

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Albert Chapalay concernant la mise en conformité des passages à niveau sur les lignes de chemin de fer

Rappel de l'interpellation

Depuis quelques années, il est question de la mise en conformité des passages à niveau sur les lignes de chemin de fer. Le canton de Vaud, bien évidemment, pour ses lignes de chemin de fer concessionnées va devoir appliquer les bases légales fédérales ci-après:

Bases légales

- Ordonnance sur les chemin de fer (art. 37) qui fixe le délai au 31 décembre 2014 (art.37f) (RS 742.141.1)
- Loi sur les chemins de fer (art. 25 à 32) pour la répartition des frais (RS 742.101)

Les mesures préconisées sont définies de façon générale avec des dérogations possibles. Il n'en demeure pas moins que le délai pour l'exécution des travaux nécessaires est relativement court, il reste fixé à fin 2014.

Dans ce contexte, l'analyse des besoins établie par la compagnie du chemin de fer Montreux-Oberland bernois pour les lignes du MOB et du Montreux-Vevey-Riviera (MVR) présente un inventaire de 183 passages à niveaux à mettre en conformité.

Pour les communes vaudoises de Montreux, Rossinière, Château-d'Oex et Rougemont il s'agit de :

- 12 passages à équiper d'une installation de sécurité (150'000 francs/pièce) ;
- 54 passages à supprimer (de 20'000 à 200'000 francs/pièce pour aménagements de route, chemin, regroupement, etc.).

Plusieurs autres compagnies de chemin de fer, notamment:

Vevey-Chexbres (VCh), Transports Vallée de Joux-Yverdon-les-Bains-Ste-Croix (TRAVYS), Transports publics de la région lausannoise (TL), Transports publics du Chablais (TPC), Lausanne-Echallens-Bercher (LEB), Transports de la région Morges-Bière-Cossonay (MBC), Nyon-Ste-Croix-Morez (NStCM) situées sur territoire vaudois devront aussi appliquer les règles définies dans la loi fédérale et son ordonnance d'application.

Dès lors, d'importantes dépenses devront être engagées par les compagnies concernées, les collectivités publiques et les propriétaires bénéficiaires dans des proportions qui seront établies au cas par cas. Une planification consensuelle avec les exploitants me semble indispensable devant les multiples cas de figure auxquels seront confrontés les concessionnaires vaudois.

Je pose dès lors les questions suivantes au Conseil d'Etat en le priant de bien vouloir informer le Grand Conseil sur les points suivants :

1. Le Conseil d'Etat possède-t-il l'inventaire de tous les objets concernés, sur territoire vaudois, par l'ordonnance sur les chemins de fer citée ci-avant ?
2. Comment le Conseil d'Etat entend-il s'engager pour soutenir financièrement les mesures qui seront proposées pour les assainissements préconisés ?
3. Est-ce qu'un calendrier est déjà planifié pour satisfaire au délai fixé par la Confédération ?

Je remercie, par avance, le Conseil d'Etat pour ses réponses.

Ne souhaite pas développer.

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Pour mémoire, les règles de financement des mesures d'assainissement des passages à niveau sont les suivantes (source : site de Office fédéral des transports (OFT), rubrique concernant l'assainissement des passages à niveau pour 2014, mise à jour du 6 mars 2009) :

Les coûts inhérents à la création ou à la modification de croisements entre les chemins de fer et des routes publiques ou privées, sont répartis conformément à l'art. 25 ss de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF). Lorsqu'un croisement doit être établi entre une nouvelle voie de chemin de fer servant au trafic public et une route publique, ou, entre une nouvelle route publique et le chemin de fer, le propriétaire de la nouvelle voie de circulation supporte ainsi les frais de toute l'installation au lieu de croisement (art. 25 al. 1 LCdF). Si un passage à niveau doit être remplacé par un passage inférieur ou supérieur, ou être supprimé par suite du déplacement de la route, les coûts de toutes les modifications apportées aux installations ferroviaires et routières sont supportés, par l'entreprise ferroviaire si les modifications répondent principalement aux besoins du trafic ferroviaire, ou par le propriétaire de la route si les modifications répondent principalement aux besoins du trafic routier (art. 26 al. 1 LCdF). Dans tous les autres cas de changements apportés à un croisement, y compris l'adaptation et l'optimisation des installations de sécurité, l'entreprise de chemin de fer et le propriétaire de la route se répartiront les frais découlant de l'ensemble des modifications aux installations ferroviaires ou routières, dans la mesure où elles sont dues au développement du trafic empruntant l'un ou l'autre des moyens de communication (art. 26 al. 2 LCdF).

S'agissant des frais d'entretien et de rénovation, de même que des modifications qui ne sont pas requises par l'évolution du trafic, les articles 25 à 29 LCdF s'appliquent.

Dans tous les cas, chacune des parties devra participer aux frais, ce, dans la mesure des avantages qu'elle retire de la modification des installations (art. 27 al. 1 LCdF). Si l'une des parties présente des exigences spéciales, dans l'intérêt de l'amélioration durable de ses propres installations, ou de leur aménagement ultérieur, elle devra supporter seule les frais qui en découlent au point de croisement (art. 27 al. 2 LCdF).

La part de frais incombant à l'entreprise ferroviaire est financée sur le budget ordinaire. Elle est donc intégrée à la planification à moyen terme (4 ans) de l'entreprise et financée comme tout autre projet. A cette fin, les fonds d'amortissement sont utilisés en premier. En cas de besoin, un prêt peut être octroyé conformément à l'art. 56 LCdF.

En règle générale, les frais sont répartis par moitié entre le chemin de fer et le propriétaire de la route pour l'assainissement d'un passage à niveau existant dans les cas mentionnés à l'article 26, al. 2 LCdF cité ci-dessus.

Selon le dernier paragraphe du document de l'OFT, il appartient ainsi à chaque entreprise d'intégrer dans sa planification financière à moyen terme sa part aux investissements nécessaires pour l'assainissement des passages à niveau. Le cas échéant, si les fonds provenant des amortissements sont insuffisants, des prêts conditionnellement remboursables sont alloués aux entreprises par la Confédération et les cantons en application de l'art. 56 de la LCdF. Actuellement, pour la part des investissements imputables au canton de Vaud, le taux de participation de la Confédération est de 50%, le canton prenant en charge l'autre 50%.

Au niveau vaudois, les prêts conditionnellement remboursables alloués par le canton s'inscrivent dans le décret du 29 mai 2007 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). Ce crédit-cadre porte sur la période 2007 – 2010.

Chaque entreprise de transport public a ainsi pu soumettre dans sa planification des investissements d'infrastructure pour la période 2007 - 2010 les besoins nécessaires à leur programme d'assainissement des passages à niveau. L'exposé des motifs no 423 présenté en mai 2007 au Grand Conseil énumère la liste des objets planifiés pour la période 2007 – 2010. Chaque entreprise a ainsi défini ses priorités. De manière générale, la compagnie du Montreux Oberland bernois (MOB) et la société des Transports Montreux – Vevey – Riviera (MVR) ont mis l'accent pour la période 2007 – 2010 sur la rénovation des ouvrages d'art et des réaménagements de gares (par exemple, la gare de Château d'Oex pour 7.5 MCHF ou celle des Avants pour 6.6 MCHF). On peut encore relever que ces deux sociétés bénéficient dans ce 1^{er} crédit-cadre du 70% des prêts alloués par le canton (55.3 MCHF pour un total de 78.2 MCHF), permettant de combler un important retard dans le renouvellement de l'infrastructure de leurs lignes.

Compte tenu du délai d'assainissement d'ici à fin 2014, le Conseil d'Etat donnera ainsi la priorité aux investissements nécessaires à l'assainissement des passages à niveau dans les prochains crédits-cadre (selon nouvelle planification de la Confédération : crédit-cadre 2011 – 2012 ; crédit-cadre 2013 – 2016). Les entreprises devront le cas échéant reporter d'autres investissements nécessaires pour se concentrer sur l'assainissement des passages à niveau.

Il faut encore relever que les chemins fer MOB et MVR présentent aujourd'hui un certain retard en matière d'assainissement

des passages à niveau par rapport aux autres lignes ferroviaires du canton qui ont conduit au cours de ces dernières années d'importants programmes d'assainissement (par exemple les Transports publics du Chablais (TPC) pour la ligne Aigle-Ollon-Monthey-Champéry, notamment sur le territoire de la commune d'Ollon, d'entente avec l'autorité communale). Comme le relève le développement de l'interpellation, la concertation avec les propriétaires des routes concernés implique un engagement important des directions d'entreprises pour mettre en place les solutions les plus appropriées, notamment en cas de faible trafic (dessertes agricoles, par exemple).

Les mesures à mettre en œuvre sont fixées dans les Dispositions d'exécution de la l'Ordonnance fédérale sur les chemins de fer. L'Union des transports publics (UTP), association regroupant les entreprises suisses, organise également des colloques sur ce thème.

Il convient enfin de rappeler que sur le territoire cantonal, tous les passages à niveau vaudois les plus dangereux avec un temps de visibilité pour l'automobiliste inférieur ou égal à 6 secondes ont été assainis à la fin de l'année 2007.

1. Le Conseil d'Etat possède-t-il l'inventaire de tous les objets concernés, sur territoire vaudois, par l'ordonnance sur les chemins de fer citée ci-avant ?

Le Service de la mobilité (SM) du Département des infrastructures dispose de l'inventaire des passages à niveau avec leur niveau d'équipement établi en 2004 par l'OFT suite à une enquête conduite auprès des directions des entreprises de chemin de fer.

Cet office a demandé par courrier du 28 janvier 2009 à toutes les compagnies de chemin de fer suisses d'actualiser l'inventaire de leurs passages à niveau et de le transmettre à l'OFT. Les inventaires mis à jour doivent permettre une identification précise des passages à niveau (tronçon avec kilométrage, canton et commune de localisation, nom), et énumérer les mesures prévues d'assainissement si elles sont déjà connues.

Ensuite, l'OFT analysera les différents inventaires et les répertoriera dans une base de donnée en y mentionnant les indications les plus importantes. La base de donnée sera accessible sur demande des milieux intéressés (entreprises de chemin de fer, cantons, communes, etc.).

Par ailleurs, le SM peut aussi obtenir directement auprès des directions des entreprises de chemins de fer cette information tenue à jour avec la planification des mesures prévues. Comme mentionné dans le préambule, il appartient aux entreprises de planifier le financement des mesures d'assainissement dans leur plan à moyen terme des investissements d'infrastructure.

2. Comment le Conseil d'Etat entend-il s'engager pour soutenir financièrement les mesures qui seront proposées pour les assainissements préconisés ?

Comme mentionné dans le préambule, le soutien du canton est assuré au moyen des crédits-cadre cantonaux pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables destinés à l'infrastructure.

3. Est-ce qu'un calendrier est déjà planifié pour satisfaire au délai fixé par la Confédération ?

La prochain crédit-cadre cantonal destiné à l'infrastructure pour la période 2011 – 2012 sera préparé simultanément au crédit-cadre fédéral qui sera soumis aux Chambres fédérales durant la 2^{ème} moitié de 2010. D'ici cette nouvelle échéance, il appartient aux entreprises de réaliser les assainissements de passages à niveau planifiés dans le présent crédit-cadre, actuellement en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 17 juin 2009.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean