| Remplacement du branchement 3 à Givrins | 110 | <i>Super</i> |
| Consolidation de la superstructure | 164 | <i>Super</i> |
| Abri voyageurs et local des installations de sécurité des Plantaz | 150 | <i>Bât</i> |
| Remplacement du coffret de la commande de St-Cergue | 80 | <i>IST</i> |
| Installation surveillance vidéo | 120 | <i>IST</i> |
| Equipement de 3 PN aux Pralies, à Saint-Cergue | 75 | <i>IST</i> |
| Installations de sécurité les Plantaz, à Nyon | 1 200 | <i>IST</i> |
| Objets divers (100 KCHF par an en moyenne) | 400 | <i>Divers</i> |
| Total des investissements | 5 466 | Total |
| Couverture par amortissements | 4 752 | Amort |
| Solde à charge du crédit-cadre | 714 | CC |

2.3.3 *Transports publics Morges – Bière – Cossonay (MBC)*

Lignes Bière – Apples – Morges et Apples – L’Isle

| | | |
|---|--------------|---------------|
| Réfection de 1900 m de voie Apples - Pampigny | 1 350 | <i>Super</i> |
| Substit. de rails gare de Yens au PN La Muraz | 250 | <i>Super</i> |
| Réfection de voie Prélionne - Vogéaz : 400 m | 500 | <i>Super</i> |
| Gare de Yens : complément aux installations de sécurité - Electrification des aiguilles - isolation des parcours | 600 | <i>IST</i> |
| Gare de Bussy : réfection complète des installations de sécurité | 1 150 | <i>IST</i> |
| Gare de Morges : équipement de commande de parcours par les trains | 100 | <i>IST</i> |
| Mise en conformité des PN : arrêts automatiques au PN de Prélionne, Froideville, de L'Etraz, Pampigny et Prélionne et équipement barrières PN Jonction, Fermens, Côte de Piez | 1 500 | <i>IST</i> |
| Objets divers (250 KCHF par an en moyenne) | 1000 | <i>Divers</i> |
| Total des investissements | 6 450 | Total |
| Couverture par amortissements | 5 617 | Amort |
| Solde à charge du crédit-cadre | 833 | CC |

2.3.4 Chemin de fer Lausanne - Echallens – Bercher (LEB)

Ligne Lausanne - Echallens – Bercher

| | | |
|---|---------------|---------------|
| Assainissement PN Vernand-Camarès : part LEB | 300 | <i>Infra</i> |
| Secteur PN Fleur-de-Lys : sécurisation PN et correction de la courbe pour augmenter la vitesse (actuel : 35 km/h) | 1 700 | <i>Infra</i> |
| Rehaussement de quais à 55 cm : Etagnières et Romanel | 350 | <i>Infra</i> |
| Travaux de drainages de la plate-forme | 120 | <i>Infra</i> |
| Réfection 750 m de voie (km 8.440 - km 9.190) | 750 | <i>Super</i> |
| Réfection de voie à la gare de Romanel (yc isolation des branchements) | 300 | <i>Super</i> |
| Réfection 360 m de voie (km 2.700 - km 3.060) | 360 | <i>Super</i> |
| Réfection 615 m de voie (50% du km 9.580 - km 10.810) | 590 | <i>Super</i> |
| Remplacements de platelages de PN | 80 | <i>Super</i> |
| Réfection de bâtiments de gares / haltes : Romanel, Camarès, Etagnières et Assens | 230 | <i>Bât</i> |
| Réfection la ligne de contact dans gares de Fey, Camarès | 60 | <i>ITE</i> |
| Remplacement de 750 m de ligne de contact (km 8.440 - km 9.190) | 350 | <i>ITE</i> |
| Remplacement de 1590 m de ligne de contact entre Etagnières - Assens | 290 | <i>ITE</i> |
| Remplacement de la ligne de contact à la courbe de la Fleur-de-Lys (en complément de la correction de la courbe) | 200 | <i>ITE</i> |
| PN : sécurisation PN piétons Jouxten; renouvellements : Union-Prilly, Abattoirs, Ruchettaz | 630 | <i>IST</i> |
| Installation de communication avec services de secours - Polycom | 60 | <i>IST</i> |
| Installation de communication - gare du Flon | 30 | <i>IST</i> |
| Infrastructures pour câbles | 160 | <i>IST</i> |
| Installations BT Assens, Camarès, Etagnières, Sur Roche | 88 | <i>IST</i> |
| Remplacement du bloc de ligne et installation d'une télécommande (1958) | 10 100 | <i>IST</i> |
| Objets divers : solde courbe km 10.000; outillage | 90 | <i>Divers</i> |
| Total des investissements | 16 838 | Total |
| Couverture par amortissements | 7 468 | Amort |
| Solde à charge du crédit-cadre | 9 370 | CC |

L'investissement principal concerne la rénovation du bloc de ligne avec l'installation d'une télécommande. La ligne est aujourd'hui équipée d'une installation de block de ligne, en service depuis 1958, soit depuis près de 50 ans. Cet équipement, à l'époque un prototype, ne remplit plus les exigences fixées par les ordonnances en vigueur.

Le but de la nouvelle installation est de sécuriser les gares (enclenchements), d'augmenter les vitesses de circulation en gare, et d'optimiser au mieux la capacité de la ligne à voie unique.

Actuellement, l'exploitation du réseau a atteint ses limites en l'absence d'une télécommande.

L'installation doit en particulier être conçue selon les principes du « fail-safe » (refus protecteur). Les risques de mise en danger sont évités par le fait que les déficiences d'installations ou de parties d'installations agissent de manière restrictive. Les verrouillages doivent rester actifs en cas d'absence de tension. La nouvelle installation équipera la ligne entre l'Avenue d'Echallens et Bercher. Le prolongement de la ligne à la Place de l'Europe est déjà équipé d'un système moderne qui sera intégré à la nouvelle installation.

Il convient enfin de rappeler que l'aménagement d'un nouveau point de croisement projeté par le LEB à Prilly-Union, et nécessaire pour assurer une cadence de circulation des trains à 15 minutes, sera financé avec le solde disponible de conventions précédentes. Le projet est estimé à 4.4 MCHF.

2.3.5 Compagnie du Montreux - Oberland bernois (MOB)

Ligne Montreux – Zweisimmen

| | | |
|---|--------|---------------|
| Renouvellement du pont de l'Egg (KCHF 250) et du viaduc de Flendruz (KCHF 3'000) (1904) | 3 250 | <i>Infra</i> |
| Renouvellement du viaduc de Gstaad (1904) | 2 620 | <i>Infra</i> |
| Tunnel Les Avants, long de 153 m, mise au gabarit selon normes (distance entre véhicules et murs du tunnel insuffisant – contact des véhicules avec murs) | 3 000 | <i>Infra</i> |
| Galerie La Tine, ouvrage pare-blocs – paravalanches, long de 130 m, réfection, mise au gabarit (1904/1949) | 4 500 | <i>Infra</i> |
| Gare des Avants, renouvellement des installations (1901) | 6 600 | <i>Global</i> |
| Gare de Château-d'Oex, renouvellement des installations (1904) | 7 500 | <i>Global</i> |
| Gare de Gstaad, renouvellement des installations et aménagement d'un passage piéton sous-voies (1904) | 11 900 | <i>Global</i> |
| Gare de Saanenmöser, renouvellement des installations (1905) | 5 550 | <i>Global</i> |
| Renouvellement de voie : 8.4 km (1979/1983) | 10 000 | <i>Super</i> |
| Renouvellement de la marquise et des toitures de quais de la gare de Zweisimmen (1905/1931) | 2 000 | <i>Bât</i> |
| Renouvellement de ligne de contact : 6 km (avant 1940) | 4 000 | <i>ITE</i> |
| Renouvellement de l'équipement des PN existants | 200 | <i>IST</i> |
| Centre de régulation : télécommande des installations de sécurité et des sous-stations électriques, centralisée à Zweisimmen | 3 700 | <i>IST</i> |
| Gare de Zweisimmen, automatisation des voies avec une installation de sécurité | 1 100 | <i>IST</i> |
| Tunnel de Jaman, long de 2.2 km, éclairage et télécom (normes de sécurité incendie) | 600 | <i>IST</i> |
| Surveillance vidéo de l'infrastructure et information aux voyageurs | 1 200 | <i>IST</i> |
| Assainissement des PN, mise en conformité, participation 50% à charge du chemin de fer | 1 200 | <i>IST</i> |
| Les Sciernes, automatisation des croisements avec installation de sécurité | 1 200 | <i>IST</i> |

| | | |
|---|---------------|----------------|
| Reprise du réseau moyenne tension par Romande énergie (taxes de raccordement) | 1 000 | <i>IST</i> |
| Renouvellement de véhicules de service de la voie | 3 000 | <i>Service</i> |
| Projets en cours approuvés débordant sur 2006 (autofinancement) | 1 872 | <i>Divers</i> |
| Objets divers (542.5 KCHF par an en moyenne) | 2 170 | <i>Divers</i> |
| Total des investissements | 78 162 | Total |
| Couverture par amortissements | 11 019 | Amort |
| Solde à charge du crédit-cadre | 67 143 | CC |

Les paragraphes suivants précisent les travaux globaux à réaliser concernant le renouvellement des gares des Avants, de Château d'Oex, de Gstaad et de Saanenmöser. Ces travaux sont limités à ceux qui sont indispensables pour maintenir durablement le bon fonctionnement de la ligne ferroviaire que ces gares desservent.

Pour ces gares, la grande partie des installations ferroviaires et d'accueil des voyageurs (quais et accès aux quais) date de la construction de la ligne du MOB, entre 1901 et 1903. Leur conception répond ainsi aux exigences de la clientèle et aux règles d'exploitation des chemins de fer prévalant au début du 20^e siècle.

Compte tenu des faibles vitesses de circulation en gare, leur rénovation a été reportée le plus longtemps possible.

Toutefois, ces gares ne satisfont plus aux normes actuelles de sécurité et d'accessibilité pour les voyageurs (notamment, législation sur les handicapés). Enfin, vu l'état général de vétusté de ces installations, en particulier des appareils de voies, elles sont la source de constants incidents techniques qui nuisent au respect des horaires et à la fiabilité des correspondances à assurer à Montreux et à Zweisimmen.

Des rénovations complètes sont nécessaires pour disposer d'aménagements, notamment de géométries de voie, conformes aux normes en vigueur (DE-OCF⁵).

Il convient ainsi de disposer d'entraxes de voies suffisants pour l'aménagement de quais intermédiaires surélevés (35 cm, respectivement 18 cm au-dessus du niveau du rail) de largeur appropriée ainsi que d'assurer des longueurs utiles

⁵ Dispositions d'exécution de l'Ordonnance fédérale sur la construction des chemins de fer

de voies permettant de croiser tous les trains sans restrictions, conformément aux normes.

Enfin, ces gares disposent d'installations de sécurité de circulation des trains rudimentaires. Elles ne sont pas automatisées, ni ne peuvent être télécommandées.

L'ensemble de la superstructure sera renouvelé selon les nouvelles géométries, (ballast, les traverses, les voies et branchements avec l'isolation des voies pour le contrôle effectif de l'occupation des voies).

Ainsi, des réfections globales sont nécessaires. Par gare, le budget des travaux se présente comme suit.

Gare des Avants

| <i>Type d'objets</i> | <i>Devis (KCHF)</i> |
|--|---------------------|
| Infrastructure | 888 |
| Superstructure | 787 |
| Bâtiment | 416 |
| Ligne de contact | 698 |
| Sous-station | 926 |
| Installation de sécurité | 2 181 |
| Installation de télécommande / télécommunication | 565 |
| Mesures d'exploitation pendant les travaux | 139 |
| Total | 6 600 |

Gare de Château d'Oex

| <i>Type d'objets</i> | <i>Devis (KCHF)</i> |
|--|---------------------|
| Infrastructure, yc mesures d'exploitation pendant les travaux | 1 800 |
| Superstructure | 1 400 |
| Bâtiment technique : dépôt du service électrique | 2 500 |
| Installations électriques : sous-station, ligne de contact, installation de sécurité yc télécommande | 2 800 |
| Total | 8 500 |
| Montant à financer en 2011 | 1 000 |
| Solde à financer entre 2007 et 2010 | 7 500 |

Gare de Gstaad

| <i>Type d'objets</i> | <i>Devis (KCHF)</i> |
|--|---------------------|
| Infrastructure, ouvrage d'art et bâtiment : réaménagement de l'infrastructure des voies selon géométrie de voies corrigée, aménagement d'un passage sous-voies inférieur piétonnier, création de quais surélevés partiellement couverts d'une marquise, aménagement d'un bâtiment technique (sous-station électrique, installations de télécommunication et de sécurité) | 5 440 |
| Superstructure | 2 260 |
| Installations électriques : sous-station, ligne de contact, installation de télécommunication | 1 615 |
| Installation de sécurité yc télécommande | 2 245 |
| Mesures d'exploitation pendant les travaux | 340 |
| Total | 11 900 |

Gare de Saanenmöser

| <i>Type d'objets</i> | <i>Devis (KCHF)</i> |
|--|---------------------|
| Infrastructure | 525 |
| Superstructure | 2 335 |
| Bâtiments | 160 |
| Ligne de contact | 565 |
| Sous-station | 1 795 |
| Installation de sécurité | 63 |
| Installation de télécommande | 25 |
| Installation de télécommunication | 42 |
| Mesures d'exploitation pendant les travaux | 40 |
| Total | 5 550 |

2.3.6 *Transports Montreux – Vevey – Riviera (MVR) / Vevey – Chexbres (VCh)*

Ligne Montreux – Glion – Rochers de Naye (MGN)

| | | |
|---|--------------|----------------|
| Montreux - Glion - Rochers de Naye : | | |
| Montreux – Caux | | |
| Assainissement sur 250.2 m du tunnel de Valmont, long de 388.8 m (1908) | 2 400 | <i>Infra</i> |
| Renouvellement voie à crémaillère Tremblex – Caux, 1.50 km (1892) | 1 500 | <i>Super</i> |
| Rénovation remise et dépôt infrastructure de Glion (années 1900) | 1 800 | <i>Bât</i> |
| Surveillance vidéo de l'infrastructure et information aux voyageurs | 240 | <i>IST</i> |
| Renouvellement de véhicules de service | 500 | <i>Service</i> |
| Projets en cours approuvés débordant sur 2006 (autofinancement) | 47 | <i>Divers</i> |
| Objets divers (187.5 KCHF par an en moyenne) | 750 | <i>Divers</i> |
| Total des investissements | 7 237 | Total |
| Couverture par amortissements | 1 330 | Amort |
| Solde à charge du crédit-cadre | 5 907 | CC |

| Montreux - Glion - Rochers de Naye : | | |
|---|---------------|---------------|
| Caux - Rochers de Naye | | |
| Renouvellement complet de la voie à crémaillère Caux – Naye (rampe : max 220‰), 5.80 km (1892) | 11 600 | <i>Infra</i> |
| Assainissement galerie de Naye aval, 186 m' (1892/1937) | 1 800 | <i>Infra</i> |
| Assainissement galerie du Merdasson, 53 m' (1892) | 500 | <i>Infra</i> |
| Renouvellement ligne de contact sur les tronçons les plus critiques | 1 250 | <i>ITE</i> |
| Surveillance vidéo de l'infrastructure et information aux voyageurs | 100 | <i>IST</i> |
| Assainissement galerie de Fontaine, aval et amont, 117 m' (1892/1937) | 1 200 | <i>Infra</i> |
| Objets divers (240 KCHF par an en moyenne) | 960 | <i>Divers</i> |
| Total des investissements | 17 410 | Total |
| Couverture par amortissements | 0 | Amort |
| Solde à charge du crédit-cadre | 17 410 | CC |

Ligne Vevey – Blonay – les Pléiades (CEV)

| | | |
|--|---------------|----------------|
| Vevey - Les Pléiades : Vevey - Blonay – Ondallaz | | |
| Assainissement viaduc Blonay – Chamby (1910) | 1 800 | <i>Infra</i> |
| Renouvellement 1 km de voie et drainage sur 2 km | 1 900 | <i>Super</i> |
| Renouvellement voie crémaillère (rampe max : 230‰) entre Blonay – Ondallaz sur une longueur de 3.3 km (1910) yc remplacement de six branchements | 6 500 | <i>Super</i> |
| Modernisation sous-station Chevalleyres | 400 | <i>ITE</i> |
| Renouvellement de la ligne de contact 1.0 km (conception de 1910) | 600 | <i>ITE</i> |
| Surveillance vidéo de l'infrastructure et information aux voyageurs | 435 | <i>IST</i> |
| Fibre optique Vevey - Blonay - Chamby | 900 | <i>IST</i> |
| Assainissement de PN | 400 | <i>IST</i> |
| Renouvellement de véhicules de service | 900 | <i>Service</i> |
| Projets en cours approuvés débordant sur 2006 (autofinancement) | 516 | <i>Divers</i> |
| Objets divers (275 KCHF par an en moyenne) | 1 100 | <i>Divers</i> |
| Total des investissements | 15 451 | Total |
| Couverture par amortissements | 2 882 | Amort |
| Solde à charge du crédit-cadre | 12 569 | CC |
| Vevey - Les Pléiades : Ondallaz - Les Pléiades | | |
| Renouvellement voie crémaillère Ondallaz – Pléiades sur une longueur de 1.5 km (1910) yc remplacement d'un branchement | 2 000 | <i>Super</i> |
| Renouvellement de la ligne de contact sur une longueur de 1.5 km (conception de 1910) | 850 | <i>ITE</i> |
| Surveillance vidéo de l'infrastructure et information aux voyageurs | 100 | <i>IST</i> |
| Objets divers (125.5 KCHF par an en moyenne) | 502 | <i>Divers</i> |
| Total des investissements | 3 452 | Total |
| Couverture par amortissements | 0 | Amort |
| Solde à charge du crédit-cadre | 3 452 | CC |

Chemin de fer funiculaire Territet – Glion (TG)

| | | |
|---|------------|---------------|
| Renouvellement du système de commande et de contrôle | 609 | <i>IST</i> |
| Surveillance vidéo de l'infrastructure et information aux voyageurs | 80 | <i>IST</i> |
| Objets divers (37.5 KCHF par an en moyenne) | 150 | <i>Divers</i> |
| Total des investissements | 839 | Total |
| Couverture par amortissements | 0 | Amort |
| Solde à charge du crédit-cadre | 839 | CC |

Chemin de fer funiculaire Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin (VCP)

| | | |
|---|--------------|---------------|
| Assainissement de l'infrastructure (1900) : la longueur oblique de la ligne est de 1585 m ; reconstruction de la voir métrique sans ballast dans une infrastructure en béton ; installation d'une passerelle de service sur les ponts et viaduc | 2 000 | <i>Infra</i> |
| Surveillance vidéo de l'infrastructure et information aux voyageurs | 80 | <i>IST</i> |
| Objets divers (80 KCHF par an en moyenne) | 320 | <i>Divers</i> |
| Total des investissements | 2 400 | Total |
| Couverture par amortissements | 0 | Amort |
| Solde à charge du crédit-cadre | 2 400 | CC |

Chemin de fer funiculaire Les Avants – Sonloup (LAS)

| | | |
|--|--------------|---------------|
| Renouvellement du système de commande et de contrôle / réfection des cabines | 1 200 | <i>IST</i> |
| Surveillance vidéo de l'infrastructure et information aux voyageurs | 120 | <i>IST</i> |
| Objets divers (30 KCHF par an en moyenne) | 120 | <i>Divers</i> |
| Total des investissements | 1 440 | Total |
| Couverture par amortissements | 0 | Amort |
| Solde à charge du crédit-cadre | 1 440 | CC |

Chemin de fer Vevey – Chexbres (VCh)

| | | |
|---|--------------|---------------|
| Reconstruction du pont de Burignon : 16.8 m (1900) | 1 400 | <i>Infra</i> |
| Reconstruction du pont de Chardonne : 5.8 m (1901/1940) | 700 | <i>Infra</i> |
| Objets divers (250 KCHF par an en moyenne) | 1 000 | <i>Divers</i> |
| Total des investissements | 3 100 | Total |
| Couverture par amortissements | 999 | Amort |
| Solde à charge du crédit-cadre | 2 101 | CC |

2.3.7 *Transports publics du Chablais (TPC)*

Ligne Aigle – Leysin (AL)

| | | |
|---|--------------|--------------|
| Réfection de 2.5 km de voie à crémaillère à 230‰ entre le dépôt d'Aigle et Rennaz avec pose d'ancrages de crémaillère (1968/1970 ; Feydey : 1918) | 4 500 | <i>Super</i> |
| Total des investissements | 4 500 | Total |
| Couverture par amortissements | 1 670 | Amort |
| Solde à charge du crédit-cadre | 2 830 | CC |

Ligne Aigle - Ollon - Monthey – Champéry (AOMC)

| | | |
|---|---------------|--------------|
| Assainissement du tunnel de Troistorrens : long de 93 m (1906) | 5 000 | <i>Infra</i> |
| Rénovation de 4.53 km de tronçons de voie, yc à crémaillère : km 5.64 au km 7.90 (1963/71/74) : 2.26 km ; 1km entre Fayot et Val d'Iliez (1970) et 1.27 km entre La Cour et Champéry (1970) | 5 200 | <i>Super</i> |
| Équipement du block de ligne, 3ème et dernière étape : Chemex - Champéry | 5 000 | <i>IST</i> |
| Assainissement de passages à niveau : Monthey, tramways ; Tavys ; St-Triphon village ; Les Arnoux ; Lombard ; Croix de Nant 1 et 2 ; Charney ; Chemex 1 et 2 ; En Play ; Troistorrens | 3 500 | <i>IST</i> |
| Total des investissements | 18 700 | Total |
| Couverture par amortissements | 7 893 | Amort |
| Participation de tiers pour PN | 1 750 | Tiers |
| Solde à charge du crédit-cadre | 9 057 | CC |

Ligne Aigle - Sépey – Diablerets (ASD)

| | | |
|--|---------------|--------------|
| Protection contre les chutes de pierres : mise en place de filets et purge des zones dangereuses | 1 000 | <i>Infra</i> |
| Rénovation d'ouvrages d'art et de murs de soutènement : Pont de la Forclaz (1914) | 500 | <i>Infra</i> |
| Réfection de la voie : 4.5 km (1963) | 3 900 | <i>Super</i> |
| Rénovation de 20 km de la ligne de contact (1914) : Changement du fil de contact, de mâts et du matériel d'attache par tronçon sur l'ensemble de la ligne. | 3 900 | <i>ITE</i> |
| Remplacement de la sous-station du Pont de la Tine (1914) | 800 | <i>ITE</i> |
| Assainissement de passages à niveau : Grand Hôtel ; Exergillod ; Verschiez 1 et 2; Les Nicolets ; Rte de la Forclaz | 530 | <i>IST</i> |
| Total des investissements | 10 630 | Total |
| Couverture par amortissements | 2 546 | Amort |
| Participation de tiers pour PN | 265 | Tiers |
| Solde à charge du crédit-cadre | 7 819 | CC |

Ligne Bex-Villars-Bretaye (BVB)

| | | |
|---|---------------|--------------|
| | 800 | <i>Infra</i> |
| Réfection de voie crémaillère, 4.5 km en 200‰ entre Villars et Bretaye. | 6 000 | <i>Super</i> |
| Remplacement de la sous-station de Plan du Four aux Bouquetins par deux sous-stations de 1500 KW chacune à Plan du Four | 1 600 | <i>ITE</i> |
| Changement du fil de contact, 4.5 km entre Villars et Bretaye, 4 km entre Bévieux et Gryon. | 1 200 | <i>ITE</i> |
| Equipement d'une installation de sécurité sur le tronçon Villars - Bretaye | 2 900 | <i>IST</i> |
| Assainissement de passages à niveaux : Bois-Gentil ; Barboleusaz, Gryon, Pont Cantova, Arveyes | 1 200 | <i>IST</i> |
| Total des investissements | 13 700 | Total |
| Couverture par amortissements | 3 025 | Amort |
| Participation de tiers pour PN | 1 696 | Tiers |
| Solde à charge du crédit-cadre | 8 979 | CC |

2.4 Résumé des investissements par type

Le tableau suivant présente un résumé des investissements par type :

| Récapitulation par type d'investissement | Total | Part en % |
|---|----------------|-------------|
| Infrastructure (Infra) | 51 350 | 24% |
| Global (réfection complète de gares) | 35 410 | 16% |
| Superstructure (Super) | 50 311 | 23% |
| Bâtiment (Bât) | 4 780 | 2% |
| Installations pour la traction électrique (ITE) | 15 500 | 7% |
| Installations de télécommunication et de sécurité (IST) | 46 687 | 21% |
| Service | 4 400 | 2% |
| Divers | 10 597 | 5% |
| Total | 219 035 | 100% |

2.5 Financement des investissements

Le tableau suivant présente la répartition du financement des investissements entre fonds d'amortissements, participations de tiers et enfin le montant des prêts conditionnellement remboursables à financer par les crédits-cadres fédéral et cantonal.

La dernière colonne présente le montant imputable au territoire vaudois. Deux lignes sont intercantionales :

- Montreux – Zweisimmen : 55% à charge du territoire vaudois, le solde imputable aux territoires bernois et fribourgeois ;
- Aigle – Ollon – Monthey – Champéry : 35% à charge du territoire vaudois, le solde imputable au territoire valaisan.

| Récapitulation du financement | Total | Sur Vaud |
|---------------------------------------|----------------|----------------|
| Total des investissements | 219 035 | 171 707 |
| Couverture par amortissements | 53 912 | 43 823 |
| Participation de tiers pour PN | 6 652 | 5 514 |
| Solde à charge du crédit-cadre | 158 472 | 122 370 |

2.6 Répartition des prêts à charge des crédits-cadres de la Confédération et du canton de Vaud

La répartition pour les lignes et tronçons de lignes ferroviaires cofinancés par la Confédération et les cantons évoluera entre 2006 et 2010. Le taux de participation du canton sera ainsi le suivant :

- 2007 : 66% selon la législation en vigueur
- 2008 – 2012 : 50% selon les taux annoncés par l'OFT, établis d'après les règles de la RPT (ces taux seront formellement confirmés par ordonnance du Conseil fédéral).

Les prêts alloués aux tronçons et lignes mentionnées au chapitre 2.1.2 (infrastructure des tronçons de chemins de fer non reconnus par la Confédération comme lignes régionales ; infrastructure des funiculaires) sont entièrement à charge du canton.

La répartition entre la Confédération et le canton de Vaud tient aussi compte de l'échéancier de la libération des prêts selon la planification annuelle des investissements entre 2007 et 2010.

La répartition se présente ainsi comme suit entre la Confédération et le canton :

| Répartition du crédit-cadre entre la Confédération et le canton de Vaud par ligne | Total | Part CH | Part Vaud |
|--|----------------|----------------|------------------|
| Le Pont - Le Brassus | 2 667 | 1 162 | 1 505 |
| Yverdon - Sainte-Croix | 1 805 | 857 | 948 |
| Orbe - Chavornay | 1 136 | 517 | 619 |
| Nyon - St-Cergue - Morez | 714 | 328 | 386 |
| Morges - Bière - Cossonay | 833 | 397 | 436 |
| Lausanne - Echallens - Bercher | 9 370 | 4 104 | 5 266 |
| Montreux - Zweisimmen (part sur Vaud) | 36 929 | 17 393 | 19 536 |
| Montreux - Caux - Rochers de Naye | 23 317 | 2 490 | 20 827 |
| Vevey - Blonay - Les Pléiades | 16 021 | 5 749 | 10 272 |
| Funiculaire Territet - Glion | 839 | 0 | 839 |
| Vevey - Chardonne - Mont-Pèlerin | 2 400 | 0 | 2 400 |
| Funiculaire Les Avants - Sonloup | 1 440 | 0 | 1 440 |
| Vevey - Puidoux-Chexbres | 2 101 | 1 015 | 1 086 |
| Aigle - Leysin | 2 830 | 1 113 | 1 717 |
| Aigle - Ollon - Monthey - Champéry (part sur Vaud) | 3 170 | 1 409 | 1 761 |
| Aigle - Le Sépey - Les Diablerets | 7 819 | 3 420 | 4 399 |
| Bex - Villars - Bretaye | 8 979 | 4 183 | 4 796 |
| Totaux | 122 370 | 44 137 | 78 233 |

En distinguant les objets bénéficiant d'une participation fédérale et ceux qui sont entièrement à charge du canton, la répartition se présente comme suit :

| | Total | Part CH | Part Vaud |
|---|----------------|----------------|------------------|
| Lignes / tronçons régionaux cofinancés par la Confédération | 96 829 | 44 137 | 52 692 |
| Lignes / tronçons régionaux entièrement à charge du canton | 25 541 | 0 | 25 541 |
| Totaux | 122 370 | 44 137 | 78 233 |

La contribution fédérale aux lignes sur territoire vaudois représente le 5.5 % du total du crédit-cadre fédéral de 800 MCHF.

Ce tableau met en évidence les besoins de rénovation importants des lignes ferroviaires du bassin de transports Riviera - Pays d'Enhaut et dans une moindre proportion de celles du Chablais. Les autres lignes du canton ont en effet bénéficié des programmes de rénovation technique conduits depuis les années 70 pour moderniser et rénover leurs infrastructures.

2.7 Montant du crédit-cadre cantonal destiné à l'octroi de prêts conditionnellement remboursables pour la part cantonale au 9^{ème} crédit-cadre fédéral (2007 – 2010)

Sur une base de prix de 2006, le montant total net du crédit-cadre cantonal s'élève à 78.233 MCHF.

Un taux de renchérissement prévisionnel annuel de 2.0 % est retenu comme hypothèse pour la période 2007 – 2010 et est appliqué selon la planification des engagements annuels.

Compte tenu de cette hypothèse de renchérissement, **le montant du crédit-cadre s'élève ainsi à 82.1 MCHF**

3. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

3.1 Conséquences sur le bilan de l'Etat

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

L'échéancier de la libération des prêts a été planifié d'entente avec l'OFT, de manière à également tenir compte du plan de libération des prêts de la Confédération :

| | |
|-------|----------------|
| 2007 | CHF 19'290'000 |
| 2008 | CHF 24'298'000 |
| 2009 | CHF 20'161'000 |
| 2010 | CHF 18'351'000 |
| Total | CHF 82'100'000 |

Formellement, l'engagement des contributions de ce 1^{er} crédit-cadre pourra être décidé durant une période de 4 ans à compter dès la date d'entrée en vigueur du décret. La libération des prêts octroyés pourra en revanche déborder au-delà de cette échéance.

3.2 Amortissement annuel

Néant.

3.3 Charges d'intérêt

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

$$\frac{\text{CHF } 82'100'000 \times 5,0 \times 0,55}{100} = \text{CHF } 2'257'800.-.$$

Cette charge interviendra durant la période de constitution du correctif d'actif du prêt conditionnellement remboursable, soit pendant 40 ans.

Selon la loi cantonale sur les transports publics du 11 décembre 1990, les communes ne contribuent pas directement aux investissements, mais en revanche, elles participent aux charges financières à raison de 30% pour les lignes régionales ou assimilées au trafic régional. Ainsi, la charge théorique d'intérêts de CHF 2'257'800.- se répartit comme suit entre l'Etat et les communes :

- Part de l'Etat : 70% : CHF 1'580'500.-
- Part des communes : 30% : CHF 677'300.-

Dans la pratique, la participation des communes est calculée selon le taux moyen des emprunts de l'Etat durant l'année précédente (environ 3.1 % l'an actuellement).

3.4 Effets sur le personnel de l'Etat

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

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Charges liées au correctif d'actif des prêts conditionnellement remboursables

Les prêts font l'objet d'un correctif d'actif conformément aux recommandations du Contrôle cantonal des finances et à la nouvelle loi sur les finances. Le financement du correctif d'actif sera effectué durant 40 ans, soit à raison de 2.5% du montant des prêts conditionnellement remboursables (taux arrondi).

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

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

L'évolution se présente ainsi comme suit :

| Années (montants en KCHF) | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 (et ss.) |
|---|------|-------|-------|------------------|
| Charges liées au correctif d'actif : Etat et communes | 482 | 1'090 | 1'594 | 2'051 |
| Etat : 70% | 338 | 763 | 1'116 | 1'436 |
| Communes : 30% | 145 | 327 | 478 | 615 |

Augmentation des indemnités d'infrastructure versées aux entreprises

De leur côté, les entreprises verront leurs charges d'amortissement augmenter, suite aux investissements financés par le crédit-cadre. Dans la mesure où les objets financés par le crédit-cadre remplacent des investissements complètement amortis, de surcroît calculés sur des valeurs d'achat remontant à plusieurs décennies, on ne peut pas déduire d'amortissements sur les objets renouvelés.

Le calcul est basé sur un taux d'amortissement moyen de 2.8 % pour les investissements imputables au territoire vaudois, déterminé selon la répartition par type d'investissements (cf chapitre 2.3).

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

A l'extrême, une sécurité insuffisante peut conduire l'OFT à interdire l'exploitation de la ligne, induisant des travaux urgents non planifiés et généralement très coûteux, pour obtenir à nouveau l'autorisation de rouler.

Selon la loi cantonale sur les transports publics du 11 décembre 1990, l'évolution de la part de communes se présente comme suit :

| Années (montants en KCHF) | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 (et ss.) |
|-----------------------------------|------|-------|-------|------------------|
| Amortissements : Etat et communes | 496 | 1'179 | 1'747 | 2'228 |
| Etat : 70% | 347 | 825 | 1'223 | 1'560 |
| Communes : 30% | 149 | 354 | 524 | 668 |

3.6 Conséquences sur les communes

Les conséquences pour les communes sont présentées aux chapitres 3.3 et 3.5 précédents.

3.7 Impacts sur l'environnement et la consommation d'énergie

Le projet de décret a fait l'objet d'une évaluation en appliquant la « boussole vaudoise du développement durable ».

La synthèse de l'évaluation du projet de décret est la suivante :

Thème / indicateur

| Environnement | Favorable |
|--|-------------------|
| • Gestion de l'eau et qualité de l'eau | Sans effet |
| • Consommation et qualité du sol | Favorable |
| • Matériaux: consommation et recyclage | Sans effet |
| • Diversité biologique et espace naturel | Sans effet |
| • Qualité de l'air et climat | Favorable |
| • Consommation et qualité de l'énergie | Favorable |
| Economie | Sans effet |
| • Revenu, coût de la vie et emploi | Sans effet |
| • Promotion et structure économique | Sans effet |
| • Efficacité des ressources | Favorable |
| • Finances publiques: dépenses, revenus et investissements | Favorable |
| • Innovations et savoir | Sans effet |
| Société | Favorable |
| • Environnement naturel, architectural et construit (ENAC) | Favorable |
| • Santé | Favorable |
| • Cohésion sociale | Favorable |
| • Loisirs et culture | Favorable |
| • Education | Favorable |

3.8 Programme de législature

Le développement des transports publics, notamment dans les agglomérations, figure dans les objectifs du programme de législature.

3.9 Article 163 de la Constitution cantonale

Conformément à l'article 163, 2ème alinéa Cst-VD, « *avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat s'assure de leur financement et propose, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires* ».

Le Service juridique et législatif (SJL) a examiné le projet de décret en se référant à la directive du Conseil d'Etat du 4 mai 2005 précisant les modalités d'application de cette disposition. La notion de la dépense 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. Autrement dit, pour être liée, la dépense doit se faire à des conditions qui ne donnent à l'opération « aucune caractéristique particulière » (Pierre Moor, Droit administratif, vol. I, Berne 1994, n. 3.5.3.5).

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

Il s'agit d'investissements nécessaires pour assurer la sécurité et la fiabilité de l'exploitation de lignes considérées comme régionales, compte tenu de l'évolution des normes de sécurité fixées par l'autorité de surveillance, notamment en matière d'installations de sécurité et de télécommunication, d'assainissement des passages à niveaux, de protection contre les incendies en tunnel et de gabarits d'espaces libres entre les véhicules et les ouvrages fixes. Ces exigences découlent en particulier de l'article 17 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF), laquelle s'applique en particulier aux entreprises ferroviaires concessionnaires. Selon cette disposition, les installations ferroviaires et les véhicules doivent être construits, exploités, entretenus et renouvelés conformément aux exigences du trafic et de la protection de l'environnement et aux progrès de la technique ; les besoins des personnes à mobilité réduite doivent être pris en compte de manière appropriée. En outre, dans la mesure où les engagements attendus des entreprises concernées tiennent compte de la qualité de leur gestion et de leur capacité financière, la

contribution de l'Etat et des communes, fixée après déduction de la participation de la Confédération, est conforme aux dispositions légales en la matière (articles 9 et suivants LTPu).

Dès lors, les charges découlant du crédit cadre proposé constituent des dépenses liées. Le projet de décret n'est donc pas soumis aux exigences de l'article 163, 2ème alinéa Cst-VD.

3.10 Plan directeur cantonal

Le projet de décret s'inscrit dans les objectifs du plan directeur cantonal actuellement à l'examen du Grand Conseil.

3.11 RPT (Conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Le projet de décret tient compte des dispositions de la RPT qui entrera en vigueur en 2008.

Pour mémoire, les transports publics régionaux restent une tâche partagée entre la Confédération et les cantons.

Les nouveaux taux de participation, applicables dès 2008, entre la Confédération et les cantons sont pris en compte.

3.12 Simplifications administratives

Le projet n'a pas d'incidences

3.13 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement de l'Etat

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences sur le budget :

| Intitulé (milliers de CHF) | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 et ss | Total |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|
| Personnel suppl. (ETP) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Frais d'exploitation | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Charge th. d'intérêt (ch. 3.3) | 2'258 | 2'258 | 2'258 | 2'258 | 90'310 |
| Amortissement (ch. 3.2) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Prise en charge service de la dette | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Autres charges suppl. : charges liées au correctif d'actif des prêts cond. remb. | 482 | 1'090 | 1'594 | 2'051 | 82'100 |
| Autres charges suppl. : indemnités pour amort. suppl. | 496 | 1'179 | 1'747 | 2'228 | 79'577 ⁶ |
| Total augm. des charges | 3'236 | 4'526 | 5'598 | 6'537 | 251'987 |
| Diminution des charges | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Revenus suppl. : part communes aux intérêts (Charge th.) | 677 | 677 | 677 | 677 | 27'093 |
| Revenus suppl. : charges liées au correctif d'actif des prêts cond. remb. | 145 | 327 | 478 | 615 | 24'630 |
| Revenus suppl. : part communes indemnités pour amort. suppl. | 149 | 354 | 524 | 668 | 23'873 |
| Total net | 2'265 | 3'168 | 3'919 | 4'576 | 176'391 |

⁶ L'écart entre le total des amortissements et des correctifs d'actif résulte du fait que le taux de participation de la Confédération aux prêts est de 34% en 2007, alors que dès 2008 son taux de participation aux indemnités est de 50%, de même que pour les prêts.

* * *

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 DECRET

Accordant un crédit-cadre de 82.1 millions de francs pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux entreprises ferroviaires concessionnaires concernant les contributions d'investissement destinées à l'infrastructure (1^{er} crédit-cadre cantonal)

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi sur les transports publics du 11 décembre 1990,

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

décète

Article premier – Un crédit-cadre maximum de 82.1 millions de francs est accordé au Conseil d'Etat pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux entreprises ferroviaires concessionnaires concernant les contributions d'investissement destinées à l'infrastructure (1^{er} crédit-cadre cantonal)

Art. 2. – Les prêts conditionnellement remboursables font l'objet d'un correctif d'actif qui sera constitué durant 40 ans.

Art. 3. – Le Département des infrastructures subordonne l'octroi des contributions d'investissement aux conditions particulières prévues à l'article 11 de la loi cantonale sur les transports publics.

Art. 4. – Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 2, lettre b, de la Constitution cantonale.

Le présent décret entrera en vigueur dès sa publication.

Donné, etc.

Ainsi délibéré et adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le

Le président :

Charles-Louis Rochat

Le chancelier :

Vincent Grandjean