

**MESSAGE N° 30** *4 septembre 2007*  
**du Conseil d'Etat au Grand Conseil**  
**accompagnant le projet de décret relatif à l'octroi**  
**d'un crédit d'engagement en faveur**  
**des entreprises de transport public**

A plusieurs reprises déjà, le Grand Conseil a adopté des décrets destinés à permettre à l'Etat d'octroyer des prêts conditionnellement remboursables aux entreprises de transports concessionnaires exerçant leurs activités dans le canton de Fribourg. Il l'a fait en application du droit fédéral, l'engagement de la Confédération étant subordonné à une participation des cantons.

Les crédits d'engagement accordés se récapitulent comme suit:

	<b>Fr.</b>
1974	11 230 800
1978	7 006 600
1982	32 634 000
1983	1 953 230
1987	24 637 132
1992	40 725 830

Les travaux réalisés jusqu'à fin 2006 ont épuisé les crédits d'engagement accordés. Il est donc nécessaire de pouvoir disposer d'un nouveau crédit d'engagement correspondant au 9<sup>e</sup> crédit-cadre fédéral.

Le message qui vous est présenté se subdivise comme suit:

1. Introduction
2. Principes généraux du financement de l'infrastructure ferroviaire
3. Processus de planification du programme d'investissement 2007–2010
4. Programme d'investissement par entreprise et par ligne
5. Crédit d'engagement destiné à l'octroi de prêts conditionnellement remboursables pour la part cantonale au 9<sup>e</sup> crédit-cadre fédéral (2007–2010).

**1. INTRODUCTION**

Le projet de décret a pour but d'obtenir un crédit d'engagement (crédit-cadre) permettant à l'Etat d'octroyer des prêts conditionnellement remboursables aux quatre entreprises ferroviaires concessionnaires actives sur le territoire cantonal pour leurs investissements.

Ce crédit est lié à l'arrêté fédéral sur le 9<sup>e</sup> crédit-cadre pour les contributions d'investissement destinées aux chemins de fer privés pendant les années 2007 à 2010, qui a été accepté le 25 septembre 2006, par les Chambres fédérales et qui porte sur un montant de 800 millions de francs.

Ce montant de 800 millions de francs permet de financer la part de la Confédération, dont l'engagement 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.

Les modalités d'application du 9<sup>e</sup> crédit-cadre fédéral tiennent compte de l'évolution de la législation fédérale concernant le financement des transports publics, notamment des réformes successives intervenues depuis 1995.

Depuis l'entrée en vigueur de la réforme des chemins de fer 1 en 1999, toutes les entreprises ferroviaires concessionnaires doivent en effet séparer les transports et l'infrastructure sur le plan des comptes et de l'organisation.

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

Sur territoire fribourgeois, la part du canton aux contributions d'investissements est de 56% en 2007. Dès 2008, du fait de la RPT et selon les taux annoncés par l'Office fédéral des transports (OFT), cette part sera de 43%.

Les investissements prévus visent le maintien de la substance de l'infrastructure des entreprises ferroviaires et la sécurité de l'exploitation. Il s'agit de renouveler des équipements usés et amortis sur le plan comptable, 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 1912.

**2. PRINCIPES GÉNÉRAUX DU FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE**

**2.1 Remarque préliminaire**

Le contenu de ce chapitre reprend et complète, selon les spécificités cantonales, les éléments développés dans le message du 17 mars 2006 du Conseil fédéral aux Chambres fédérales sur le 9<sup>e</sup> 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 (FF 2006, p. 3747ss).

## 2.2 Comptes séparés pour les transports et l'infrastructure

Depuis 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'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 par conséquent 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.

## 2.3 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 fonds 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). La part fédérale de ces prêts est fixée par le Parlement dans un crédit d'engagement pluriannuel, appelé «crédit-cadre».

## 2.4 Délimitation par rapport au secteur des transports

Les crédits cadres accordés jusqu'ici ont été conçus pour tous les investissements, qu'ils servent au secteur de l'in-

frastructure ou à celui des transports (matériel roulant, ateliers).

Depuis 2001, le financement du matériel roulant doit reposer sur du capital propre et des fonds étrangers soumis à intérêt.

La Confédération admet en revanche toujours que l'infrastructure ferroviaire puisse bénéficier de prêts sans intérêt octroyés par les pouvoirs publics. Le 9<sup>e</sup> crédit-cadre fédéral est axé entièrement sur le financement de l'infrastructure.

## 2.5 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, notamment par le fonds pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP), affecté principalement au programme Rail 2000, 1<sup>e</sup> étape (achevée en décembre 2004) et 2<sup>e</sup> étape (aujourd'hui: projet ZEB).

Une autre source de financement est disponible pour les investissements favorisant l'égalité de traitement des personnes à mobilité réduite.

## 2.6 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 par rail, bus, bateau et remontée mécanique, mais aussi la commande de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. Pour le trafic régional, la Confédération et les cantons concernés commandent en commun ces prestations.

## 2.7 Objectifs prioritaires du 9<sup>e</sup> crédit-cadre concernant les lignes touchant le canton de Fribourg

Le soutien aux transports publics s'inscrit dans la politique des transports conduite tant par la Confédération que par le canton. Il s'agit:

- d'organiser un système global de transports qui assure la mobilité des personnes et des choses en tenant compte notamment des besoins de l'économie, des possibilités financières des collectivités publiques, des exigences de la protection de l'environnement, d'une utilisation rationnelle du sol et de l'énergie, ainsi que de la sécurité des usagers de différents moyens de transports;
- d'encourager l'utilisation des transports publics en garantissant une offre de prestations suffisante, dans les limites de la capacité financière des collectivités publiques;
- de coordonner les décisions à prendre dans le domaine des transports avec les objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement;
- de mettre en valeur les fonctions complémentaires des différents modes de transports.

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'article 17 LCdF, sont visés:

- **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.
- **assurer la fiabilité du réseau.** Celle-ci a une importance prépondérante pour le gestionnaire de l'infrastructure, pour l'exploitant du secteur transport et pour le voyageur ou l'expéditeur.
- **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.
- **maîtriser les coûts d'exploitation et d'entretien.** Le crédit d'engagement doit permettre de réaliser les investissements nécessaires pour maintenir des infrastructures ferroviaires conformes aux standards de la technique.

### 3. PROCESSUS DE PLANIFICATION DU PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 2007-2010

#### 3.1 Processus de planification

Le processus de planification du programme d'investissement 2007-2010 a été initié par l'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 à l'appui de la députation fribourgeoise 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 auraient dû assumer entièrement les charges de l'infrastructure du réseau ferroviaire secondaire. La répartition proposée était particulièrement défavorable au canton de Fribourg, puisque seules les lignes Fribourg (Givisiez) – Morat – Ins (TPF), Berne – Kerzers – Ins – Neuchâtel (BLS) et Montreux – Montbovon – Château-d'Œx – Zweisimmen (MOB) faisaient 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 et qui prévoyait un crédit-cadre de 600 millions de francs pour la part fédérale aux chemins de fer privés. Ce montant a été porté à 800 millions de francs 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 des transports et de l'énergie (STE) ont affiné, d'entente avec les entreprises, la planification des investissements d'infrastructure pour les lignes touchant le territoire fribourgeois, dans les limites 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, d'une part, et l'OFT et le Conseil d'Etat, d'autre part. Ces conventions fixeront les engagements des collectivités publiques pour les indemnités couvrant les coûts non couverts du secteur de l'infrastructure (pour le canton de Fribourg: budget annuel des indemnités allouées aux entreprises de transports publics pour l'exploitation), ainsi que les tranches annuelles de prêts conditionnellement remboursables (pour le canton de Fribourg: budget annuel pour les subventions cantonales allouées aux entreprises de transports publics pour les investissements).

#### 3.2 Délimitation du périmètre du crédit d'engagement cantonal

Le crédit d'engagement cantonal porte sur le financement de l'infrastructure du réseau ferroviaire des sociétés de chemins de fer privés exerçant leurs activités dans le canton de Fribourg, à savoir:

- les Transports publics fribourgeois (TPF);
- la Compagnie du chemin de fer Montreux – Oberland bernois (MOB);
- la BLS SA (BLS);
- le Sensetalbahn SA (STB).

### 4. PROGRAMME D'INVESTISSEMENT PAR ENTREPRISE ET PAR LIGNE

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 sur le plan comptable, qui, sans remplacement, ne garantiraient plus la sécurité de l'exploitation.

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, dans la mesure où les objets sont financés avec des prêts conditionnellement remboursables.

#### 4.1 Transports publics fribourgeois (TPF)

##### 4.1.1 Ligne Fribourg – Morat – Anet

Sugiez – Anet / Muntelier – Sugiez / Pensier – Courtepin: renouvellement complet de la voie	10 400 000
Gares de Belfaux, de Pensier, de Courtepin, de Cressier: modification des voies, création de passages inférieurs pour piétons et assainissements des quais	6 900 000
Gares de Belfaux, de Pensier, de Courtepin, de Cressier: renouvellement des installations de sécurité	6 600 000

Fribourg – Morat – Anet: prolongement de la longueur des quais en fonction de la demande prévisible	5 500 000
Assainissement de plusieurs passages à niveau à Belfaux, Muntelier, Sugiez, Bovigny-Formangueires; création des interfaces avec les nouvelles installations de sécurité	2 500 000
Renouvellement de l'interface GSM-R/radio – ETCS, du système électronique de télécommande / télésignalisation TELEBIT, des appareils de voie, des caniveaux, des joints collés, d'interrupteurs 15 kV, de branchements, de blocs	2 400 000
Givisiez – Morat / Muntelier – Ins: pose d'un câble de cuivre aérien amarré à chaque mât	1 800 000
Gare de Sugiez: renouvellement de la télécommande	1 300 000
Achat d'une remorque basculante, d'une scie de route, d'un véhicule de service pour le service électrique, de traverses et du matériel d'attache, de divers outils	400 000
Drainages de voies à Belfaux, à Cressier, à Courgevaux et remplacement du pont de Münchenwiler	400 000
Mise en place d'un système d'information aux voyageurs	270 000
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>38 470 000</b>
Contributions de tiers	- 300 000
<b>Total des investissements nets</b>	<b>38 170 000</b>
Couverture par les amortissements	- 5 040 000
<b>Solde à la charge du crédit d'engagement</b>	<b>33 130 000</b>

#### 4.1.2 Ligne Bulle – Romont

Bulle – Romont: renouvellement complet de la voie	11 500 000
Bulle – Romont: pose d'un câble de cuivre aérien amarré à chaque mât	1 200 000
Pont du château de Vaulruz: démolition de l'ouvrage existant, adaptation des culées et mise en place d'un nouvel ouvrage, adaptation de la caténaire	1 100 000
Assainissement de plusieurs passages à niveau	960 000
Achat d'un wagon Xs 72, de divers outils, de traverses, de rails	570 000
Bulle – Vaulruz: renouvellement du criblage complet de diverses zones	450 000
Gare de Romont: renouvellement de la télécommande	200 000
Vaulruz Nord, Sâles, Vuisternens-devant-Romont: aménagement d'arrêts sur demande	80 000
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>16 060 000</b>
Contributions de tiers	- 230 000
<b>Total des investissements nets</b>	<b>15 830 000</b>
Couverture par les amortissements	- 2 220 000
<b>Solde à la charge du crédit d'engagement</b>	<b>13 610 000</b>

#### 4.1.3 Ligne Bulle – Montbovon

Gare de Montbovon: renouvellement des installations de sécurité, de la caténaire, de la télécommunication, de l'installation d'alimentation de traction de secours 900 V, assainissement des quais	5 300 000
Assainissement de plusieurs passages à niveau: remplacement de la voie, des installations de sécurité, des treuils, suppression de plusieurs passages	4 220 000
Bulle – Montbovon: renouvellement complet de la voie	1 400 000
Enney: renouvellement des caniveaux / Km 35.000: renouvellement de la courbe / Albeuve: renouvellement de la voie	530 000
Achat de traverses, de rails, d'un véhicule de service et de divers outils	450 000
Estavannens: construction d'une paroi de rocher à la sortie du tunnel	280 000

Construction de grilles caillebotis déposables en entrevoie à l'intérieur du garage/atelier du service de la voie, construction d'une source de courant modulable pour le test des disjoncteurs 18 kV,	60 000
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>12 240 000</b>
Contributions de tiers	-530 000
<b>Total des investissements nets</b>	<b>11 710 000</b>
Couverture par les amortissements	- 2 330 000
<b>Solde à la charge du crédit d'engagement</b>	<b>9 380 000</b>

#### 4.1.4 Ligne Bulle – Palézieux

Gare de Châtel-St-Denis: renouvellement de la caténaire, des installations de sécurité, de la télécommande, modification des voies, assainissement des quais, création d'un passage inférieur pour piétons	5 510 000
Palézieux – Bossonnens: renouvellement de la voie	2 500 000
Gare de Vaulruz: déplacement des voies, assainissement des quais, construction d'un passage inférieur sécurisé	1 720 000
Châtel-St-Denis – Bulle: renouvellement du câble de la ligne et du système électronique de télécommande / télésignalisation TELEBIT IS	1 060 000
Châtel-St-Denis – Semsales / Palézieux – Châtel-St-Denis: renouvellement des caniveaux	1 020 000
Assainissement de plusieurs passages à niveau: renouvellement des voies, de barrières automatiques, de feux clignotants, de boucles inductives, aménagement de chemin de contournement, de clôture et d'accès	1 270 000
Gare de Vaulruz Sud: renouvellement des installations de sécurité pour commander deux aiguilles et adaptation de la caténaire selon le nouveau quai	800 000
Gare de Palézieux: construction d'un tableau de commande permettant la desserte locale de la gare	600 000
Achat de traverses, de rails, d'une fraiseuse à neige et de divers outils	330 000
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>14 810 000</b>
Contributions de tiers	- 220 000
<b>Total des investissements nets</b>	<b>14 590 000</b>
Couverture par les amortissements	- 2 070 000
<b>Solde à la charge du crédit d'engagement</b>	<b>12 520 000</b>

#### 4.1.5 Ligne Bulle – Broc

Assainissement de plusieurs passages à niveau: construction de passage inférieur pour le bétail, de feux clignotants, de dalles en béton	1 350 000
Achat de traverses, de rails et de divers outils	310 000
Renouvellement de caniveaux	140 000
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>1 800 000</b>
Contributions de tiers	- 270 000
<b>Total des investissements nets</b>	<b>1 530 000</b>
Couverture par les amortissements	- 800 000
<b>Solde à la charge du crédit d'engagement</b>	<b>730 000</b>

#### 4.1.6 Ligne Bulle – Tronçons communs

Aucun investissement	0
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>0</b>
Contributions de tiers	0
<b>Total des investissements nets</b>	<b>0</b>
Couverture par les amortissements	- 1 980 000
<b>Solde à la charge du crédit d'engagement</b>	<b>- 1 980 000</b>

#### 4.1.7 Résumé des investissements bruts par ligne

Le tableau suivant présente un résumé des investissements bruts par ligne.

	<b>Total</b>
Fribourg – Morat – Ins	38 470 000
Bulle – Romont	16 060 000
Bulle – Montbovon	12 240 000
Bulle – Palézieux	14 810 000
Bulle – Broc	1 800 000
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>83 380 000</b>

#### 4.1.8 Résumé des investissements nets par ligne

Le tableau suivant présente la répartition du financement des investissements entre fonds d'amortissements, contributions de tiers (principalement DAEC pour les passages à niveau) et prêts conditionnellement remboursables, à financer par la Confédération et les cantons.

	<b>Total</b>
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>83 380 000</b>
Couverture par des amortissements	-14 440 000
Contributions de tiers	-1 550 000
<b>Solde à la charge de la Confédération et des cantons</b>	<b>67 390 000</b>

Le taux de participation du canton de Fribourg est de 56% en 2007 (selon la législation en vigueur) et sera de 43% de 2008 à 2012 (selon les taux annoncés par l'OFT et établis d'après les règles de la RPT, taux qui seront formellement confirmés par une ordonnance du Conseil fédéral).

Les clés de répartition intercantionales sont calculées en fonction de la longueur de la ligne sur le territoire du canton et de la desserte des stations conformément à l'article 7 de l'ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR) du 18 décembre 1995. Seule la ligne Fribourg – Morat – Ins est répartie avec le canton de Berne, à raison de, respectivement, 95% et 5%.

Le tableau suivant présente la répartition du financement.

<b>Crédit-cadre total</b>	<b>Part Confédération et canton de Berne</b>	<b>Part Fribourg</b>
67 390 000	36 990 000	<b>30 400 000</b>

### 4.2 Compagnie du Montreux – Oberland bernois (MOB)

#### 4.2.1 Ligne Montreux – Zweisimmen

Gare de Gstaad: renouvellement des installations et aménagement d'un passage inférieur pour piétons	11 900 000
Renouvellement de la voie sur 8,4 km	10 000 000
Gare de Château-d'Ex: renouvellement des installations	7 500 000
Gare des Avants: renouvellement des installations	6 600 000
Pont de l'Egg, viaduc de Flendruz, viaduc de Gstaad: renouvellement	5 870 000
Gare de Saanenmöser: renouvellement des installations	5 550 000
Galerie de La Tine: assainissement et mise au gabarit	4 500 000

Renouvellement de la ligne de contact sur 6 km	4 000 000
Centre de régulation Zweisimmen: télécommande des installations de sécurité et des sous-stations électriques	3 700 000
Gare de Zweisimmen: renouvellement de la marquise, des toitures de quais et automatisation des voies avec une installation de sécurité	3 100 000
Tunnel Les Avants: mise au gabarit selon les normes	3 000 000
Renouvellement des véhicules du service de la voie	3 000 000
Objets divers	2 170 000
Projets en cours approuvés débordant sur 2006 (auto-financement)	1 870 000
Assainissement des passages à niveau et mise en conformité	1 400 000
Surveillance vidéo de l'infrastructure et information aux voyageurs	1 200 000
Les Sciernes: automatisation des croisements avec installation de sécurité	1 200 000
Reprise du réseau moyenne tension par Romande énergie (taxes de raccordement)	1 000 000
Tunnel de Jaman: éclairage et télécommunication (normes de sécurité incendie)	600 000
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>78 160 000</b>
Couverture par les amortissements	- 12 020 000
<b>Solde à la charge du crédit d'engagement</b>	<b>66 140 000</b>

#### 4.2.2 Résumé des investissements bruts par ligne

Le tableau suivant présente un résumé des investissements bruts par ligne.

	<b>Total</b>
Montreux – Zweisimmen	<b>78 160 000</b>
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>78 160 000</b>

#### 4.2.3 Résumé des investissements nets par ligne

Le tableau suivant présente la répartition du financement des investissements entre fonds d'amortissements et prêts conditionnellement remboursables à financer par la Confédération et les cantons.

	<b>Total</b>
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>78 160 000</b>
Couverture par des amortissements	- 12 020 000
<b>Solde à la charge de la Confédération et des cantons</b>	<b>66 140 000</b>

S'agissant des répartitions intercantionales, la ligne Montreux – Zweisimmen est répartie entre les cantons de Vaud, Berne et Fribourg, à raison de, respectivement, 55%, 33,8% et 11,2%.

Le tableau suivant présente la répartition du financement.

<b>Crédit-cadre total</b>	<b>Part Confédération et cantons de Vaud et de Berne</b>	<b>Part Fribourg</b>
66 140 000	62 790 000	<b>3 350 000</b>

### 4.3 BLS SA

#### 4.3.1 Ligne Berne – Neuchâtel

Doublément de la voie Bümplitz – Niederbottigen: doublément de la voie, renouvellement des quais, de la voie, de la signalisation, de la ligne de contact	18 500 000
Doublément de la voie Ins – Gampelen – Zihlbrücke -> Pont de la Thielle – Marin: doublément de la voie, renouvellement des quais, de la voie, de la signalisation, de la ligne de contact	38 900 000
Doublément de la voie Ins – Gampelen – Zihlbrücke -> Forêt de Fanel – Marin: doublément de la voie, renouvellement des quais, de la voie, de la signalisation, de la ligne de contact	6 300 000
Müntschemier: création d'un îlot central, renouvellement des quais selon les nouvelles normes en vigueur, renouvellement de la voie marchandises	11 800 000
Mauss-Gümmenen: rénovation du viaduc sur la Sarine, élargissement des quais de la gare Gümmenen, renouvellement des installations de signalisation	2 000 000
Kerzers: amélioration de la géométrie de la gare de Kerzers, notamment à la hauteur du croisement CFF Murten – Lyss	1 150 000
<b>Total des investissements nets</b>	<b>78 650 000</b>
<b>Solde à la charge du crédit d'engagement</b>	<b>78 650 000</b>

Dans sa planification, le BLS distingue les objets financés par des amortissements et ceux financés selon l'article 56 LCdF. Le tableau ci-dessus reprend uniquement les objets financés selon cette disposition.

#### 4.3.2 Résumé des investissements nets par ligne

Le total des investissements nets pour la ligne Berne – Neuchâtel est de **78 650 000** francs.

S'agissant des répartitions intercantionales, la ligne Berne – Neuchâtel est répartie entre les cantons de Berne, Neuchâtel et Fribourg à raison de, respectivement, 67,6%, 26% et 6,4%.

Le tableau suivant présente la répartition du financement.

Crédit-cadre total	Part Confédération et cantons de Berne et Neuchâtel	Part Fribourg
78 650 000	76 250 000	<b>2 400 000</b>

### 4.4 Sensetalbahn SA

#### 4.4.1 Ligne Flamatt – Laupen

Flamatt-Dorf, Neueneegg, Laupen: assainissement des quais aux normes P55	256 000
Flamatt-Laupen: renouvellement des installations de sécurité, de la télécommande et des interrupteurs	1 120 000
Neueneegg: renouvellement du poste de tension	112 000
Neueneegg – Laupen: renouvellement des voies	112 000
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>1 600 000</b>
Couverture par les amortissements	- 703 000
<b>Solde à la charge du crédit d'engagement</b>	<b>897 000</b>

#### 4.4.2 Résumé des investissements bruts par ligne

Le tableau suivant présente un résumé des investissements bruts par ligne.

	Total
Flamatt – Laupen	<b>1 600 000</b>
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>1 600 000</b>

#### 4.4.3 Résumé des investissements nets par ligne

Le tableau suivant présente la répartition du financement des investissements entre fonds d'amortissements et prêts conditionnellement remboursables à financer par la Confédération et les cantons.

	Total
Total des investissements bruts	<b>1 600 000</b>
Couverture par des amortissements	- 703 000
<b>Solde à la charge de la Confédération et des cantons</b>	<b>897 000</b>

S'agissant des répartitions intercantionales, la ligne Flamatt – Laupen est répartie entre les cantons de Berne et de Fribourg, à raison de, respectivement, 90% et 10%.

Le tableau suivant présente la répartition du financement.

Crédit-cadre total	Part Confédération et canton de Berne	Part Fribourg
897 000	847 000	<b>50 000</b>

### 5. CRÉDIT D'ENGAGEMENT DESTINÉ À L'OCTROI DE PRÊTS CONDITIONNELLEMENT REMBOURSABLES POUR LA PART CANTONALE AU 9<sup>e</sup> CRÉDIT-CADRE FÉDÉRAL (2007–2010)

	Crédit-cadre total	Part cantonale
Transports publics fribourgeois	67 390 000	<b>30 400 000</b>
Chemin de fer Montreux – Oberland bernois	66 140 000	<b>3 350 000</b>
BLS SA	78 650 000	<b>2 400 000</b>
Sensetalbahn SA	897 000	<b>50 000</b>
<b>Total</b>	<b>213 077 000</b>	<b>36 200 000</b>

**Le montant du crédit d'engagement cantonal s'élève ainsi à 36 200 000 francs.**

Les contributions seront libérées sous forme de prêts conditionnellement remboursables. La Confédération a intégré les siennes dans un arrêté fédéral portant sur la période 2007 à 2010. Au plan cantonal, elles font l'objet du présent crédit d'engagement, qui porte sur la période 2007 à 2011. Il est en effet prévisible que les travaux envisagés par l'arrêté fédéral durant les années 2007 à 2010 ne pourront pas être intégralement réalisés durant cette période et qu'une partie d'entre eux n'exigeront un engagement des contributions étatiques qu'en 2011, voire plus tard. La libération des prêts octroyés n'interviendra qu'en fonction de l'exécution des travaux. Le montant de 36 200 000 francs correspond aux montants qui ont été retenus par le Conseil d'Etat dans le plan financier de la législature 2007–2011 pour les investissements des entreprises de transport.

Les crédits de paiement seront portés au budget des années concernées. Le Conseil d'Etat renseignera le Grand Conseil sur l'avancement des travaux et l'utilisation du crédit dans son compte rendu annuel.

Les prêts annuels alloués selon l'article 56 LCdF feront l'objet d'une convention annuelle d'indemnisation du secteur de l'infrastructure. Cette contribution d'investissement sera versée par le canton de Fribourg sur la base d'appels de fonds des entreprises adressés à l'Office fédéral des transports.

Ce projet de décret tient compte des dispositions de la RPT qui entrera en vigueur en 2008. Pour mémoire, les transports publics régionaux resteront 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.

Les dépenses visées par le crédit d'engagement ne sont pas des dépenses nouvelles, au sens de l'article 23 de la loi du 25 novembre 1994 sur les finances de l'Etat, puisqu'elles résultent de la loi du 20 septembre 1994 sur les transports, en particulier du chapitre quatrième de celle-ci, consacré au financement des transports et aux contributions financières, ainsi que de l'article 56 LCdF. Le présent décret n'est par conséquent pas soumis au référendum financier.

En revanche, compte tenu du montant en jeu et de l'article 141 de la loi du 6 septembre 2006 sur le Grand Conseil, le décret doit être adopté à la majorité qualifiée (majorité des membres du Grand Conseil).

En conclusion, nous vous demandons l'ouverture d'un crédit d'engagement de **36 200 000** francs valable pour les années 2007 à 2011 et nous vous prions d'accepter le présent décret.

**BOTSCHAFT Nr. 30** 4. September 2007  
**des Staatsrats an den Grossen Rat**  
**zum Dekretsentwurf über einen**  
**Verpflichtungskredit für die Unternehmen**  
**des öffentlichen Verkehrs**

Der Grosse Rat hat bereits mehrfach Dekrete verabschiedet, die es dem Staat erlauben, den im Kanton Freiburg aktiven konzessionierten Transportunternehmen bedingt rückzahlbare Darlehen zu gewähren. Diese Dekrete hat er in Anwendung der Bundesgesetzgebung verabschiedet, denn die Beiträge des Bundes hängen von der finanziellen Beteiligung der Kantone ab.

Zur Erinnerung wurden bisher die folgenden Verpflichtungskredite gewährt:

	Fr.
1974	11 230 800
1978	7 006 600
1982	32 634 000
1983	1 953 230
1987	24 637 132
1992	40 725 830

Die bis Ende 2006 ausgeführten Arbeiten haben die bisherigen Verpflichtungskredite ausgeschöpft. Deshalb muss nun ein neuer Verpflichtungskredit bereitgestellt werden, der dem 9. Rahmenkredit des Bundes entspricht.

Die vorliegende Botschaft hat folgenden Aufbau:

1. Einleitung

2. Allgemeine Grundsätze zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur
3. Planungsverfahren des Investitionsprogramms 2007–2010
4. Investitionsprogramm pro Unternehmen und Strecke
5. Verpflichtungskredit für die Gewährung von bedingt rückzahlbaren Darlehen als Beteiligung des Kantons am 9. Rahmenkredit des Bundes (2007–2010)

**1. EINLEITUNG**

Der Dekretsentwurf bezweckt die Eröffnung eines Verpflichtungskredits (Rahmenkredits), der es dem Staat erlaubt, den vier im Kanton aktiven konzessionierten Eisenbahnunternehmen bedingt rückzahlbare Darlehen für ihre Investitionen zu gewähren.

Dieser Kredit steht im Zusammenhang mit dem 9. Rahmenkredit des Bundes für Investitionsbeiträge an konzessionierte Eisenbahnunternehmen für die Jahre 2007 bis 2010, der am 25. September 2006 vom Bundesparlament bewilligt wurde und sich auf einen Betrag von 800 Millionen Franken beläuft.

Der Betrag von 800 Millionen Franken beinhaltet den finanziellen Beitrag des Bundes, der unter der Bedingung einer finanziellen Beteiligung der Kantone gewährt wird. Gemäss der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA), die voraussichtlich 2008 in Kraft treten wird, bleibt die Finanzierung des Regionalverkehrs eine gemeinsame Aufgabe von Bund und Kantonen. Künftig übernehmen der Bund und die Kantone im Durchschnitt je zur Hälfte die Entschädigung des Regionalverkehrs zur Finanzierung der ungedeckten Kosten der Sparten Infrastruktur und Transport sowie der Investitionsbeiträge zugunsten des Infrastrukturbereichs.

Die Modalitäten für die Verwendung des 9. Rahmenkredits des Bundes berücksichtigen die Entwicklung der Bundesgesetzgebung über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere die aufeinander folgenden Reformen seit 1995.

Seit Inkrafttreten der Bahnreform 1 im Jahre 1999 müssen die konzessionierten Eisenbahnunternehmen die Bereiche Verkehr und Infrastruktur rechnerisch und organisatorisch voneinander trennen.

Folglich betreffen die Beiträge für die technischen Verbesserungen nur die Sparte Infrastruktur. Sie werden gestützt auf Investitionsvereinbarungen mit den einzelnen Unternehmen aufgrund der jährlichen Investitionspläne für den Zeitraum 2007–2010 gewährt. Investitionen, die nicht über kalkulatorische Abschreibungen innerhalb des Infrastrukturbereichs (Cashflow) finanziert werden können, werden so durch bedingt rückzahlbare Darlehen des Bundes und des Kantons finanziert.

Auf dem Freiburger Kantonsgebiet beträgt für 2007 der Anteil des Kantons an den Investitionsbeiträgen 56%. Aufgrund der NFA und gemäss den Informationen des Bundesamts für Verkehr (BAV) wird sich dieser Anteil ab 2008 auf 43% belaufen.

Die vorgesehenen Investitionen zielen auf die Substanzerhaltung der Bahninfrastruktur und die Gewährleistung der Betriebssicherheit ab. Namentlich muss altes und buchhalterisch abgeschrieben Material erneuert