

## EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

**accordant un crédit-cadre de 39.3 millions de francs pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux chemins de fer privés concernant les contributions d'investissement destinées à l'infrastructure (2e crédit-cadre cantonal)**

et

## RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

**sur le postulat André Marendaz et consorts concernant les mesures de sécurité dans les compagnies ferroviaires privées des transports publics. Sont-elles encore adéquates ? Le canton compte-t-il mettre les moyens financiers suffisants afin de garantir une sécurité adéquate pour les employés et les utilisateurs ? (10\_POS\_221)**

### 1 PRÉSENTATION DU PROJET

#### 1.1 Financement de l'infrastructure ferroviaire suisse (CFF et chemins de fer privés)

##### 1.1.1 Principes de financement selon la législation fédérale

Les principes de financement figurent dans le message du Conseil fédéral sur le financement de l'infrastructure ferroviaire suisse (CFF et chemins de fer privés) et sur la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour les années 2011 et 2012 du 23 juin 2010 (10.061 – feuille fédérale 2010-4495). Les éléments du présent chapitre 1.1 présentent les points pertinents de ce message en relation avec le financement de l'infrastructure des chemins de fer privés et la participation du canton de Vaud à ce financement, objet du projet de décret :

- ***Révision des actes normatifs relatifs aux transports publics entrée en vigueur le 1er janvier 2010***

*La loi fédérale du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2 (Révision des actes normatifs relatifs aux transports publics) a séparé les bases juridiques du financement du transport public des voyageurs (désormais régi par la loi sur le transport de voyageurs, LTV) et celles du financement de l'infrastructure ferroviaire. Les modifications de la loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF), entrées en vigueur le 1er janvier 2010, ont harmonisé dans une large mesure les instruments du financement de l'infrastructure des CFF et des chemins de fer privés.*

*Le contrôle de gestion du financement de l'infrastructure des CFF et des chemins de fer privés suit donc les mêmes règles, fixées dans la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101) révisée et dans la nouvelle ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF). La principale différence réside dans le mode de financement : en dérogation à l'art. 49, al. 1, LCdF, qui prévoit que la Confédération et les cantons financent ensemble l'infrastructure ferroviaire, l'infrastructure ferroviaire des CFF telle que définie à l'art. 49, al. 3, LCdF est financée exclusivement par la Confédération.*

– ***Solution biennale provisoire***

*La durée de validité de la convention sur les prestations négociée entre le Conseil fédéral et les CFF est limitée à deux ans en raison de la modification de l'ordonnance sur les finances de la Confédération (OFC, RS 611.01), décidée le 5 décembre 2008 par le Conseil fédéral. Elle sert à assurer que les arrêtés financiers pluriannuels et périodiques de grande portée, dont font partie le plafond de dépenses ou les crédits d'engagement pour l'infrastructure ferroviaire, soient soumis aux Chambres fédérales au début d'une période législative. Afin de resynchroniser les cycles décalés des cadres de crédit pour l'infrastructure ferroviaire et des périodes législatives, il y a lieu de recourir à une solution provisoire pour le financement de l'infrastructure en 2011 et 2012, au moyen d'une convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF exceptionnellement limitée à deux ans.*

*Ensuite, le financement de l'infrastructure des CFF et des chemins de fer privés reposera uniformément sur des périodes de commande quadriennales.*

*Puisque la période 2011–2012 représente une phase transitoire, la convention de prestations (CP) 11–12 est essentiellement calquée sur la CP 07–10. Pour le financement de l'infrastructure des chemins de fer privés, le passage de la commande jusqu'ici annuelle (parfois liée à des conventions d'investissement portant souvent sur des objets isolés) à un financement par programme biennal prépare dans une large mesure l'harmonisation complète prévue à partir de 2013 avec le système de financement de CFF Infrastructure, basé sur des conventions de prestations quadriennales.*

– ***Financement de l'infrastructure des chemins de fer privés***

*Le financement de l'infrastructure des chemins de fer privés se basait jusqu'ici sur des crédits d'engagement pluriannuels (crédits-cadre) pour les aides à l'investissement conformément à l'art. 56 de la LCdF et sur des indemnités convenues annuellement (contributions d'exploitation, fonds d'amortissement).*

*A l'exception des lignes d'importance nationale, les prestations sont commandées en commun par la Confédération et les cantons.*

– ***Crédit d'engagement lié aux conventions sur les prestations en lieu et place du 10e crédit-cadre et de financements par objet***

*La Révision des actes normatifs relatifs aux transports publics (RévTP) a abrogé l'ancien art. 61a LCdF, qui formait la base juridique du crédit-cadre pluriannuel limité aux aides à l'investissement. Le 9e crédit-cadre arrive à échéance à fin 2010. Il est donc impératif de*

*définir un nouveau financement de l'infrastructure des chemins de fer privés à partir de 2011. A partir des expériences positives faites avec le système de conventions de prestations (CP) pour le financement de l'infrastructure des CFF, le Conseil fédéral a créé, en édictant Ordonnance du 4 novembre 2009 sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF ; RS 742.120), les bases nécessaires à un ajustement. Cela signifie concrètement qu'un crédit d'engagement biennal sera requis pour le financement global de l'infrastructure des chemins de fer privés en lieu et place d'un 10e crédit-cadre pour les aides à l'investissement.*

*Les années 2011 et 2012 représentent une phase transitoire. Concernant l'infrastructure des chemins de fer privés, passer de la commande annuelle à une convention biennale sur les prestations destinée à financer un programme constitue une étape importante vers l'ajustement, dès 2013, au système de financement de CFF Infrastructure portant sur des conventions de prestations quadriennales.*

– **Objectifs pour l'infrastructure ferroviaire 2011–2012**

*Un aménagement de qualité des transports publics, notamment du réseau ferroviaire suisse, dense et performant, est un important facteur de succès dans la concurrence internationale et il contribue de manière déterminante à la réussite de la place économique suisse. Grâce aux chemins de fer, une large proportion du trafic des voyageurs et des marchandises se déroule avec efficacité sur le rail en ménageant l'environnement.*

*Pour la Confédération, l'objectif général est de maîtriser les besoins croissants de mobilité de manière performante et écologique. A partir de là, elle estime que l'objectif global des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire suisse – tant les CFF que les chemins de fer privés – doit être le suivant :*

- *Assurer une exploitation sûre, fiable et performante qui réponde aux exigences des trafics des voyageurs et des marchandises, et garantir le maintien de la qualité des infrastructures.*

*Cet objectif général permet de formuler des objectifs individuels présentés ci-après. A noter que l'infrastructure ferroviaire ne peut être une fin en soi ; elle doit s'ajuster de manière optimale au trafic qui se déroule sur son réseau.*

*En commandant l'exploitation et le maintien de l'infrastructure ferroviaire suisse pour les années 2011 et 2012, la Confédération lie concrètement ses attentes aux objectifs suivants :*

- *Garantir un niveau de sécurité élevé,*
- *Assurer la capacité du réseau,*
- *Utiliser de manière optimale les capacités disponibles,*
- *Améliorer l'interopérabilité,*
- *Augmenter la productivité.*

– ***Conventions de prestations pour l'infrastructure des chemins de fer privés 2011–2012  
Nouveau modèle de financement***

*Le modèle de financement appliqué dès 2011 comporte les nouveautés suivantes :*

- *Adaptation des instruments de financement des chemins de fer privés à ceux des CFF, avec un crédit d'engagement sur deux ans pour tous les paiements (contributions d'exploitation et d'investissement) ;*
- *Conclusion de conventions de prestations biennales avec les gestionnaires de l'infrastructure pour des contributions d'exploitation et d'investissement (contributions à fonds perdu pour compenser les frais d'amortissement et prêts sans intérêt remboursables conditionnellement) ;*
- *Pour les cantons à financement par objet : passage au financement par programme ;*
- *Sécurité de planification plus grande pour les commanditaires et les entreprises grâce à l'introduction d'un crédit d'engagement pour toutes les contributions ;*
- *Orientation plus forte de la commande d'infrastructure en fonction des objectifs à atteindre durant la période sur laquelle porte la CP ;*
- *Introduction d'un processus de controlling uniforme et intégral conformément aux prescriptions de l'OCFIF ;*
- *L'adaptation intégrale des instruments de financement des chemins de fer privés à ceux des CFF est prévue dès 2013. Cela signifie notamment que l'on conclura des conventions sur les prestations portant sur quatre ans avec toutes les entreprises ferroviaires.*

*1.1.2 Arrêté des Chambres fédérales du 15 décembre 2010*

Les Chambres fédérales ont adopté le 15 décembre 2010 l'Arrêté fédéral portant sur l'allocation d'un crédit d'engagement destiné au financement de l'infrastructure des chemins de fer privés suisses pour les années 2011 et 2012 d'un montant de 1.220 milliards de francs (indemnités d'infrastructure, indemnités d'amortissements, prêts conditionnellement remboursables).

*1.1.3 Participation du canton de Vaud au financement des investissements d'infrastructure des chemins de fer privés*

En application de l'article 49 de la LCdF, la législation fédérale prévoit la participation des cantons au financement des chemins de fer privés :

<sup>1</sup> *La Confédération et les cantons financent en commun l'infrastructure ferroviaire.*

...

<sup>3</sup> *La Confédération finance seule les lignes d'importance nationale.*

L'article 56 de la LCdF "améliorations techniques" constitue la base légale fédérale pour le financement des investissements :

*Si une entreprise souhaite construire ou compléter des installations ou des équipements, ou acquérir des véhicules pour augmenter sensiblement la rentabilité, la capacité ou la sécurité de son exploitation ou prendre des mesures en faveur des handicapés, la Confédération peut octroyer ou cautionner des prêts avec ou sans intérêts ou accorder des contributions.*

Enfin, l'article 57 de la LCdF fixe les principes applicables à la répartition financière :

<sup>1</sup> *La part de l'indemnité et des prêts prise en charge par la Confédération pour les offres commandées par la Confédération et les cantons dans le secteur de l'infrastructure est de 55%.*

<sup>2</sup>Le Conseil fédéral fixe au moins tous les quatre ans les parts respectives de la Confédération et de chacun des cantons à l'indemnité et aux prêts. Il consulte les cantons au préalable et tient compte de leurs conditions structurelles.

<sup>3</sup>Si plusieurs cantons participent au financement d'une ligne, leurs parts se calculent, sauf accord contraire, en fonction du nombre d'arrêts et de la longueur du tronçon situés sur leur territoire.

<sup>4</sup>Les cantons déterminent si les communes et d'autres collectivités participent à l'indemnité.

La part du canton de Vaud aux indemnités d'infrastructure (indemnités d'exploitation d'infrastructure, indemnités d'amortissement) et aux prêts sans intérêts conditionnellement remboursables est actuellement en règle générale de 50%.

## **1.2 Processus de planification du 2e crédit-cadre cantonal 2011 - 2012**

Le montant des prêts conditionnellement remboursables est déterminé sur la base d'une planification des besoins d'investissement établie par les entreprises à moyen terme. Il tient compte des disponibilités des collectivités publiques, notamment celles de la Confédération.

La priorité du 2e crédit-cadre cantonal (CCC-2) 2011 - 2012 est portée sur les investissements de renouvellement des équipements existants obsolètes ou ne garantissant pas le niveau requis de sécurité. Un effort particulier est consenti à l'aménagement des passages à niveau compte tenu du délai fixé par la Confédération à fin 2014 pour leur assainissement à réaliser conformément aux normes fixées par l'Office fédéral des transports (OFT).

Dans le processus de planification et de mise en oeuvre du crédit-cadre, les entreprises ont établi à l'intention de l'OFT et des cantons une planification des investissements à moyen terme (période quadriennale) et cas échéant à un horizon plus lointain. La priorisation tient compte des impératifs de sécurité de l'exploitation (voir rapport ci-après du Conseil d'Etat au postulat de M. le Député André Marendaz), de la fiabilité de l'exploitation et de l'évolution du trafic, notamment concernant les aménagements des gares et des haltes.

Il convient de relever la nécessité de poursuivre la rénovation d'importants ouvrages d'art, aujourd'hui centenaires, sur les chemins de fer de montagne, réalisés lors de la construction de la ligne entre les années 1900 et 1916.

Les travaux à entreprendre dans le présent crédit-cadre se limitent à ce qui est nécessaire pour assurer leur durabilité normale et pour répondre aux normes fixées par la Confédération, notamment en matière de sécurité.

Compte tenu de la période de planification biennale décidée par la Confédération, la réalisation d'objets importants se poursuivra sur la période suivante 2013 - 2016.

## **1.3 Rappel du 1er crédit-cadre cantonal 2007 - 2010**

La planification 2011 - 2012 tient compte des objets et des montants financés par le solde du 1er crédit-cadre cantonal 2007 - 2010 (CCC-1), adopté par le Grand Conseil le 29 mai 2007. Pour mémoire, le Grand Conseil avait accordé au Conseil d'Etat un crédit-cadre maximum 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.

Ce 1er crédit-cadre cantonal 2007 - 2010 est engagé de la manière suivante selon la prévision actuelle :

Répartition du CCC-1 par entreprise	Budget selon empd (2007-2010)	Prévision à fin 2010 (2007-2010)
Transports Vallée de Joux - Yverdon - Ste-Croix (TRAVYS)	3'072'000	4'588'000
Nyon - Saint-Cergue - Morez (NStCM)	388'000	872'000
Morges - Bière - Cossonay (MBC)	438'000	369'000
Lausanne - Echallens - Bercher (LEB)	5'266'000	7'368'000
Vevey - Chexbres (VCh)	1'088'000	2'300'000
Montreux - Zweisimmen (MOB)	19'536'000	18'871'000
Montreux - Vevey - Riviera (MVR)	35'778'000	37'150'000
Transports publics du Chablais (TPC)	12'873'000	12'588'000
Renchérissements / disponible	3'867'000	-
<b>Total général (crédit-cadre cantonal 1)</b>	<b>82'100'000</b>	<b>82'100'000</b>

A fin 2010, un montant de CHF 67'255'000.- a été prêté aux entreprises. Le disponible sera libéré en 2011 et en 2012 pour le solde des objets de ce CCC-1 dont le financement est engagé.

## 1.4 Planifications des investissements pour 2011 - 2012

### 1.4.1 Investissements par ligne et par entreprise

L'annexe 1 présente par entreprise et par ligne, à titre indicatif, la planification des investissements établie pour la période 2011 - 2012. Les montants des prêts à financer par le CCC-2 sont déterminés après déduction des amortissements comptables du montant des investissements immobilisés pour le secteur de l'infrastructure ferroviaire et, cas échéant, de participations de tiers. Il s'agit en l'occurrence des propriétaires des routes pour les mesures d'aménagement de passages à niveaux (croisements) entre les routes publiques et des chemins de fer. En principe, selon la législation fédérale, les frais sont partagés pour moitié entre le propriétaire du chemin de fer et celui de la route, dans la mesure où chacune des parties en retire des avantages (art. 27 LCdF).

Ces investissements 2011 - 2012 se décomposent comme suit par ligne et par entreprise :

Répartition du CCC-2 par ligne et par entreprise	Total (2011-2012)	Couverture par amort.	Couverture par tiers	Solde à charge du crédit-cadre
Le Pont - Le Brassus	2'010'000	1'295'000	305'000	410'000
Yverdon - Ste-Croix	4'995'000	2'053'000	225'000	2'717'000
Orbe - Chavornay	1'060'000	562'000	-	498'000
<b>Total TRAVYS</b>	<b>8'065'000</b>	<b>3'910'000</b>	<b>530'000</b>	<b>3'625'000</b>
<b>Nyon - St-Cergue - La Cure (NStCM)</b>	<b>8'994'000</b>	<b>3'010'000</b>	<b>1'370'000</b>	<b>4'614'000</b>
Bière / L'Isle - Apples - Morges	8'060'000	3'293'000	1'550'000	3'217'000
Funiculaire Cossonay gare - ville	4'200'000	82'000	-	4'118'000
<b>Total MBC</b>	<b>12'260'000</b>	<b>3'375'000</b>	<b>1'550'000</b>	<b>7'335'000</b>
<b>Lausanne - Echallens - Bercher (LEB)</b>	<b>21'455'000</b>	<b>4'320'000</b>	<b>1'858'000</b>	<b>15'277'000</b>
Vevey - Chexbres (VCh)	2'475'000	562'000	-	1'913'000
<b>Montreux - Zweisimmen (MOB)</b>	<b>28'134'000</b>	<b>7'910'000</b>	-	<b>20'224'000</b>
Vevey - Blonay - Les Pléiades	3'080'000	1'675'000	280'000	1'125'000
Montreux - Caux - Rochers de Naye	9'890'000	1'620'000	-	8'070'000
Funiculaire Vevey-Chardonne - Mt-Pèlerin	267'000	-	-	267'000
Funiculaire Territet - Glion	140'000	-	-	140'000
Funiculaire Les Avants - Sonloup	200'000	5'000	-	195'000
<b>Total MVR</b>	<b>13'377'000</b>	<b>3'300'000</b>	<b>280'000</b>	<b>9'797'000</b>
Aigle - Leysin	4'142'000	935'000	-	3'207'000
Aigle - Ollon - Monthey - Champéry	5'587'000	4'686'000	250'000	651'000
Aigle - Sépey - Diablerets	17'297'000	1'990'000	150'000	15'157'000
Bex -Villars - Bretaye	650'000	525'000	125'000	-
<b>Total TPC</b>	<b>27'676'000</b>	<b>8'136'000</b>	<b>525'000</b>	<b>19'015'000</b>
<b>Total général</b>	<b>122'436'000</b>	<b>34'523'000</b>	<b>6'113'000</b>	<b>81'800'000</b>

En se référant à la planification de chaque entreprise figurant à l'annexe 1, les investissements importants de renouvellement, d'un montant de 3 MCHF et plus, concernent les objets suivants :

- Funiculaire Cossonay-ville - Cossonay-gare : renouvellement de l'installation et en priorité de l'infrastructure et des voies qui datent de la construction du funiculaire en 1897. En période estivale, la dilatation des voies conduit à des déformations qui ont obligé à interrompre provisoirement l'exploitation ; la rénovation de l'installation se poursuivra sur le crédit-cadre 2013 - 2016 pour le renouvellement de la partie électrique et des véhicules.
- Lausanne - Echallens - Bercher (LEB) : rénovation des voies et quais à Romanel : rénovation de la station de croisement de manière à accroître la sécurité et la vitesse des trains en entrée et sortie de gare, nécessaire pour améliorer la stabilité des horaires sur la ligne.
- Lausanne - Echallens - Bercher (LEB) : assainissement du PN de la Fleur-de-Lys et correction de courbe : conjointement à l'assainissement du passage à niveau, la courbe sera corrigée de manière à accroître la vitesse de circulation des trains, nécessaire pour assurer la stabilité des horaires sur la ligne.
- Montreux Oberland bernois (MOB) : renouvellement de ponts et de viaducs : les ouvrages d'art à rénover datent le plus souvent de la construction de la ligne en 1904 et 1905.
- Montreux Oberland bernois (MOB) : renouvellement de la voie : dans le cadre d'un cycle continu de renouvellement, les tronçons de voie les plus usés doivent être remplacés.
- Montreux Oberland bernois (MOB) : renouvellement de sous-stations, passage à 20 KV : il s'agit de renouveler les sous-stations les plus anciennes et d'assurer leur alimentation depuis le réseau 20 KV de la Romande Energie. Les trains MOB sont de leur côté alimentés par un courant continu à 850 volts.
- Montreux Oberland bernois (MOB) : automatisation du croisement des Sciernes : situé sur le tronçon fribourgeois entre le tunnel de Jaman et Montbovon, ce point de croisement se

trouve sur un secteur en forte pente. Son aménagement doit être modernisé et automatisé de manière à assurer la sécurité de l'exploitation et contribuer à la stabilité des horaires des trains qui se croisent dans cette station.

- Aigle - Ollon - Monthey - Champéry (AOMC) : modernisation de la télécommande du block de ligne entre Aigle et Monthey.
- Aigle - Sépey - Diablerets (ASD) : réfection de la voie : dans le cadre d'un cycle continu de renouvellement, les tronçons de voie les plus usés doivent être remplacés.
- Aigle - Sépey - Diablerets (ASD) : équipement d'un block de ligne sur la ligne avec une première tranche d'investissement, prévue dans ce 2e crédit-cadre cantonal : la sécurité repose aujourd'hui uniquement sur la responsabilité des conducteurs de trains, qui doivent assurer le respect des croisements planifiés avec l'appui d'un système de communication par radio. Deux accidents récents ont montré la nécessité de disposer d'un système de block de ligne avec un dispositif d'arrêt automatique des trains en cas de non respect de la signalisation.
- Aigle - Ollon - Monthey - Champéry (AOMC) : modernisation de la télécommande de la ligne.

#### 1.4.2 Investissements regroupés par nature

Les investissements peuvent être regroupés par nature selon les définitions de l'Ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC ; RS 742.221) :

- Infrastructure et bâtiments (Infra) : fondations de la voie, ouvrages d'art, murs, ponts, tunnels, bâtiments : durée d'amortissement entre 25 et 80 ans (moyenne retenue pour le calcul des conséquences du projet de décret au chapitre 3.5 ci-après : 50 ans) ;
- Superstructure (Super) : ballast, traverses, rails, branchements : durée d'amortissement entre 25 et 33 ans (moyenne retenue : 33 ans) ;
- Installations pour la traction électrique (ITE) : sous-stations moyenne tension, ligne de contact : durée d'amortissement entre 25 et 33 ans (moyenne retenue : 33 ans) ;
- Installations de sécurité et de télécommunications (IST) : block de lignes et télécommandes, télésurveillance vidéo, téléalarmes, information à distance : durée d'amortissement entre 10 et 25 ans (moyenne retenue : 25 ans) ;
- Passages à niveau (PN) : durée d'amortissement entre 20 et 25 ans (moyenne retenue : 25 ans) ;
- Equipements pour le service de la voie et de l'infrastructure (ESV) : véhicules, outillage (moyenne retenue : 20 ans).

De manière générale, une maintenance suivie a permis de dépasser les durées d'amortissement.

La répartition des investissements par entreprise et par nature se présente comme suit :

Répartition des investissements par entreprise selon leur nature	Infra	Super	ITE	IST	PN	ESV	Total (2011-2012)
Transports Vallée de Joux - Yverdon - Ste-Croix (TRAVYS)	3'085'000	3'120'000	350'000	-	1'510'000	-	8'065'000
Nyon - Saint-Cergue - Morez (NStCM)	3'243'000	1'435'000	350'000	1'581'000	1'575'000	830'000	8'994'000
Morges - Bière - Cossonay (MBC)	4'700'000	3'800'000	150'000	1'500'000	2'310'000	-	12'260'000
Lausanne - Echallens - Bercher (LEB)	7'010'000	2'320'000	1'750'000	3'480'000	6'615'000	280'000	21'455'000
Vevey - Chexbres (VCh)	735'000	740'000	-	-	1'000'000	-	2'475'000
Montreux - Zweisimmen (MOB)	6'110'000	3'400'000	5'070'000	11'790'000	1'584'000	200'000	28'134'000
Montreux - Vevey - Riviera (MVR)	6'380'000	-	1'300'000	2'987'000	50'000	2'650'000	13'377'000
Transports publics du Chablais (TPC)	6'076'000	7'000'000	1'650'000	11'900'000	1'050'000	-	27'676'000
<b>Total général</b>	<b>37'349'000</b>	<b>21'615'000</b>	<b>10'620'000</b>	<b>33'218'000</b>	<b>15'674'000</b>	<b>3'960'000</b>	<b>122'436'000</b>
<b>Répartition en pourcent</b>	<b>30.5%</b>	<b>17.7%</b>	<b>8.7%</b>	<b>27.1%</b>	<b>12.8%</b>	<b>3.2%</b>	<b>100.0%</b>



## 1.5 Financement du crédit-cadre 2011 - 2012

Le financement du crédit-cadre 2011 - 2012 est assuré par la Confédération et le canton selon le tableau suivant :

Répartition du CCC-2 par entreprise	Total CH + VD + cantons voisins (2011-2012)	Total CH + Vaud sur Vaud (2011-2012)	Total Vaud (2011-2012)
Transports Vallée de Joux - Yverdon - Ste-Croix (TRAVYS)	3'625'000	3'625'000	1'812'500
Nyon - Saint-Cergue - Morez (NStCM)	4'614'000	4'614'000	2'307'000
Morges - Bière - Cossonay (MBC)	7'335'000	7'335'000	3'667'500
Lausanne - Echallens - Bercher (LEB)	15'277'000	15'277'000	7'638'500
Vevey - Chexbres (VCh)	1'913'000	1'913'000	956'500
* Montreux - Zweisimmen (MOB)	20'224'000	11'123'200	5'561'600
Montreux - Vevey - Riviera (MVR)	9'797'000	9'797'000	7'054'000
** Transports publics du Chablais (TPC)	19'015'000	18'559'300	9'279'650
Sous-total	81'800'000	72'243'500	38'277'250
Réserve de planification selon disponibilités fédérales	2'000'000	2'000'000	1'000'000
<b>Total général</b>	<b>83'800'000</b>	<b>74'243'500</b>	<b>39'277'250</b>
Arrondi à			<b>39'300'000</b>

Les lignes Montreux - Zweisimmen (MOB) et Aigle - Ollon - Monthey - Champéry (AOMC) sont des lignes intercantionales. La part imputable au canton de Vaud est de 55% pour la première ligne\* et respectivement de 30% pour la seconde ligne\*\* (voir décomposition du montant sous pt. 1.4). Le taux de participation de la Confédération est de 50% pour le financement de l'infrastructure ferroviaire pour la période 2011 - 2012. La contribution fédérale est réduite pour la ligne Montreux - Caux - Rochers de Naye, car la Confédération limite son aide au tronçon Montreux - Hauts de Caux. La Confédération ne soutient pas le financement du funiculaire Les Avants - Sonloup vu la faible population desservie dans le secteur de Sonloup - Orgevaux.

**Le montant total du 2e crédit-cadre cantonal est ainsi de 39.3 millions de francs.**

## 2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Les contributions octroyées aux entreprises font l'objet d'une convention sur les prestations (CP) entre la Confédération suisse, le canton de Vaud et le gestionnaire d'infrastructure (l'entreprise). La convention est établie par l'Office fédéral des transports (OFT) et tient compte de conditions particulières des cantons, notamment concernant les modalités cantonales de financement. Les conventions portent en effet tant sur les indemnités annuelles d'exploitation et d'amortissement de l'infrastructure que sur les prêts conditionnellement remboursables, destinés à couvrir l'insuffisance de financement des investissements par les fonds d'amortissement.

Les bases légales fédérales applicables sont notamment les suivantes :

- la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101) ainsi que, à titre subsidiaire, la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV) et le code des obligations (CO ; RS 220) ;
- l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF ; RS 742.120) ;
- la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions (LSu ; RS 616.1) ;
- l'ordonnance du DETEC concernant la comptabilité des entreprises de transport concessionnaires (OCEC ; RS 242.221 du 18.01.2011).

Le controlling (pilotage) du financement de l'infrastructure repose sur les articles 13 "processus de controlling" et 22 "établissement de rapports et vérification de l'atteinte des objectifs" de l'OCFIF.

L'entreprise est ainsi responsable des décisions opérationnelles et des mesures à prendre pour atteindre les objectifs fixés dans la convention ; elle est également responsable du contrôle du projet en termes d'investissements, d'agenda du chantier, de finances et de respect des délais. L'entreprise informe les commanditaires (Confédération et cantons) selon les modalités convenues de l'état de la réalisation des objectifs et du programme de construction.

Le flux de l'information est notamment assuré par :

- un rapport intermédiaire au 30 juin et livré au plus tard le 31 août de l'année en cours ;
- ainsi qu'un rapport annuel au 31 décembre, livré au plus tard le 15 mars de l'année suivante, assorti du rapport final sur les objets terminés durant l'année sous revue.

Avec le rapport annuel, l'entreprise remet un rapport sur l'état du réseau conçu d'après les exigences de l'OFT qui fournit des renseignements sur l'évolution de l'état des installations d'infrastructure. L'OFT adresse par écrit à l'entreprise et aux cantons le résultat de l'examen des rapports annuels.

### 3 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

#### 3.1 Conséquences sur le bilan de l'Etat / budget d'investissement

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 est planifié de la manière suivante :

2011	9'825'000
2012	19'650'000
2013	9'825'000
<b>Total</b>	<b>39'300'000</b>

Selon la loi sur les finances, l'engagement des contributions de ce 2e crédit-cadre pourra être décidé durant une période de 4 ans à compter de 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

Cette rubrique n'est pas concernée par l'octroi de prêts conditionnellement remboursables.

#### 3.3 Charges d'intérêt

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

$$\frac{\text{CHF } 39'300'000 \times 5,0 \times 0,55}{100} = \text{CHF } 1'080'800.-$$

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 1'080'800.- se répartit comme suit entre l'Etat et les communes:

- Part de l'Etat : 70% : CHF 756'600.-
- Part des communes : 30% : CHF 324'200.-

Dans la pratique, la participation des communes est calculée selon le taux moyen des emprunts de

l'Etat durant l'année précédente.

### 3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

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

### 3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

#### 3.5.1 Charges liées au correctif d'actif des prêts conditionnellement remboursables

Les prêts font l'objet d'un correctif. 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 :

Année	2011	2012	2013	2014
Montant libéré en début d'année	-	9'825'000	29'475'000	39'300'000
Charges liées au correctif d'actif sur 40 ans (compte 3318)	-	245'700	736'900	982'500
Part nette de l'Etat (70%)	-	171'990	515'830	687'750
Part des communes (30%)	-	73'710	221'070	294'750

#### 3.5.2 Augmentation des indemnités d'infrastructure (amortissements) 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 déterminés 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 3.2 %, déterminé selon la répartition par type d'investissements (cf chapitre 1.4.2).

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.

L'évolution des amortissements se présente de la manière suivante après déduction de la part fédérale et de celles des cantons voisins :

Année	2011	2012	2013	2014
Investissements totaux y compris financés par amortissements (sans part tiers)	-	29'080'750	87'242'250	116'323'000
Evolution des indemnités d'amortissements des entreprises (3.2%), part canton de Vaud (45%), après déduction part Confédération et autres cantons	-	418'800	1'256'300	1'675'100
Part nette de l'Etat (70%)	-	293'160	879'410	1'172'570
Part des communes (30%)	-	125'640	376'890	502'530

### 3.6 Conséquences sur les communes

La part des communes est de 30% de la charge cantonale. Elle correspond à une recette pour l'Etat qui figure au compte 66.4527 "participations des communes aux charges de transport public". L'évolution est la suivante (voir aussi chapitres précédents) :

Année	2011	2012	2013	2014
Contributions à la charge d'intérêts (voir chapitre 3.3)	-	147'375	442'125	589'500
Contributions liées au correctif d'actif (voir chapitre 3.5.1)	-	73'710	221'070	294'750
Contributions aux indemnités d'infrastructure (amortissements) (voir chapitre 3.5.2)	-	125'640	376'890	502'530
<b>Total</b>	-	<b>346'725</b>	<b>1'040'085</b>	<b>1'386'780</b>

La contribution des communes est répartie par bassins de transports selon les lignes qui bénéficient des investissements de l'Etat.

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

Le projet de décret n'a pas d'incidences sensibles spécifiques sur l'environnement dans la mesure où il porte sur des investissements liés au "maintien de la substance", soit des renouvellements d'équipements existants et aux équipements de sécurité.

Les projets doivent tenir compte des normes en matière de protection de l'environnement.

De manière globale, le maintien d'infrastructures dans un état conforme aux standards permet de préserver la qualité du service de transport public offert, notamment d'éviter une croissance de pannes techniques ou de limitations ponctuelles de vitesse, génératrices de perturbations dans les horaires et d'une diminution de la ponctualité.

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

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

### 3.9 Loi sur les subventions (application, conformité)

Le projet de décret est conforme à la loi sur les subventions. L'article 57, 3e alinéa, de la Constitution cantonale fixe que " l'Etat favorise les transports collectifs ". Le décret est basé sur les dispositions de la loi cantonale sur les transports publics du 11 décembre 1990 (LTPu).

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

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 projet de décret a été examiné 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 des normes de sécurité fixées par l'autorité de surveillance, notamment en matière d'installations de sécurité et de télécommunication et d'assainissement des passages à niveaux.

Ces exigences découlent en particulier de l'article 17 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101), laquelle s'applique en particulier aux entreprises ferroviaires concessionnaires :

*"Art. 17 : Exigences des transports, de la protection de l'environnement et de la sécurité*

*1 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 sont pris en compte de manière appropriée.*

*2 Le Conseil fédéral édicte les prescriptions nécessaires sur la construction et l'exploitation, ainsi que sur l'unité technique et l'admission à la circulation ferroviaire, compte tenu de l'interopérabilité et des normes de sécurité afférentes à chaque tronçon. Il veille à ce que les prescriptions techniques ne soient pas utilisées abusivement pour entraver la concurrence.*

*3 L'OFT régleme la circulation des trains.*

*4 Les entreprises ferroviaires sont responsables de la sécurité de l'exploitation des installations ferroviaires et des véhicules, dans les limites de la réglementation. Elles élaborent les prescriptions nécessaires à une exploitation sûre et les soumettent à l'OFT."*

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.

### **3.11 Plan directeur cantonal (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Le projet de décret s'inscrit dans les objectifs du plan directeur cantonal.

### **3.12 RPT (Conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Le financement des transports publics régionaux est une tâche commune de la Confédération et des cantons selon la RPT.

### **3.13 Simplifications administratives**

Néant.

### 3.14 Récapitulation des conséquences du projet de décret sur le budget de fonctionnement

Les conséquences du projet de décret sur le budget de fonctionnement de l'Etat sont les suivantes :

Intitulé (milliers de francs)	2011	2012	2013	2014	Total
Personnel suppl. (ETP)	-	-	-	-	-
Frais d'exploitation	-	-	-	-	-
Charge d'intérêt (charge théorique)	1'080'800	1'080'800	1'080'800	1'080'800	4'323'200
Amortissement	-	-	-	-	-
Correctif d'actif (compte 3318)	-	245'700	736'900	982'500	1'965'100
Prise en charge service de la dette	-	-	-	-	-
Autres charges suppl. : augm. des indemnités, liée à l'évolution des amortissements (3657)	-	418'800	1'256'300	1'675'100	3'350'200
<b>Total aug. charges</b>	<b>1'080'800</b>	<b>1'745'300</b>	<b>3'074'000</b>	<b>3'738'400</b>	<b>9'638'500</b>
Diminution de charges	-	-	-	-	-
Revenus supplémentaires : part des communes (4527)	-	346'800	1'040'100	1'386'800	2'773'700
<b>Total net</b>	<b>1'080'800</b>	<b>1'398'500</b>	<b>2'033'900</b>	<b>2'351'600</b>	<b>6'864'800</b>

### 4 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT ANDRÉ MARENDAZ ET CONSORTS CONCERNANT LES MESURES DE SÉCURITÉ DANS LES COMPAGNIES FERROVIAIRES PRIVÉES DES TRANSPORTS PUBLICS. SONT-ELLES ENCORE ADÉQUATES ? LE CANTON COMPTE-T-IL METTRE LES MOYENS FINANCIERS SUFFISANTS AFIN DE GARANTIR UNE SÉCURITÉ ADÉQUATE POUR LES EMPLOYÉS ET LES UTILISATEURS ?

#### Rappel du postulat

*En prenant connaissance de l'accident ferroviaire survenu sur la ligne du train Aigle-Les Diablerets (ASD) des transports publics du Chablais (TPC), il ressort que l'installation d'un système de sécurité (block de ligne) est jugée urgente. Cette situation a été dénoncée par les employés des TPC depuis de longues années. Or, pour des raisons budgétaires, cette installation n'a jamais été effectuée. La direction a par ailleurs confirmé la nécessité de cette installation de sécurité.*

*L'installation d'un block de ligne offre la garantie de la sécurité de l'exploitation et de la circulation des trains. Avec l'augmentation de la cadence des trains, il est difficile pour les conducteurs/-trices de se vouer simultanément à la sécurité, à la tenue de l'horaire, aux annonces commerciales (annonce des arrêts), sans oublier la surveillance et la tranquillité des utilisateurs.*

*D'autres tronçons de nos trains régionaux de compagnies privées doivent être sécurisés, notamment le tracé de l'avenue d'Echallens pour le train Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) en ville de Lausanne. Il sera difficile, comme prévu, de mettre la cadence au quart d'heure entre Lausanne et Cheseaux, voire jusqu'à Echallens, sans des mesures draconiennes de sécurité par une circulation en site propre. En effet, la vitesse d'exploitation est aujourd'hui diminuée dans ce secteur.*

*La ligne Vallorbe-Le Brassus, en particulier en gare du Pont, doit être également modernisée. Cette ligne CFF est exploitée par les trains de la compagnie des Transports de la Vallée de Joux, Yverdon-les-Bains et Ste Croix (Travys), anciennement Le Pont-Brassus (PBr). Le Pont, gare de croisement, n'offre pas une sécurité suffisante à ses utilisateurs. Celle-ci n'est pas équipée d'un passage sous-voies et le quai intermédiaire n'a qu'une largeur d'un mètre. Lors de croisements dans cette gare, les voyageurs doivent traverser les voies pour prendre le train en direction du Brassus, alors que le train en direction du Day-Vallorbe démarre. On comprend aisément les risques liés à ce type d'exploitation. Cette liste de cas relevés ci-dessus n'est d'ailleurs nullement exhaustive.*

*Des mesures importantes doivent être prises notamment pour garantir la sécurité de l'exploitation et la circulation des trains par l'installation de block de ligne, de supprimer les passages à niveau non gardés, poser des barrières et installer des signaux acoustiques lumineux.*

*Les coûts des investissements doivent être établis sur les différentes mesures pour garantir cette*

*sécurité de l'exploitation et la circulation des trains des compagnies de transports ferroviaires privées. Ces différentes mesures auront non seulement pour effet d'augmenter la sécurité mais aussi la vitesse d'exploitation. Il convient également de signaler que la hauteur des quais devrait être adaptée dans plusieurs haltes de nos entreprises ferroviaires régionales privées. C'est à la fois une question d'accessibilité et de sécurité.*

*Le développement des transports publics doit s'effectuer pour l'essentiel en valorisant les infrastructures existantes, moyennant des compléments d'investissement mesurés et ciblés. Dans ce contexte, l'ossature ferroviaire du canton se présente comme le principal élément structurel du développement. Les transports publics doivent viser à offrir des prestations efficaces, de manière à attirer des voyageurs plus nombreux et d'ainsi prendre en charge une part importante des déplacements de la population.*

### **Conclusion**

*Le Grand Conseil demande au Conseil d'Etat*

- d'établir un rapport sur les mesures à mettre en place pour combler les lacunes des infrastructures et garantir une sécurité d'exploitation optimale pour toutes les compagnies ferroviaires privées de notre canton ;*
- d'établir une liste des investissements nécessaires (y compris les coûts) et une liste des priorités en la matière.*

*Souhaite développer et demande le renvoi direct au Conseil d'Etat.*

*Penthalaz, le 16 novembre 2010.*

### **Rapport du Conseil d'Etat**

#### **Règles fédérales concernant la sécurité des chemins de fer**

Selon l'article 17, alinéa 1, de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101), 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. L'alinéa 4 précise que "les entreprises ferroviaires sont responsables de la sécurité de l'exploitation des installations ferroviaires et des véhicules, dans les limites de la réglementation. Elles élaborent les prescriptions nécessaires à une exploitation sûre et les soumettent à l'Office fédéral des transports (OFT)."

Les bases légales fédérales liées à la surveillance des chemins de fer sont plus particulièrement les suivantes :

- LCdF, article 10 : Le Conseil fédéral a la surveillance de la construction et de l'exploitation des chemins de fer. ... L'autorité de surveillance est l'OFT.
- Ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (OCF ; 742.141.1), article 9 : L'OFT vérifie par sondages la construction, l'exploitation et l'entretien des ouvrages, installations et véhicules. Lorsque s'est produit un événement touchant à la sécurité, l'OFT peut exécuter ou ordonner des investigations en matière de technique et d'exploitation ...
- OCF, article 10 : Les entreprises veilleront à ce que les installations ferroviaires et les véhicules répondent aux prescriptions ; elles seront aussi responsables de la sécurité de l'exploitation et de l'entretien.
- OCF, article 11 : L'organisation de l'exploitation et la dotation en personnel doivent correspondre aux caractéristiques du chemin de fer, aux particularités des installations et des véhicules et tenir compte notamment des exigences que pose l'entretien.

- OCF, article 13 : L'entretien et le renouvellement des ouvrages, installations et véhicules devront satisfaire aux exigences de sécurité de l'exploitation. L'entretien sera organisé de manière que...les agents responsables soient constamment au courant de l'état...  
L'entretien sera planifié ; on prescrira des processus de travail et on établira des instructions.
- OCF, article 14 : L'exploitation et l'entretien ne seront confiés qu'à un personnel formé à sa tâche. Si la sécurité de l'exploitation pose des exigences particulières, les connaissances professionnelles et l'état de santé des employés seront contrôlés périodiquement.  
Les entreprises désigneront au moins un responsable de l'exploitation et de l'entretien, ainsi qu'un remplaçant.

L'OFT a publié en janvier 2009 un rapport intitulé "Concept de sécurité à l'OFT" qui présente les éléments principaux concernant sa fonction d'autorité de surveillance en matière de sécurité.

Les responsabilités respectives de l'OFT et des entreprises sont les suivantes :

- L'OFT s'engage pour que la sécurité des transports publics reste au moins constante par rapport à la situation actuelle et qu'elle soit comparable avec le niveau de sécurité des pays à la pointe dans ce domaine.  
L'objectif est de maintenir au moins constant le niveau de sécurité dans tous les systèmes de transport, malgré les augmentations des prestations, les économies et l'introduction de nouvelles technologies.  
Le niveau de sécurité est surveillé en permanence. La gestion des risques sécuritaires analyse constamment les accidents et les autres événements déterminants pour la sécurité. Elle se fonde pour cela sur les déclarations envoyées par les exploitants et sur les rapports du Service d'enquête sur les accidents des transports publics (SEA). Elle tire parti des enseignements tirés de la surveillance de la sécurité durant la phase d'exploitation. La division Sécurité vérifie le niveau de sécurité qui est atteint par les solutions techniques et d'exploitation durant les procédures d'autorisation.
- L'OFT s'engage pour que tous les acteurs fournissant des prestations de transport assument leurs responsabilités en matière de sécurité.  
Les entreprises ferroviaires doivent veiller à ce que leurs installations et véhicules soient construits selon les prescriptions, exploités et entretenus de manière sûre. Cela s'applique aussi aux entreprises des transports urbains, aux entreprises de transport à câbles, de navigation, d'autobus et de trolleybus.  
Les entreprises assument la responsabilité principale.  
Les constructeurs et fabricants sont responsables de la sécurité de leurs produits.  
L'autorité de surveillance (OFT) fixe les dispositions déterminantes pour la sécurité. Lorsqu'elle ne les édicte pas elle-même (p.ex. pour les lois), elle élabore les bases et projets ad hoc destinés au Département, au Conseil fédéral ou au Parlement. L'autorité de surveillance (OFT) est responsable des décisions en matière de sécurité dans le cadre des approbations de plans, des autorisations d'exploiter, des homologations et de l'application des prescriptions sur l'environnement. Il lui incombe aussi de surveiller la phase d'exploitation.
- L'OFT impose le respect des objectifs légaux en matière de sécurité. Lorsque les bases légales sont formulées en termes généraux, le requérant et l'exploitant doivent, dans les cas concrets, prouver dans une mesure suffisante que la sécurité est assurée.  
Les lois, ordonnances et dispositions d'exécution constituent les dispositions déterminantes pour la sécurité indiquant les exigences qu'il faut, au minimum, remplir dans ce domaine.  
Pour une exploitation sûre, les entreprises doivent établir et tenir à jour les prescriptions d'exploitation indispensables qui leur sont propres. Pour cela, ils mettent en oeuvre, entre



autres, les dispositions déterminantes pour la sécurité.

L'autorité de surveillance (OFT) évalue les aspects importants pour la sécurité en fonction des risques. Cela signifie que ces aspects sont examinés de manière sélective à l'aide de sondages. La connaissance de risques précis définit le choix des aspects à vérifier.

L'autorité de surveillance (OFT) connaît les risques à partir :

- de la preuve de sécurité (dossier de sécurité) remise par le requérant ou l'exploitant,
- des évaluations de l'information relative à la sécurité lors de la phase d'exploitation,
- des connaissances spécifiques propres,
- de l'expérience propre.

La démarche orientée en fonction des risques est applicable à toutes les procédures d'autorisation (pour lesquelles des aspects sécuritaires doivent être évalués) ainsi qu'à la surveillance de la sécurité lors de la phase d'exploitation.

Dans le cadre des procédures concernant l'approbation des plans, l'autorisation d'exploiter et l'homologation de série, le requérant est tenu de fournir la preuve de sécurité (dossier de sécurité).

L'analyse des risques et la planification des mesures en constituent une partie importante. Le dossier peut, par exemple, contenir les résultats des essais d'exploitation ou la confirmation expérimentale des calculs.

Lorsque les dispositions déterminantes pour la sécurité le prévoient ou que l'autorité de surveillance (OFT) le demande, le requérant est, en plus, tenu de fonder son dossier de sécurité sur des expertises établies par des spécialistes indépendants.

Le requérant doit partir du principe que l'autorité de surveillance (OFT) ne contrôle pas tous les aspects du projet et qu'il doit donc satisfaire à des exigences très élevées en matière de diligence.

Les dispositions déterminantes pour la sécurité indiquent pour quels projets et à quelle étape de la procédure le requérant doit établir un rapport de sécurité.

En règle générale, le rapport de sécurité fait partie du dossier de demande d'approbation des plans. Il met en balance les risques liés à la construction et à l'exploitation avec les mesures prévues. Au moment de l'octroi de l'autorisation d'exploiter, le requérant est tenu de prouver que les mesures prévues dans le rapport de sécurité ont été mises en oeuvre de manière efficace et durable.

Lors de l'élaboration et durant la phase de construction, le requérant a la possibilité de demander des autorisations partielles, par exemple l'approbation d'un cahier des charges.

### **Surveillance de la sécurité durant la phase d'exploitation**

Le programme annuel de surveillance de la sécurité des chemins de fer et des bus est établi par la division Sécurité de l'OFT. A l'aide d'audits, de contrôles d'exploitation et d'inspections, cette division surveille par sondages l'exploitation et la maintenance des constructions, des installations et des véhicules. Elle peut demander des preuves ou des expertises de sécurité.

Elle contrôle si les entreprises assument leurs responsabilités légales en vue d'une exploitation et d'une maintenance sûres.

Les **audits** servent à vérifier l'organisation et les processus d'une entreprise. Ils portent sur la direction, les méthodes de conduite, les processus d'exploitation et leur cohésion et renseignent sur l'efficacité du système de gestion.

Les **contrôles d'exploitation** servent à examiner en profondeur les déroulements opérationnels durant l'exploitation ainsi que l'équipement de sécurité personnel et le comportement du personnel. Ils servent aussi à contrôler si les dispositions déterminantes pour la sécurité, la loi sur la durée du travail et les prescriptions d'exploitation propres à l'entreprise sont respectées.

Les **inspections** servent à examiner les états de fait concrets, en règle générale l'état technique des

éléments d'une installation, d'un véhicule ou d'un bateau. Les inspections ont lieu en dehors de l'exploitation ordinaire.

Les résultats des contrôles d'exploitation et des inspections permettent de tirer des conclusions quant à l'efficacité de l'organisation et du système de gestion.

Les audits sont toujours annoncés aux entreprises. Les contrôles d'exploitation et les inspections peuvent être effectués de manière inopinée ainsi qu'en dehors des audits.

Lorsqu'elle constate des lacunes ou des problèmes liés à la sécurité, l'autorité de surveillance (OFT) ordonne des charges. Elle peut aussi réduire l'exploitation, voire même l'interdire. Dans un cas extrême et compte tenu des principes de légalité et de proportionnalité, il est possible de révoquer l'autorisation d'exploiter.

Les entreprises sont tenues de déclarer à l'autorité de surveillance (OFT) les événements en matière de sécurité définis dans la loi ainsi que de lui remettre les rapports d'état techniques prescrits.

La section "Gestion des risques sécuritaires" condense en une vue d'ensemble sur la sécurité ces informations et celles de l'évaluation systématique des risques de plus de 250 tronçons de chemins de fer, des audits, des contrôles d'exploitation et des inspections ainsi que les indications internes de l'OFT. Ces informations servent :

- à surveiller le niveau de sécurité,
- à développer les dispositions déterminantes pour la sécurité,
- à évaluer la sécurité et la technique environnementale dans les procédures d'approbation et
- à planifier les audits, les contrôles d'exploitation et les inspections en fonction des risques ou à établir le programme de surveillance.

En cas d'événement ou lorsque de nouvelles connaissances sont acquises, l'autorité de surveillance (OFT) peut réagir en dehors du programme de surveillance à l'aide d'audits, de contrôles d'exploitation ou d'inspections supplémentaires.

## **Réponses aux demandes spécifiques**

**Mesures à mettre en place pour combler les lacunes des infrastructures et garantir une sécurité d'exploitation optimale pour toutes les compagnies ferroviaires privées de notre canton : le canton compte-t-il mettre les moyens financiers suffisants afin de garantir une sécurité adéquate pour les employés et les utilisateurs ?**

Le chapitre précédant a développé les règles fédérales applicables aux entreprises de chemins de fer. Les entreprises de chemin de fer exploitant des lignes ferroviaires sur le territoire vaudois sont évidemment tenues de respecter les dispositions fédérales en vigueur. Les entreprises ferroviaires sont de plus contrôlées de manière régulière par l'autorité de surveillance.

Dès lors, les mesures de sécurité mises en place par les entreprises de transport public répondent aux normes et processus de sécurité, fixés par la Confédération.

Le présent exposé des motifs et projet de décret vise à poursuivre et à améliorer la sécurité des chemins de fer privés. Depuis 2006, le canton apporte une contribution annuelle de 20 millions de francs environ pour le maintien de la substance du secteur de l'infrastructure, avec un poids important donné aux installations de sécurité et à l'assainissement des passages à niveau d'ici l'horizon 2014.

Concernant les installations de sécurité, d'importants investissements sont en cours ou prévus (39.75 MCHF), notamment pour la période en cours :

- remplacement du block de ligne du Lausanne - Echallens - Bercher (LEB), datant de 1958 en 1ère étape entre Lausanne et Cheseaux, puis entre Cheseaux et Echallens et enfin entre Echallens et Bercher ;

- rénovation du centre de régulation du Montreux Oberland bernois (MOB) et renouvellement des installations de sécurité à la gare des Avants ;
- équipement d'un block de ligne sur la ligne Aigle - Sépey - Diablerets (ASD) avec une première tranche d'investissement, prévue dans ce 2e crédit-cadre cantonal ;
- modernisation de la télécommande de la ligne Aigle - Ollon - Monthey - Champéry (AOMC).

Concernant les passages à niveau, les moyens nécessaires sont mis à disposition pour achever leur assainissement à l'horizon 2014 (15.7 MCHF pour ce 2e crédit-cadre cantonal). Selon les inventaires établis par les entreprises, il reste dans le canton environ 25 passages à niveau routiers à équiper par des installations avec des barrières automatiques.

Concernant les problèmes relevés dans le développement du postulat, le Conseil d'Etat se détermine comme suit :

- Aigle - Sépey - Les Diablerets (ASD) : le crédit cadre cantonal (CCC2) comprend une première tranche de financement du système de sécurité (block de ligne) ;
- Lausanne - Echallens - Bercher (LEB) : la priorité est donnée au renouvellement du block de ligne et à l'assainissement des passages à niveau. En ville de Lausanne, à l'avenue d'Echallens, le chemin de fer est exploité en mode tramway selon les réglementations d'OFT (conduite "à vue"). Des aménagements ont été réalisés pour améliorer la sécurité (barrières le long du trottoir, gestion de la circulation).
- Chemins de fer fédéraux (CFF) : la gare du Pont appartient aux CFF et constitue le terminus de la ligne Vallorbe - Le Pont. Au-delà, la ligne appartient à TRAVYS. Les CFF ont indiqué que les aménagements de cette gare sont conformes aux prescriptions en vigueur. Les aménagements dans cette gare du Pont entrent au surplus dans le cadre du mandat de prestations d'infrastructure des CFF.

### **Liste des investissements nécessaires et liste des priorités en matière de sécurité**

L'annexe 1 présente la liste des investissements prioritaires retenus pour le 2e crédit-cadre cantonal qui sera réalisé entre 2011 et mi 2013 environ.

Dans le cadre du processus de planification financier à moyen terme, les entreprises sont d'ores et déjà en train de planifier les investissements d'infrastructure nécessaires pour la période 2013 - 2016. Les priorités seront portées sur la poursuite de la rénovation de l'infrastructure, notamment des ouvrages d'art les plus anciens et des quais pour les voyageurs, le renouvellement continu de la superstructure et des installations pour la traction électrique. Les programmes de renouvellement du block de ligne du chemin de fer LEB et de construction du block de ligne de l'ASD devront être achevés. Enfin, à l'horizon de fin 2014, les passages à niveau devront être assainis. Simultanément, il convient de planifier le renouvellement d'installations anciennes obsolètes.

L'enveloppe des prêts accordés par le canton devrait se maintenir à un niveau de l'ordre de 20 MCHF par an.

## **5 CONCLUSION**

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter :

- le projet de décret accordant un crédit-cadre de 39.3 millions de francs pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux chemins de fer privés concernant les contributions d'investissement destinées à l'infrastructure (2e crédit-cadre cantonal)

et de prendre acte :

- du rapport du Conseil d'Etat Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat André Marendaz et consorts concernant les mesures de sécurité dans les compagnies ferroviaires privées des transports publics. Sont-elles encore adéquates ? Le canton compte-t-il mettre les moyens financiers suffisants afin de garantir une sécurité adéquate pour les employés et les utilisateurs ?

Annexe 1 : Planification des investissements d'infrastructure ferroviaire 2011 – 2012 par entreprise et par ligne

**Transports Vallée de Joux - Yverdon - Ste-Croix**

<b>Pont - Le Brassus</b>	<b>Nature</b>	<b>Financé par solde CCC-1 (2011-2012)</b>	<b>Financé par CCC-2 (2011-2012)</b>	<b>Suite sur CCC 3 &gt;&gt;&gt;</b>
Réfection de quais	Infra		120'000	
Documentation état infrastructure	Infra		100'000	
Réfection d'aiguilles et de voies	Super		1'370'000	
Assainissement de PN	PN		420'000	
<b>Total des investissements</b>			<b>2'010'000</b>	
Couverture par amortissements			1'295'000	
Couverture par tiers			305'000	
<b>Solde à charge du crédit-cadre</b>			<b>410'000</b>	

<b>Yverdon - Sainte-Croix</b>	<b>Nature</b>	<b>Financé par solde CCC-1 (2011-2012)</b>	<b>Financé par CCC-2 (2011-2012)</b>	<b>Suite sur CCC 3 &gt;&gt;&gt;</b>
Réfection de quais	Infra		215'000	
Réfection de ponts	Infra		400'000	>>>
Réfection de murs	Infra		1'900'000	>>>
Renovation halle de Ste Croix	Infra		150'000	>>>
Documentation état infrastructure	Infra		200'000	
Réfection d'aiguilles et de voies	Super		1'590'000	>>>
Renouvellement système radio	ITE		350'000	
Assainissement de PN	PN		190'000	
<b>Total des investissements</b>			<b>4'995'000</b>	
Couverture par amortissements			2'053'000	
Couverture par tiers			225'000	
<b>Solde à charge du crédit-cadre</b>			<b>2'717'000</b>	

<b>Orbe - Chavornay</b>	<b>Nature</b>	<b>Financé par solde CCC-1 (2011-2012)</b>	<b>Financé par CCC-2 (2011-2012)</b>	<b>Suite sur CCC 3 &gt;&gt;&gt;</b>
Réfection d'aiguilles et de voies	Super		160'000	>>>
Etude raccordement Chavornay (suppression PN, correction courbe)	PN		300'000	
Assainissement de PN (rue de l'Industrie, Chavornay)	PN		600'000	>>>
<b>Total des investissements</b>			<b>1'060'000</b>	
Couverture par amortissements			562'000	
Couverture par tiers			-	
<b>Solde à charge du crédit-cadre</b>			<b>498'000</b>	

<b>Nyon - St-Cergue - La Cure</b>	<b>Nature</b>	<b>Financé par solde CCC-1 (2011-2012)</b>	<b>Financé par CCC-2 (2011-2012)</b>	<b>Suite sur CCC 3 &gt;&gt;&gt;</b>
Remplacement toiture halte Le Muids	Infra		150'000	
Rénovation BV Les Pralies	Infra		30'000	
Consolidation parois rocheuses	Infra		1'518'000	
Rénovations intérieures BV St-Cergue	Infra		125'000	
Réfection pont des Allevays (Oujon)	Infra		1'300'000	
Réfection viaduc de Givrins	Infra		120'000	>>>
Consolidation superstructure	Super		55'000	
Renouvellement voie (km 22.700-23.300)	Super		180'000	
Renouvellement voie (km 6.460-7.410)	Super		1'200'000	
Assainissement mise à terre ligne aérienne	ITE		350'000	
Complément installations de sécurité (IS) : télécommande des gares et fibre optique	IST		1'041'000	>>>
IS St-Cergue - adaptations isolations voie, aiguilles	IST		175'000	
Adaptation réseau radio	IST		95'000	
Adaptation local IS La Givrine	IST		200'000	
Demande d'arrêt	IST		50'000	
Assainissement PN Arzier, PN Les Pralies, PN La Givrine, PN route d'Arzier à St-Cergue, divers	PN		1'575'000	
Remplacement véhicules service voie, équipement arrêt automatique	ESV		790'000	
Outillage service voie	ESV		40'000	
<b>Total des investissements</b>			<b>8'994'000</b>	
Couverture par amortissements			3'010'000	
Couverture par tiers			1'370'000	
<b>Solde à charge du crédit-cadre</b>			<b>4'614'000</b>	

<b>Bière - Apples - Morges et Apples - L'Isle</b>	<b>Nature</b>	<b>Financé par solde CCC-1 (2011-2012)</b>	<b>Financé par CCC-2 (2011-2012)</b>	<b>Suite sur CCC 3 &gt;&gt;&gt;</b>
Rénovation des bâtiments des gares : Pampigny et Montricher	Infra		100'000	
Rénovation gare de Bière (bureau service voie)	Infra		50'000	
Aménagement croisement de Chigny (études)	Infra		500'000	>>>
Réfection de voie Prélionne - Vogéaz : 400 m	Super		500'000	
Réfection de voie Chardonney-Apples : 2500m	Super		1'900'000	
Réfection de voie Montaney - Bussy : 600m	Super		1'200'000	
Nouvelle télécommande en gare de Bière	IST		1'500'000	>>>
Assainissement PN Jonction, PN Fermens, PN Côte de Piez, PN de Tuillière	PN		1'500'000	
Autres assainissements de PN	PN		810'000	
<b>Total des investissements</b>			<b>8'060'000</b>	
Couverture par amortissements			3'293'000	
Couverture par tiers			1'550'000	
<b>Solde à charge du crédit-cadre</b>			<b>3'217'000</b>	

<b>Funiculaire Cossonay Gare-Ville</b>	<b>Nature</b>	<b>Financé par solde CCC-1 (2011-2012)</b>	<b>Financé par CCC-2 (2011-2012)</b>	<b>Suite sur CCC 3 &gt;&gt;&gt;</b>
Rénovation infrastructure et voie	Infra		4'050'000	>>
Divers : études renouvellement traction et cabines	ITE		150'000	>>
<b>Total des investissements</b>			<b>4'200'000</b>	
Couverture par amortissements			82'000	
Couverture par tiers			-	
<b>Solde à charge du crédit-cadre</b>			<b>4'118'000</b>	

<b>Lausanne - Echallens - Bercher</b>	<b>Nature</b>	<b>Financé par solde CCC-1 (2011-2012)</b>	<b>Financé par CCC-2 (2011-2012)</b>	<b>Suite sur CCC 3 &gt;&gt;&gt;</b>
Evitement Union-Prilly (solde)	Infra	8'868'000	-	
Adaptation quai de la halte de Fleur de Lys	Infra		190'000	
Rénovation voies et quais à Romanel-sur-Lausanne	Infra		3'550'000	
Réhaussement à 55 cm des quais sur la ligne	Infra		640'000	>>>
Réfection des drainages	Infra		100'000	>>>
Protection des trafics entre chemin de fer et route (murets, etc.)	Infra		400'000	
Rénovation infrastructures diverses	Infra		980'000	>>>
Etudes pour cadence 15 minutes Echallens	Infra		1'050'000	>>>
Aménagement P+R	Infra		100'000	>>>
Réfection de voies	Super		2'200'000	>>>
Réfection des platelages	Super		120'000	>>>
Rénovation des installations de basse et haute tension	ITE		110'000	>>>
Rénovation des bâtiments d'exploitation	ITE		240'000	>>>
Renouvellement de la sous-station Vernand-Camarès	ITE		1'400'000	>>>
Renouvellement du block de ligne (1958) - 1ère étape : Flon - Cheseaux (solde)	IST	8'950'000	-	
Renouvellement du block de ligne (1958) - 2ème étape : Cheseaux - Echallens	IST		2'740'000	>>>
Rénovation des Installations de télécommunication	IST		600'000	>>>
Infrastructure pour câbles	IST		140'000	>>>
Suppression divers PN	PN		1'350'000	>>>
Assainissement PN Fleur-de-Lys et correction courbe	PN		4'425'000	
Rénovation quai / assainissement PN halte de Vernand-Camarès	PN	1'905'000	-	
Rénovation PN Echallens, Abattoirs	PN		440'000	
Rénovation de PN divers	PN		400'000	>>>
Outillage divers pour service voie	ESV		280'000	
Divers	Divers	159'000		
<b>Total des investissements</b>		<b>19'882'000</b>	<b>21'455'000</b>	
Couverture par amortissements			4'320'000	
Couverture par fonds disponibles / tiers		5'151'000	1'858'000	
<b>Solde à charge du crédit-cadre</b>		<b>14'731'000</b>	<b>15'277'000</b>	

<b>Vevey - Puidoux-Chexbres</b>	<b>Nature</b>	<b>Financé par solde CCC-1 (2011-2012)</b>	<b>Financé par CCC-2 (2011-2012)</b>	<b>Suite sur CCC 3 &gt;&gt;&gt;</b>
Renouvellement du pont du Burignon	Infra	50'000	-	
Renouvellement du pont de Chardonne	Infra	750'000	-	
Etudes de rénovation de ponts et d'un tunnel	Infra		70'000	
Renouvellement général d'objets divers	Infra		665'000	
Voie ferrée : renouvellements divers	Super		740'000	
Assainissement de passages à niveau	PN		1'000'000	>>>
<b>Total des investissements</b>		<b>800'000</b>	<b>2'475'000</b>	
Couverture par amortissements			562'000	
Couverture par tiers			-	
<b>Solde à charge du crédit-cadre</b>			<b>1'913'000</b>	

Montreux Oberland bernois

Montreux - Zweisimmen	Nature	Financé par solde CCC-1 (2011-2012)	Financé par CCC-2 (2011-2012)	Suite sur CCC 3 >>>
Renouvellement de ponts et viaducs	Infra	3'100'000		
Renouvellement général d'objets divers (I)	Infra		2'000'000	
Rénovation gare de Gstaad	Infra	100'000	-	
Renovation gare de Château-d'Oex	Infra	3'100'000	-	>>>
Renouvellement viaduc de Gstaad	Infra	2'850'000	-	
Tunnel des Avants - mise au gabarit (études)	Infra		200'000	>>>
Réfection de la galerie de la Tine, mise au gabarit (études)	Infra	200'000	-	>>>
Aménagement atelier infrastructure et sécurité (Château d'Oex)	Infra		610'000	
Aménagement atelier infrastructure et sécurité (Chernex)	Infra		2'700'000	>>>
Renouvellement général d'objets divers (Infra)	Infra		600'000	
Renouvellement de voie	Super		3'400'000	>>>
Renouvellement sous-stations, passage 20kV	ITE	1'800'000	1'270'000	
Renouvellement de la ligne de contact	ITE		1'200'000	
Renouvellement sous-stations, augm. puissance, renforcement ligne de contact	ITE		2'600'000	
Rénovation du centre de régulation, système de sécurité	IST		2'300'000	
Surveillance vidéo infrastructure et info voyageurs	IST		2'000'000	
Renouvellement des installations de sécurité (IS) à la gare des Avants	IST		650'000	
IS : Automatisation du croisement des Sciernes	IST		3'970'000	
Renouvellement général d'objets divers	IST		600'000	
IS : Communication sol-train - Préparation du réseau	IST		750'000	>>>
Centre exploitation et de régulation des trains, Montreux	IST		1'520'000	
Suppression du PN de la Chaudanne (RC702a) participation MOB pour travaux de voie	PN	200'000	200'000	
Renouvellement équipements PN	PN		100'000	>>>
Assainissement des PN	PN		1'264'000	>>>
Renouvellement véhicule service voie	ESV		200'000	>>>
Total des investissements		11'350'000	28'134'000	
Couverture par amortissements			7'910'000	
Couverture par tiers			-	
Solde à charge du crédit-cadre			<b>20'224'000</b>	



**Montreux - Vevey - Riviera**

<b>Vevey - Blonay - Les Pléiades / Chamby</b>	<b>Nature</b>	<b>Financé par solde CCC-1 (2011-2012)</b>	<b>Financé par CCC-2 (2011-2012)</b>	<b>Suite sur CCC 3 &gt;&gt;&gt;</b>
Assainissement viaduc Blonay - Chamby (études)	Infra	400'000	-	>>>
Allongement des quais Gilamont, Hauteville	Infra		200'000	>>>
Renouvellement général d'objets divers (Infra)	Infra		800'000	>>>
Renouvellement ligne contact 2.400 km	ITE		550'000	
Surveillance vidéo infrastructure, info voyageurs	IST		535'000	
Installation de sécurité (IS) : télésurveillance ligne, fibre optique	IST		730'000	
Renouvellement général d'objets divers (IST)	IST		215'000	
Assainissement de PN	PN		50'000	>>>
<b>Total des investissements</b>		<b>400'000</b>	<b>3'080'000</b>	
Couverture par amortissements			1'675'000	
Couverture par tiers			280'000	
<b>Solde à charge du crédit-cadre</b>			<b>1'125'000</b>	

<b>Montreux - Caux - Rochers de Naye</b>	<b>Nature</b>	<b>Financé par solde CCC-1 (2011-2012)</b>	<b>Financé par CCC-2 (2011-2012)</b>	<b>Suite sur CCC 3 &gt;&gt;&gt;</b>
Assainissement tunnel Valmont	Infra		100'000	>>>
Renouvellement voie Caux-Naye, 5.80 km	Infra	1'400'000	-	
Assainissement galeries de Fontaine aval et amont	Infra		50'000	
Assainissement galerie de la Perche	Infra		1'400'000	
Assainissement galerie Rhin-Rhône	Infra		1'500'000	
Allongement évitement Jaman	Infra		400'000	
Allongement de quais	Infra		100'000	
Allongement station de Naye	Infra		200'000	>>>
Renouvellement général d'objets divers	Infra		1'400'000	
Renouvellement de l'équipement des sous stations passage 20 kV	ITE		750'000	
Surveillance vidéo infrastructure info voyageurs	IST		470'000	>>>
Télésurveillance de la ligne	IST		350'000	>>>
Renouvellement général d'objets divers	IST		320'000	>>>
Renouvellement véhicules de service voie	ESV		2'650'000	
<b>Total des investissements</b>		<b>1'400'000</b>	<b>9'690'000</b>	
Couverture par amortissements			1'620'000	
Couverture par tiers			-	
<b>Solde à charge du crédit-cadre</b>			<b>8'070'000</b>	

<b>Funiculaire Vevey - Chardonne - Mont-Pèlerin</b>	<b>Nature</b>	<b>Financé par solde CCC-1 (2011-2012)</b>	<b>Financé par CCC-2 (2011-2012)</b>	<b>Suite sur CCC 3 &gt;&gt;&gt;</b>
Renouvellement général d'objets divers (Infra)	Infra		140'000	
Surveillance vidéo infrastructure, info voyageurs	IST		77'000	
Renouvellement général objets divers (IST)	IST		50'000	
Total des investissements		-	267'000	
Couverture par amortissements			-	
Couverture par tiers			-	
Solde à charge du crédit-cadre			<b>267'000</b>	

<b>Funiculaire Territet - Glion</b>	<b>Nature</b>	<b>Financé par solde CCC-1 (2011-2012)</b>	<b>Financé par CCC-2 (2011-2012)</b>	<b>Suite sur CCC 3 &gt;&gt;&gt;</b>
Renouvellement général d'objets divers (Infra)	Infra		100'000	
Renouvellement général objets divers (IST)	IST		40'000	
Total des investissements			140'000	
Couverture par amortissements			-	
Couverture par tiers			-	
Solde à charge du crédit-cadre			<b>140'000</b>	

<b>Funiculaire Les Avants - Sonloup</b>	<b>Nature</b>	<b>Financé par solde CCC-1 (2011-2012)</b>	<b>Financé par CCC-2 (2011-2012)</b>	<b>Suite sur CCC 3 &gt;&gt;&gt;</b>
Assainissement infrastructure	Infra	400'000		
Renouvellement commande + réfection des cabines.	ITE	1'960'000		
Surveillance vidéo infrastructure, info voyageurs	IST		200'000	
Total des investissements		2'360'000	200'000	
Couverture par amortissements			5'000	
Couverture par tiers			-	
Solde à charge du crédit-cadre			<b>195'000</b>	

## Transports publics du Chablais

<b>Aigle - Leysin</b>	<b>Nature</b>	<b>Financé par solde CCC-1 (2011-2012)</b>	<b>Financé par CCC-2 (2011-2012)</b>	<b>Suite sur CCC 3 &gt;&gt;&gt;</b>
Rénovation d'ouvrages d'art	Infra		1'142'000	
Protection chutes de pierres	Infra		50'000	
Rénovation quais de gare	Infra		600'000	
Réfection de voie	Super		700'000	>>>
Adaptation ligne contact au dépôt Aigle	ITE		550'000	>>>
Instllation de sécurité (IS) - entrée en gare d'Aigle / modernisation du croisement de Rennaz / motorisation des aiguilles Leysin-Village et Feydey	IST		1'100'000	
Total des investissements		-	4'142'000	
Couverture par amortissements			935'000	
Couverture par tiers			-	
Solde à charge du crédit-cadre			<b>3'207'000</b>	

<b>Aigle - Olion - Monthey - Champéry</b>	<b>Nature</b>	<b>Financé par solde CCC-1 (2011-2012)</b>	<b>Financé par CCC-2 (2011-2012)</b>	<b>Suite sur CCC 3 &gt;&gt;&gt;</b>
Rénovation d'ouvrages d'art	Infra		1'487'000	>>>
Rénovation de la voie	Super		200'000	>>>
Réovation de la ligne de contact	ITE		100'000	>>>
Modernisation de la télécommande du block de ligne Aigle - Monthey	IST		3'300'000	
Assainissement du passage à niveau St Triphon Gare/Rte Industrielle	PN		500'000	
Total des investissements		-	5'587'000	
Couverture par amortissements			4'686'000	
Couverture par tiers			250'000	
Solde à charge du crédit-cadre			<b>651'000</b>	

<b>Aigle - Le Sépey - Les Diablerets</b>	<b>Nature</b>	<b>Financé par solde CCC-1 (2011-2012)</b>	<b>Financé par CCC-2 (2011-2012)</b>	<b>Suite sur CCC 3 &gt;&gt;&gt;</b>
Rénovation d'ouvrages d'art	Infra		1'413'000	>>>
Protection chutes de pierres	Infra		1'384'000	>>>
Réfection de la voie	Super		5'700'000	>>>
Rénovation de la ligne de contact	ITE		1'000'000	>>>
Installation d'un block de ligne	IST		7'500'000	>>>
Assainissement de PN	PN		300'000	>>>
Total des investissements		-	17'297'000	
Couverture par amortissements			1'990'000	
Couverture par tiers			150'000	
Solde à charge du crédit-cadre			<b>15'157'000</b>	

<b>Bex - Villars - Bretaye</b>	<b>Nature</b>	<b>Financé par solde CCC-1 (2011-2012)</b>	<b>Financé par CCC-2 (2011-2012)</b>	<b>Suite sur CCC 3 &gt;&gt;&gt;</b>
Réfection de la voie	Super		400'000	>>>
Passage à niveau Rue de la Gare Bex/Arveyes/Fontannaz-Seulaz	PN		250'000	>>>
Total des investissements		-	650'000	
Couverture par amortissements			525'000	
Couverture par tiers			125'000	
Solde à charge du crédit-cadre			-	

# PROJET DE DÉCRET

## accordant un crédit-cadre de 39.3 millions de francs pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux chemins de fer privés concernant les contributions d'investissement destinées à l'infrastructure (2e crédit-cadre cantonal)

du 22 juin 2011

---

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*

### **Art. 1**

<sup>1</sup> Un crédit-cadre de 39.3 millions de francs est accordé au Conseil d'Etat pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux chemins de fer privés concernant les contributions d'investissement destinées à l'infrastructure (2e crédit-cadre cantonal).

### **Art. 2**

<sup>1</sup> Les prêts conditionnellement remboursables font l'objet d'un correctif d'actif qui sera constitué durant 40 ans.

### **Art. 3**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 2, lettre b, de la Constitution cantonale.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 22 juin 2011.

Le président :

*P. Broulis*

Le chancelier :

*V. Grandjean*