



Message N° 55

23 avril 2013

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 privées 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:

1974	11 230 800 francs
1978	7 006 600 francs
1982	32 634 000 francs
1983	1 953 230 francs
1987	24 637 132 francs
1992	40 725 830 francs
2007	36 200 000 francs
2011	5 395 000 francs

Le dernier programme d'investissement contenait pour une partie la mise à jour de projets de réalisation que le crédit d'engagement de 2007 comprenait déjà et, pour l'autre partie, des projets de réalisations complémentaires, notamment le projet de la future halte ferroviaire de Fribourg-St-Léonard. Ainsi, le décret du 16 novembre 2007 avait été prolongé jusqu'en 2012 et un montant de 5 395 000 francs avait été porté en augmentation du crédit d'engagement du 16 novembre 2007.

Avec le nouveau programme d'investissement 2013–2016, il est nécessaire de clôturer le dernier crédit d'engagement et d'en disposer d'un nouveau destiné au financement des infrastructures des entreprises de transports privées et des infrastructures CFF nécessaires au RER Fribourg|Freiburg pour les années 2013 à 2016.

Le message qui vous est présenté se subdivise comme suit:

1. Introduction	2
2. Principes du financement de l'infrastructure ferroviaire	2
3. Programme d'investissement des chemins de fer privés, par entreprise et par ligne	4
4. Programme d'investissement CFF nécessaire aux infrastructures du RER Fribourg Freiburg	8
5. Bilan des derniers crédits d'engagement cantonaux	12
6. Besoins d'investissements pour les années 2013–2016	12
7. Décret	13

1. Introduction

Le crédit d'engagement visé par le présent décret doit permettre à l'Etat d'octroyer des prêts conditionnellement remboursables aux quatre entreprises ferroviaires privées actives sur le territoire cantonal (Transports publics fribourgeois, Chemin de fer Montreux Oberland bernois, BLS SA et le Sennetalbahn) pour leurs investissements et de financer la part cantonale relative à la transformation de plusieurs objets d'infrastructure CFF nécessaires au RER Fribourg|Freiburg.

Ce projet de décret est notamment lié aux arrêtés fédéraux du 24 septembre 2012 portant allocation d'un plafond de dépenses de 6624 millions de francs destiné au financement de l'infrastructure des CFF et d'un crédit d'engagement de 2825 millions de francs destiné au financement de l'infrastructure des chemins de fer privés suisses pour les années 2013 à 2016.

2. Principes du financement de l'infrastructure ferroviaire

2.1. Remarque préliminaire

Ce chapitre reprend et complète les éléments développés dans le message du 2 mars 2012 du Conseil fédéral aux Chambres fédérales relatif au financement de l'infrastructure ferroviaire suisse (CFF et chemins de fer privés) et à la convention de prestations entre la Confédération et les CFF pour les années 2013 et 2016.

2.2. Comptes séparés pour les transports et l'infrastructure

Avec l'entrée en vigueur de la réforme des chemins de fer au 1^{er} janvier 1999, toutes les entreprises ferroviaires ont été obligées de séparer, sur le plan comptable et organisationnel, le transport de voyageurs et de marchandises d'une part et l'infrastructure indemnisée de l'autre.

Le secteur de l'infrastructure perçoit une redevance pour son utilisation: le prix du sillon. Il est composé d'un prix de base déterminé à partir des coûts marginaux standardisés (les coûts usuels d'un tronçon doté d'installations de sécurité modernes) et d'une contribution de couverture aux frais fixes de l'infrastructure.

L'Office fédéral des transports (OFT) détermine les principaux éléments du prix des sillons. Les conditions-cadre actuelles de la politique des transports ne permettent pas de fixer des prix couvrant les coûts d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

2.3. Commande de prestations d'infrastructure

Comme une infrastructure ferroviaire sûre et performante constitue pour la Suisse un important avantage, la Confédération commande aux CFF l'exploitation, la maintenance et l'extension de l'infrastructure ferroviaire. Elle se joint aux cantons pour les commandes effectuées auprès des autres entreprises ferroviaires privées.

Les fonds convenus pour une période de commande sont versés aux gestionnaires de l'infrastructure sous forme de contributions d'exploitation et d'investissement. L'indemnité d'exploitation se calcule d'après les prévisions de coûts non couverts d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure ferroviaire sur la base des planifications à moyen terme des entreprises.

Les gestionnaires de l'infrastructure reçoivent les fonds nécessaires aux investissements pour le maintien de la substance des installations existantes et à l'adaptation de ces dernières à l'état de la technique et aux exigences du trafic (par ex. prolongements de quais, tronçons à double voie) par deux canaux qui proviennent également du budget ordinaire. D'une part, ils se voient indemnisés des coûts d'amortissement planifiés par un paiement à fonds perdu. D'autre part, ils bénéficient 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.

2.4. Développement des instruments de financement au niveau fédéral

Pour CFF Infrastructure, les contributions d'exploitation et les contributions d'investissement sont fixées depuis 1999 dans une convention de prestations quadriennale. Pour les années 2011 et 2012, une convention de prestations biennale a été conclue à titre de solution transitoire par souci d'harmonisation avec la législation. Depuis 2011, le financement des chemins de fer privés est également assuré conjointement avec les cantons au moyen de conventions de prestations pluriannuelles. Celles-ci courent sur la même période que la convention de prestations conclue entre la Confédération et les CFF.

La construction et l'exploitation des usines électriques pour la production du courant ferroviaire et des lignes de transport d'électricité ne font pas partie de l'infrastructure indemnisée. Ces installations ne doivent pas générer de coûts non couverts. Les investissements et les charges d'exploitation doivent donc être autofinancés au moyen du prix du courant.

Afin de garantir une alimentation en courant fiable et efficace, la Confédération a, dans la convention de prestations pour les années 2011 et 2012, chargé les CFF de planifier, de construire, d'exploiter et de maintenir, à l'échelle nationale, le réseau d'alimentation en courant de traction 132 kV/16,7 Hz du réseau à voie normale.

2.5. Financements spéciaux de la Confédération

Le financement ordinaire de l'infrastructure par la Confédération (financement de l'exploitation et du maintien de l'appareil de production de l'infrastructure ferroviaire) est assuré par les ressources des finances fédérales alors que les investissements d'extension sont garantis en règle générale par des financements spéciaux. Du point de vue de la Confédération, ceux-ci se concentrent actuellement sur le fonds pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP) et sur le fonds d'infrastructure, lequel finance les investissements de l'infrastructure ferroviaire pour le trafic d'agglomération.

Le plafond de dépenses pour les investissements favorisant l'égalité de traitement des personnes à mobilité réduite dans les transports publics constitue une autre source de financement pour l'infrastructure ferroviaire. Les contributions issues de cette source de financement disponible jusqu'en 2023 sont toutefois réservées à l'adaptation anticipée d'installations en fonction des besoins des handicapés, c'est-à-dire à des mesures concernant des gares et des arrêts qui, sans cela, n'auraient pas à être rénovés avant 2023. Les contributions allouées pour des objets, par exemple pour des relèvements partiels de quais, permettent de financer les mesures les plus économiques requises par les prescriptions de la loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (Loi sur l'égalité pour les handicapés, LHand). Si, dans des cas particuliers, la solution minimale s'avérait globalement non économique ou si elle réduisait considérablement la capacité d'une gare (par ex. restrictions dans l'emploi du matériel roulant ou obstacles aux flux des voyageurs), l'OFT pourrait autoriser la réalisation de mesures complémentaires (par ex. relèvement complet du bord du quai) avec des ressources du financement ordinaire.

Les mesures de transformation de gares à exécuter jusqu'en 2023 dans le cadre des programmes de renouvellement «normaux», telles que les adaptations pour atteindre le niveau de capacité ou de sécurité requis, ne font pas l'objet de financements spéciaux LHand. Ces coûts doivent être intégralement couverts par des ressources du financement ordinaire.

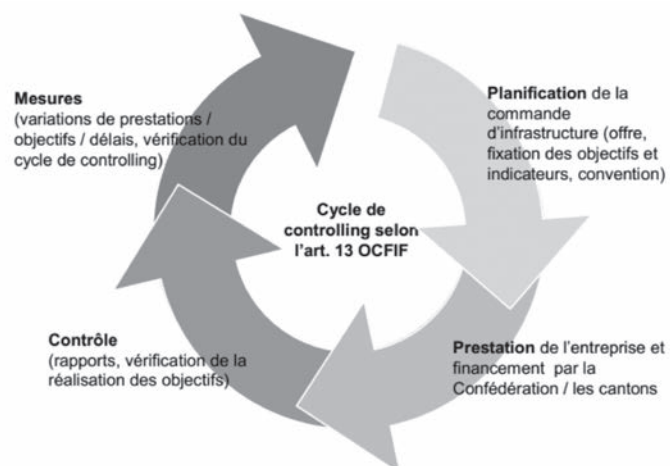
2.6. Processus de controlling

La loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF) définit dans son chapitre 6 les principes, les conditions, l'offre de prestation et la procédure de commande ainsi

que la répartition du financement de l'infrastructure entre la Confédération et les cantons.

Les dispositions relatives au financement de l'infrastructure sont concrétisées dans l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF). Cette ordonnance harmonise dans une large mesure les instruments de financement de l'infrastructure des chemins de fer privés et des CFF (conventions de prestations pluriannuelles), en les basant sur une méthode uniformisée de controlling.

Le processus de controlling, au sens de l'article 13 OCFIF est un cycle régulateur fermé dirigé par l'OFT. Les cantons sont consultés pour les lignes commandées collectivement. L'ensemble du processus de commande de prestations est géré selon le cycle de controlling de l'OFT suivant:



2.7. Objectifs prioritaires 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.

Compte tenu de ce qui est supportable économiquement et de l'évolution technique, il s'agit globalement d'assurer une exploitation sûre, fiable, performante et répondant aux exigences des transports de voyageurs et de marchandises, et garantir le maintien de la substance.

Dans le secteur de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, les objectifs suivants sont visés:

- > **Garantir un niveau de sécurité élevé.** Il s'agit d'atteindre en priorité les buts suivants: haute protection contre les collisions de trains et les déraillements; sécurité au travail élevée pour le personnel; mise des tunnels ferroviaires au dernier état de la technique en termes de sécurité dans le cadre des programmes de maintien de la substance; achèvement des programmes d'assainissement des passages à niveau, de sorte que tous les passages à niveau respectent la législation à fin 2014 (soit conformément au délai fixé par la loi); garantie d'un niveau de sécurité élevé pour les accès aux quais et le stationnement sur les quais par des aménagements et de nouvelles constructions; réduction des risques relatifs aux sites contaminés et aux accidents majeurs de manière à les ramener au niveau des prescriptions légales.
- > **Assurer la capacité du réseau.** Sans perdre de vue les critères de rentabilité, les gestionnaires de l'infrastructure prennent des mesures de nature à garantir une capacité aussi élevée que possible du réseau. Ces mesures tendent principalement vers un dimensionnement optimal du réseau, une accessibilité des trains et une disponibilité aussi haute que possible du réseau.
- > **Utiliser de manière optimale les capacités disponibles.** La Confédération et le canton subordonnent leur engagement financier pour autant que la capacité des tronçons et des nœuds du réseau ferroviaire soient utilisées de manière optimale. Dans cette optique, l'élaboration d'un horaire annuel et la commercialisation des sillons revêtent une grande importance.
- > **Améliorer l'interopérabilité.** Dans le cadre de la deuxième étape de la réforme des chemins de fer 2, la Suisse reprend les prescriptions de l'Union européenne sur l'interopérabilité. Cette dernière crée les conditions nécessaires au renforcement de la compétitivité du rail par rapport à la route et elle simplifie les échanges de marchandises avec l'Union européenne.
- > **Accroître la productivité.** En tant que commanditaires, la Confédération et le canton attendent des entreprises qu'elles atteignent les objectifs convenus de manière la plus efficace, c'est-à-dire à un coût minimal. Cela implique que les gestionnaires de l'infrastructure étudient dans tous les domaines sécuritaires (sûreté, sécurité) des mesures moins coûteuses sur le long terme

et les mettent en œuvre sans hypothéquer le haut niveau globale de sécurité.

2.8. Modèle de financement

L'harmonisation introduite en 2011 dans les instruments de financement des CFF et des chemins de fer privés a fait ses preuves et la Confédération a décidé de la poursuivre. Les adaptations suivantes seront toutefois effectuées afin d'assurer une poursuite du financement de l'infrastructure des chemins de fer privés:

- > Retour à un crédit d'engagement quadriennal en lieu et place du crédit d'engagement unique biennal en vigueur jusqu'ici, ce qui garantit le versement aux chemins de fer privés de toutes les parts fédérales et cantonales dans les contributions d'exploitation et d'investissement.
- > Passage définitif au financement par programme et abandon du financement par objet.
- > Conclusion de conventions de prestations quadriennales tripartites entre la Confédération, le canton et les chemins de fer concernés. Ces conventions fixeront pour la période 2013 à 2016 et pour chaque chemin de fer privé les montants des indemnités d'exploitation et contributions d'investissement ainsi que leur répartition entre les commanditaires.

2.9. 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).

Il porte également sur le financement de plusieurs objets d'infrastructure du RER Fribourg|Freiburg. Les CFF sont maître d'ouvrage pour les travaux de construction de ces objets. Les CFF sont propriétaires des constructions et des installations situées sur leur territoire et en sont responsables.

3. Programme d'investissement des chemins de fer privés, 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. Ils sont issus de la planification à moyen terme des

entreprises de transport, planification approuvée par la Confédération et les cantons concernés.

3.1. Transports publics fribourgeois (TPF)

3.1.1. Ligne Fribourg–Morat–Ins

Gare de Pensier: adaptation du quai aux normes LHand et création d'un passage inférieur	9 553 900
Gare de Belfaux: adaptation du quai aux normes LHand et création d'un passage inférieur	9 083 750
Gare de Münchenwiler/Courgevoux: création d'un point de croisement et adaptation du quai aux normes LHand	6 303 000
Assainissement de 9 passages à niveaux: installation de feux routiers avec barrières automatiques et création de passages inférieurs pour piétons	1 555 000
Renouvellement des caniveaux et renforcement des banquettes	600 000
Remplacement d'appareils de voie, de treuils, d'interrupteurs, de télécommandes	520 000
Correction, réfection de tracés et talus, pose d'un câble de cuivre aérien sur la ligne	460 000
Cressier, Courtepin: renouvellement de l'infrastructure et changement du matériel de voie	310 000
Renouvellement et remplacement de l'outillage du matériel	310 000
Total des investissements bruts	28 695 650
Contributions de tiers	-1 880 000
Total des investissements nets	26 815 650
Couverture par les amortissements	-6 356 220
Solde à la charge du crédit d'engagement	20 459 430

3.1.2. Ligne Bulle–Romont

Gare de Bulle (1 ^{re} étape): mise en conformité de la gare, modification des voies, des appareils de voie, renouvellement complet des infrastructures, adaptation des quais aux normes LHand, accès dénivelés aux quais	6 766 450
Réfection complète de l'infrastructure et de la superstructure de la voie entre Bulle et Vaulruz Nord	4 676 425
Assainissement de 7 passages à niveau: installation de feux routiers avec barrières automatiques et création de passages inférieurs pour piétons	796 000
Renouvellement et remplacement de l'outillage du matériel	407 000
Gare de Romont: renouvellement de la télécommande	200 000
Total des investissements bruts	12 845 875
Contributions de tiers	-778 500
Total des investissements nets	12 067 375
Couverture par les amortissements	-6 310 048
Solde à la charge du crédit d'engagement	5 757 327

3.1.3. Ligne Bulle–Montbovon

Assainissement de 22 passages à niveau: installation de feux routiers avec barrières automatiques et création de passages inférieurs pour piétons	2 156 975
Renouvellement de la sous-station d'Albeuve	755 700
Assainissement des installations de vidéosurveillance et d'annonces vocales dans les gares de la ligne	554 000
Correction, réfection de tracés et talus	504 000
Renouvellement et remplacement de l'outillage du matériel	487 000
Assainissement du pont sur la Trême	419 000
Assainissement des têtes de mâts et pose d'un câble à fibre optique sur la ligne	348 000
Remise en état des caniveaux à câbles sur la ligne	205 000
Renouvellement de la voie entre Gruyères et Estavannens	100 000
Total des investissements bruts	5 529 675
Contributions de tiers	-735 500
Total des investissements nets	4 794 175
Couverture par les amortissements	-2 358 348
Solde à la charge du crédit d'engagement	2 435 827

3.1.4. Ligne Bulle–Palézieux

Gare de Châtel-Saint-Denis (1 ^{re} étape): renouvellement complet de la gare et adaptation des quais aux normes LHand	6 057 775
Assainissement de 35 passages à niveau: installation de feux routiers avec barrières automatiques et création de passages inférieurs pour piétons	4 727 700
Renouvellement de la voie entre Bossonnens et Châtel-Saint-Denis	4 588 000
Gare de Bossonnens: renouvellement complet de la gare et adaptation des quais aux normes LHand	4 155 500
Gare de Semsales: renouvellement complet de la gare et adaptation des quais aux normes LHand	2 976 000
Assainissement du pont Planches-Mailles	1 700 000
Adaptation des gares/haltes pour le RER Sud	764 000
Gare de Vuadens: renouvellement complet de la gare et adaptation des quais aux normes LHand	515 000
Renouvellement et remplacement de l'outillage du matériel	325 000
Renouvellement des caniveaux entre Semsales et Bulle	151 000
Total des investissements bruts	25 959 975
Contributions de tiers	-1 981 500
Total des investissements nets	23 978 475
Couverture par les amortissements	-3 971 269
Solde à la charge du crédit d'engagement	20 007 206

3.1.5. Ligne Bulle–Broc

Assainissement de 8 passages à niveau: installation de feux routiers avec barrières automatiques et création de passages inférieurs pour piétons	1 742 955
Haltes La Tour Village et Epagny: adaptation des quais aux normes LHand et renouvellement des caniveaux	600 000
Assainissement des installations de vidéosurveillance et d'annonces vocales dans les gares de la ligne	311 400
Renouvellement complet de l'infrastructure et de la superstructure Broc-Village	240 000
Pose d'un câble à fibre optique entre Bulle et Broc	220 000
Renouvellement et remplacement de l'outillage du matériel	137 960
Total des investissements bruts	3 252 315
Contributions de tiers	-499 500
Total des investissements nets	2 752 815
Couverture par les amortissements	-950 182
Solde à la charge du crédit d'engagement	1 802 633

3.1.6. Tronçons communs: Bulle

Gare de Bulle: mise en conformité	340 000
Remplacement des commandes des interrupteurs des sous-stations	159 150
Renouvellement et remplacement de l'outillage du matériel	49 000
Total des investissements nets	548 150
Couverture par les amortissements	-2 240 443
Solde à la charge du crédit d'engagement	-1 692 293

3.1.7. Résumé des investissements bruts par ligne

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

	Total
Fribourg–Morat–Anet	28 695 650
Bulle–Romont	12 845 875
Bulle–Montbovon	5 529 675
Bulle–Palézieux	25 959 975
Bulle–Broc fabrique	3 252 315
Tronçons communs: Bulle	548 150
Total des investissements bruts	76 831 640

3.1.8. Résumé des investissements nets

Le tableau suivant présente la répartition du financement des investissements entre fonds d'amortissements, contributions de tiers (principalement pour les passages à niveau) et solde à la charge de la Confédération et des cantons:

	Total
Total des investissements bruts	76 831 640
Contributions de tiers	-5 875 000
Couverture par les amortissements	-22 186 510
Solde à la charge de la Confédération et des cantons	48 770 130

Le taux de participation du canton de Fribourg est de 45% pour les années 2012 à 2015 selon l'OPCTR.

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 OPCTR. Seule la ligne Fribourg–Morat–Ins est répartie entre le canton de Fribourg et le canton de Berne, respectivement à raison de 85% et de 15%.

Le tableau suivant présente la répartition du financement:

Crédit-cadre total	Part Confédération et canton de Berne	Part Fribourg
48 770 130	28 204 583	20 565 547

3.2. Compagnie du Montreux–Oberland bernois (MOB)

3.2.1. Ligne Montreux–Zweisimmen

Gare de Château-d'Œx: renouvellement complet de la gare et adaptation aux normes LHand	13 600 000
Evitements Halten, Vernex: renouvellement et allongement	8 800 000
Tunnel Les Avants: mise au gabarit	8 761 760
Renouvellement de la voie	8 400 000
Galerie de la Tine: mise au gabarit	7 955 440
Les Sciernes: automatisation des croisements	7 500 000
Passages à niveau: renouvellement de l'équipement et assainissement (installation de feux routiers avec barrières automatiques et création de passages inférieurs pour piétons)	6 707 179
Ponts de l'Hongrin, du Lanciau, du Flon: rénovation	6 500 000
Gare de Zweisimmen: renouvellement complet de la gare et adaptation aux mesures LHand	6 421 079
Renouvellement de la ligne de contact	6 150 000
Renouvellement des sous-stations et augmentation des puissances	5 950 000
Chernex: aménagement et sécurisation des ateliers	2 702 000

Renouvellement et remplacement de l'outillage du matériel	1 800 000
Tunnel de Jaman: renouvellement de l'éclairage	1 250 000
Haltes de Chamby, Chernex, Les Granges, La Palaz: adaptation aux mesures LHand	641 000
Total des investissements bruts	93 138 458
Contributions de tiers	-5 501 000
Total des investissements nets	87 637 458
Couverture par les amortissements	-22 073 665
Solde à la charge du crédit d'engagement	65 563 793

3.2.2. Résumé des investissements bruts par ligne

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

	Total
Montreux-Zweisimmen	93 138 458
Total des investissements bruts	93 138 458

3.2.3. Résumé des investissements nets

Le tableau suivant présente la répartition du financement des investissements entre fonds d'amortissements, contributions de tiers (principalement pour les passages à niveau) et solde à la charge de la Confédération et des cantons:

	Total
Total des investissements bruts	93 138 458
Contributions de tiers	-5 501 000
Couverture par des amortissements	-22 073 665
Solde à la charge de la Confédération et des cantons	65 563 793

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:

Crédit-cadre total	Part Confédération et cantons de Vaud et de Berne	Part Fribourg
65 563 793	62 259 378	3 304 415

3.3. BLS SA

3.3.1. Ligne Berne-Neuchâtel

Réalisation du nouveau tunnel de Rosshäusern à double voie	83 950 000
Gare de Gümmenen: renouvellement complet de la gare et adaptation des quais aux normes LHand	16 000 000
Gares/haltes de Stockacker, Riedbach, St-Blaise-Lac, Bümpliz Nord, Gampelen: adaptation des quais aux normes LHand	8 080 000
St-Blaise Lac-Neuchâtel: renouvellement de la voie, de la signalisation et de la ligne de contact	6 300 000
Marin-Epagnier-St-Blaise-Neuchâtel: renouvellement de la caténaire	3 270 000
Total des investissements nets	117 600 000
Couverture par les amortissements	-40 600 000
Solde à la charge du crédit d'engagement	77 000 000

3.3.2. Résumé des investissements nets par ligne

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

	Total
Berne-Neuchâtel	117 600 000
Total des investissements nets	117 600 000

3.3.3. Résumé des investissements nets

Le tableau suivant présente la répartition du financement des investissements entre fonds d'amortissements et solde à la charge de la Confédération et des cantons:

	Total
Total des investissements nets	117 600 000
Couverture par des amortissements	-40 600 000
Solde à la charge de la Confédération et des cantons	77 000 000

S'agissant des répartitions intercantionales, la ligne Berne-Neuchâtel est répartie entre la Confédération, les cantons de Berne, Neuchâtel et Fribourg à raison de, respectivement, 20%, 59.1%, 14.6% et 6.3%.

Le tableau suivant présente la répartition du financement:

Crédit-cadre total	Part Confédération et cantons de Berne et Neuchâtel	Part Fribourg
77 000 000	74 817 050	2 182 950

3.4. Sensetalbahn SA

3.4.1. Ligne Flamatt–Laupen

Gare de Laupen: renouvellement complet des installations de croisement	8 200 000
Gare de Flamatt: renouvellement complet des installations	4 510 000
Passages à niveau: renouvellement de l'équipement et assainissement (installation de feux routiers avec barrières automatiques et création de passages inférieurs pour piétons)	1 100 000
Assainissement du pont sur la Singine au km 0.835	230 000
Total des investissements bruts	14 040 000
Contributions de tiers	-240 000
Total des investissements nets	13 800 000
Couverture par les amortissements	-4 567 000
Solde à la charge du crédit d'engagement	9 233 000

3.4.2. Résumé des investissements bruts par ligne

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

	Total
Flamatt–Laupen	14 040 000
Total des investissements bruts	14 040 000

3.4.3. Résumé des investissements nets

Le tableau suivant présente la répartition du financement des investissements entre fonds d'amortissements, contributions de tiers (principalement pour les passages à niveau) et solde à la charge de la Confédération et des cantons:

	Total
Total des investissements bruts	14 040 000
Contributions de tiers	-240 000
Couverture par des amortissements	-4 567 000
Solde à la charge de la Confédération et des cantons	9 233 000

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
9 233 000	8 817 515	415 485

3.5. Résumé du programme d'investissement des chemins de fer privés

Le tableau suivant présente les investissements entre fonds d'amortissements et solde à la charge de la Confédération et des cantons:

Transports publics fribourgeois	48 770 130
Montreux–Oberland bernois	65 563 793
BLS SA	77 000 000
Sensetalbahn SA	9 233 000
Total des investissements	200 566 923

Le tableau suivant présente la répartition du financement:

Crédit-cadre total	Part Confédération et autres cantons (BE, VD, NE)	Part Fribourg
200 566 923	174 098 526	26 468 397

4. Programme d'investissement CFF nécessaire aux infrastructures du RER Fribourg|Freiburg

Les besoins d'investissement portent sur la création et la transformation de plusieurs objets d'infrastructure CFF nécessaires au RER Fribourg|Freiburg, y compris des objets d'infrastructure de la ligne S1 Fribourg–Berne. Il s'agit de créer, de moderniser ou de renouveler des équipements usés et amortis sur le plan comptable, qui, sans remplacement, ne garantiraient plus la sécurité de l'exploitation. Ils sont issus de la planification du RER Fribourg|Freiburg.

4.1. Halte de Fribourg-St-Léonard

Les travaux de construction de la halte de Fribourg-St-Léonard ont été décalés dans le temps. La mise en service de la halte interviendra au changement d'horaire de décembre 2014. Les besoins d'investissement pour la réalisation de cette halte sont donc reportés dans le crédit d'engagement 2013–2016 (voir chapitre 6).

Les besoins d'investissement portent sur la création de la halte ferroviaire de Fribourg-St-Léonard. Il s'agit de concevoir un point d'arrêt dans le secteur de St-Léonard sur la ligne Lausanne–Berne, entre les gares de Fribourg et de Düdingen. Cette halte constitue un des projets structurants du Plan directeur d'agglomération adopté par le Conseil d'agglomération le 27 novembre 2008 et approuvé par le Conseil d'Etat le 30 juin 2010.

Le projet consiste à la création de deux quais d'une longueur de 220 mètres, de quatre escaliers d'accès aux quais, de deux ascenseurs d'accès aux quais et de différents équipements

(abris, marquise, panneaux d'information, automate à billets, mobilier de quais).

Génie civil et pose de pieux	4 385 000
Accès aux trains et architecture (escaliers, ascenseurs, éclairage, abris, marquise, panneaux d'information, automate à billets, mobilier de quais)	1 680 000
Direction des travaux (honoraires)	1 306 000
Construction de voies	653 000
Installations électriques (basse tension)	560 000
Pose de câbles et caniveaux	467 000
Courant de traction	373 000
Installations de sécurité	373 000
Installation de télécommunication	103 000
Total des investissements	9 900 000

L'investissement total de la halte de Fribourg-St-Léonard s'élève à 9 900 000 francs.

L'investissement est réparti entre les CFF, l'Agglomération de Fribourg et le canton de Fribourg à raison de, respectivement, 35%, 30% et 35%.

Le tableau suivant présente la répartition du financement:

Crédit total	Part CFF	Part de l'Agglomération de Fribourg	Part Fribourg
9 900 000	3 465 000	2 970 000	3 465 000

4.2. Gare de Grolley

Dans le cadre du développement du RER Fribourg|Freiburg, la gare de Grolley servira de point de croisement de manière systématique lors de l'introduction de la cadence à la demi-heure entre Fribourg et Yverdon-les-Bains.

Le projet consiste en une adaptation des installations ferroviaires pour permettre les entrées simultanées des trains en gare. Il comprend également la construction d'un passage inférieur ainsi qu'un réaménagement total des quais afin d'atteindre les standards actuels (éclairage, accès aux trains, salles d'attente, information aux voyageurs).

Voies	2 400 000
Etudes	1 100 000
Passage inférieur	1 000 000
Quais	1 000 000
Lignes de contact	900 000
Câbles	800 000
Installations de sécurité	700 000
Aménagement, mobilier quais	700 000

Installations électriques (basse tension)	400 000
Travaux préparatoires et environnement	400 000
Escaliers	300 000
Sécurité	300 000
Taxes divers	300 000
Total des investissements	10 300 000

L'investissement total de la gare de Grolley s'élève à 10 300 000 francs.

La clé de répartition est déterminée pour chaque objet selon la nature de l'objet (renouvellement ou extension). Globalement, l'investissement est réparti entre les CFF et le canton de Fribourg à raison de, respectivement, 50,24% et 49,58%.

Le tableau suivant présente la répartition du financement:

Crédit total	Part CFF	Part Fribourg
10 300 000	5 193 260	5 106 740

4.3. Gare de Givisiez

La halte actuelle de Givisiez est desservie par les trains de la ligne Fribourg-Morat. Les trains de la ligne Fribourg-Yverdon-les-Bains ne peuvent cependant s'y arrêter.

Dans le cadre RER Fribourg|Freiburg, il est prévu de moderniser les infrastructures actuelles afin de permettre l'arrêt de tous les trains et d'augmenter la capacité du tronçon de la ligne Fribourg-Givisiez. Les fonctionnalités de la future gare de Givisiez permettront:

- > l'arrêt de tous les trains des lignes Fribourg-Morat et Fribourg-Yverdon-les-Bains;
- > le rapprochement de la gare aux zones habitées et du pôle de développement prévu par l'Agglomération;
- > de répondre aux normes de la LHand;
- > le maintien de la desserte fret à Givisiez et Grolley lors du cadencement à la ½ heure des lignes Fribourg-Yverdon-les-Bains et Fribourg-Morat.

Etudes de l'avant-projet portant sur la construction de la nouvelle gare de Givisiez	600 000
Total des frais d'étude	600 000

Les frais d'études de l'avant-projet s'élèvent à 600 000 francs.

Ils sont répartis entre les CFF et le canton de Fribourg à raison de, respectivement, 20% et 80%.

Le tableau suivant présente la répartition du financement:

Crédit total	Part CFF	Part Fribourg
600 000	120 000	480 000

Selon les études préliminaires, l'investissement total de la gare de Givisiez s'élève à 31 350 000 francs. Cet investissement fera l'objet d'une convention séparée et d'un crédit d'engagement complémentaire correspondant.

4.4. Gare de Cheyres

Dans le cadre du développement du RER Fribourg|Freiburg, la création d'un point de croisement entre Estavayer-le-Lac et Yverdon-les-Bains est indispensable à l'introduction du cadencement à la demi-heure entre Fribourg et Yverdon-les-Bains.

Le projet consiste à déplacer le point d'arrêt actuel de Cheyres en créant une gare de croisement équipée d'un passage inférieur piétonnier ainsi qu'un aménagement total des quais aux standards actuels (éclairage, accès aux trains, salles d'attente, information des voyageurs).

Génie civil	6 663 000
Installations de sécurité	4 722 000
Voie ferrée	2 463 000
Ligne de contact	1 885 000
Câbles	1 684 000
Installation basse tension	1 097 000
Honoraire/PAP	306 000
Mesures environnementales	263 000
Télécommunication	245 000
Immobilier, emprises	107 000
Total des investissements	19 435 000

L'investissement total de la gare de croisement de Cheyres s'élève à 19 435 000 francs.

La clé de répartition est déterminée pour chaque objet selon la nature de l'objet (renouvellement ou extension). Globalement, l'investissement est réparti entre les CFF et le canton de Fribourg à raison de, respectivement, 27% et 73%.

Le tableau suivant présente la répartition du financement:

Crédit total	Part CFF	Part Fribourg
19 435 000	5 247 450	14 187 550

4.5. Gare de Cugy

Dans le cadre du développement du RER Fribourg|Freiburg, la longueur des convois qui circuleront sur le réseau à voie normale est fixé à 150 mètres ce qui correspond à la capacité nécessaire à l'heure de pointe durant les 15 prochaines années.

Le projet consiste à prolonger le quai pour atteindre cette longueur et à rehausser la totalité du quai pour atteindre une

hauteur de 55 centimètres au-dessus du rail qui permet ainsi à la gare de Cugy d'être en conformité avec les exigences LHand. Le projet comprend également l'aménagement du quai selon le standard actuel (information des voyageurs, éclairage, salle d'attente).

Génie civil	440 000
Honoraires	305 000
Câbles	220 000
Voies	80 000
Basse tension	80 000
Mesures de sécurité	75 000
Courant de traction	45 000
Salle d'attente et mobilier de quai	45 000
Installations de sécurité	10 000
Total des investissements	1 300 000

L'investissement total de la gare de Cugy s'élève à 1 300 000 francs.

L'investissement est réparti entre les CFF et le canton de Fribourg à raison de, respectivement, 50% et 50%.

Le tableau suivant présente la répartition du financement:

Crédit total	Part CFF	Part Fribourg
1 300 000	650 000	650 000

4.6. Gare de Flamatt

Dans le cadre du développement du RER Bernois, l'offre sur la ligne Thoune-Berne-Fribourg prévoit l'engagement de véhicules à deux étages d'une grande capacité. L'engagement de ces véhicules exige une longueur de quai de 220 mètres.

Le projet prévoit le prolongement des quais existants pour la longueur prévue, ceux-ci seront construits à une hauteur de 55 centimètres au-dessus du rail conformément à la LHand.

Génie civil	276 000
Honoraires	141 000
Pose de câbles	125 000
Sécurité et ralentissement	86 000
Construction de voies	57 000
Terrain + emprise provisoire	57 000
Installations électriques (basse tension)	16 000
Installation de télécommunication	14 000
Courant de traction	6 000
Installations de sécurité	4 000
Total des investissements	782 000

L'investissement total de la gare de Flamatt s'élève à 782 000 francs.

L'investissement est réparti entre les CFF et le canton de Fribourg à raison de, respectivement, 50% et 50%.

Le tableau suivant présente la répartition du financement:

Crédit total	Part CFF	Part Fribourg
782 000	391 000	391 000

4.7. Gare de Wünnewil

Dans le cadre du développement du RER Bernois, l'offre sur la ligne Thoune–Berne–Fribourg prévoit l'engagement de véhicules à deux étages d'une grande capacité. L'engagement de ces véhicules exige une longueur de quai de 220 mètres.

Le projet prévoit le prolongement des quais existants pour la longueur prévue, ceux-ci seront construits à une hauteur de 55 centimètres au-dessus du rail conformément à la LHand.

Génie civil	385 000
Honoraires	198 000
Pose de câbles	177 000
Sécurité et ralentissement	133 000
Construction de voies	85 000
Terrain + emprise provisoire	85 000
Mobilier de quais	64 000
Installations électriques (basse tension)	17 000
Courant de traction	9 000
Installation de télécommunication	8 000
Installations de sécurité	6 000
Génie civil	276 000
Honoraires	141 000
Pose de câbles	125 000
Sécurité et ralentissement	86 000
Total des investissements	1 167 000

L'investissement total de la gare de Wünnewil s'élève à 1 167 000 francs.

L'investissement est réparti entre les CFF et le canton de Fribourg à raison de, respectivement, 50% et 50%.

Le tableau suivant présente la répartition du financement:

Crédit total	Part CFF	Part Fribourg
1 167 000	583 500	583 500

4.8. Gare de Düdingen

Dans le cadre du développement du RER Bernois, l'offre sur la ligne Thoune–Berne–Fribourg prévoit l'engagement de véhicules à deux étages d'une grande capacité. L'engagement de ces véhicules exige une longueur de quai de 220 mètres.

Le projet prévoit le prolongement des quais existants pour la longueur prévue, ceux-ci seront construits à une hauteur de 55 centimètres au-dessus du rail conformément à la LHand.

Génie civil	743 000
Honoraires	457 000
Pose de câbles	428 000
Sécurité et ralentissement	406 000
Construction de voies	117 000
Installations électriques (basse tension)	110 000
Courant de traction	77 000
Mobilier de quais	75 000
Installations de sécurité	59 000
Installation de télécommunication	23 000
Terrain + emprise provisoire	23 000
Total des investissements	2 518 000

L'investissement total de la gare de Düdingen s'élève à 2 518 000 francs.

L'investissement est réparti entre les CFF et le canton de Fribourg à raison de, respectivement, 40,14% et 59,86%. Cette répartition, plus importante pour le canton de Fribourg, est due à la décision de mettre à niveau l'entier de la gare de Düdingen.

Le tableau suivant présente la répartition du financement:

Crédit total	Part CFF	Part Fribourg
2 518 000	1 010 725	1 507 275

4.9. Résumé du programme d'investissement CFF nécessaire aux infrastructures du RER Fribourg|Freiburg

Le tableau suivant présente les investissements entre fonds d'amortissements et solde à la charge de la Confédération et des cantons:

Halte de Fribourg–St-Léonard	9 900 000
Gare de Grolley	10 300 000
Gare de Givisiez (études de l'avant-projet)	600 000
Gare de Cheyres	19 435 000
Gare de Cugy	1 300 000

Gare de Flamatt	782 000
Gare de Wünnewil	1 167 000
Gare de Düdingen	2 518 000
Total des investissements	46 002 000

Le tableau suivant présente la répartition du financement:

Crédit-cadre total	Part CFF	Part Agglomération de Fribourg	Part Fribourg
46 002 000	16 660 935	2 970 000	26 371 065

5. Bilan des derniers crédits d'engagement cantonaux

Au 31 décembre 2012, le crédit d'engagement présente un solde disponible de 4 366 425 francs.

Il se présente comme suit:

	Transports publics fribourgeois	Montreux-Oberland bernois	BLS SA	Sensetalbahn SA	Halte Fribourg-St-Léonard	Total
Décret du 16 novembre 2007 (solde au 31.12.2010)	9 805 000	1 071 000	303 000	-134 000		11 045 000
Décret du 2 novembre 2011 (prolongation et augmentation jusqu'en 2012)	582 000	400 000	300 000	400 000	3 713 500	5 395 500
	10 387 000	1 471 000	603 000	266 000	3 713 500	16 440 500
Montants versés en 2011	-4 875 589	-645 597	-90 010	-164 140	-531 071	-6 306 407
Montants versés en 2012	-4 707 435	-652 537	-183 263	-88 550	-135 883	-5 767 668
Solde du décret au 31.12.2012	803 976	172 866	329 727	13 310	3 046 546	4 366 425

Le solde disponible provient essentiellement des travaux retardés de la nouvelle halte de Fribourg-St-Léonard. En effet, compte tenu de la coordination nécessaire de l'ensemble des travaux entrepris dans le secteur avec le pont de la Poya notamment, les Chemins de fer fédéraux suisses ont retardé les travaux de construction de la nouvelle halte ferroviaire de Fribourg-St-Léonard. Une mise en service de la halte interviendra au changement d'horaire de décembre 2014. Dès lors, le montant prévu à cet effet n'a pas encore été engagé. Seules quelques études y relatives ont fait l'objet d'un financement du canton. Les besoins d'investissement pour la réalisation de la halte de Fribourg-St-Léonard ont été reportés dans le crédit d'engagement 2013-2016.

6. Besoins d'investissements pour les années 2013-2016

6.1. Besoins d'investissements pour les chemins de fer privés

	Crédit-cadre total	Part cantonale
Transports publics fribourgeois	48 770 130	20 565 547
Chemin de fer Montreux-Oberland bernois	65 563 793	3 304 415
BLS SA	77 000 000	2 182 950
Sensetalbahn SA	9 233 000	415 485
Total des investissements	200 566 923	26 468 397

Pour les chemins de fer privés concernés, les contributions seront libérées sous forme de prêts conditionnellement remboursables. La Confédération a intégré les siennes dans un arrêté fédéral portant sur la période 2013 à 2016. La libération des prêts octroyés n'interviendra qu'en fonction de l'exécution des travaux.

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 rapport d'activités annuel.

Les prêts annuels alloués selon l'article 56 LCdF feront l'objet d'une convention de prestations pour le secteur de l'infrastructure pour les années 2013–2016. La contribution d'investissement sera versée annuellement par le canton de Fribourg sous la forme de trois acomptes. Les modalités sont réglées dans les conventions de prestations.

6.2. Besoins d'investissements CFF nécessaires aux infrastructures du RER Fribourg|Freiburg

	Crédit total	Part cantonale
Halte de Fribourg-St-Léonard	9 900 000	3 465 000
Gare de Grolley	10 300 000	5 106 740
Gare de Givisiez (études d'avant-projet)	600 000	480 000
Gare de Cheyres	19 435 000	14 187 550
Gare de Cugy	1 300 000	650 000
Gare de Flamatt	782 000	391 000
Gare de Wünnewil	1 167 000	583 500
Gare de Düringen	2 518 000	1 507 275
Total des investissements	46 002 000	26 371 065

Pour les infrastructures nécessaires aux infrastructures du RER Fribourg|Freiburg, le canton de Fribourg versera sa participation aux investissements sous forme de contribution à fonds perdu.

6.3. Résumé des besoins d'investissements totaux pour les années 2013–2016

Le tableau suivant présente les besoins d'investissements totaux pour les années 2013–2016:

	Crédit total	Part cantonale
Besoins d'investissements pour les chemins de fer privés	200 566 923	26 468 397
Besoins d'investissements CFF pour les infrastructures du RER Fribourg Freiburg	46 002 000	26 371 065
Total des besoins d'investissements	246 568 923	52 839 462

7. Décret

Les besoins d'investissements cantonaux 2013–2016 s'élèvent à 52 839 462 francs, soit 26 468 397 francs pour les besoins d'investissements pour les chemins de fer privés et 26 371 065 francs pour les besoins d'investissements CFF nécessaires aux infrastructures du RER Fribourg|Freiburg.

Les dépenses visées par ces crédits 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 **52 839 462 francs** valable pour les années 2013 à 2016. Nous vous prions d'accepter le présent décret.