

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Jean-Christophe Schwaab et consorts : Quels effets la politique de grippe-sous de la Confédération aura-t-elle sur les transports publics vaudois ?

Rappel de l'interpellation

Le 25 février, le Conseil fédéral a annoncé un "réexamen des tâches de la Confédération", c'est-à-dire un programme de coupes budgétaires à hauteur d'environ 2 milliards de francs par an, et ce malgré le fait que les finances de la Confédération soient saines et aient dégagé un bénéfice de 2,7 milliards de francs lors de l'exercice 2009. Parmi les mesures envisagées, une nette diminution du financement fédéral au transport de voyageurs (relèvement à 100 passagers/jour du seuil donnant droit à un subventionnement fédéral diminution de la participation de la Confédération au cautionnement pour l'achat de matériel roulant). Dans le canton de Vaud, 17 lignes de trains, bus et transports à câbles seraient menacées.

En outre, par ce programme, la Confédération compte réduire ses engagements financiers dans les transports publics (y. c. les grands projets d'infrastructures) à un taux qui serait inférieur à la croissance de la population, ce qui pourrait entraîner un sous-investissement, dont les conséquences seraient dommageables.

Ces lignes ont une importance capitale pour le développement régional, alors que le canton connaît une croissance démographique soutenue, qui va se poursuivre au cours des prochaines années. Ainsi, le Plan directeur cantonal (PDCn) accorde une importance particulière au développement des transports publics. Ces lignes permettent aussi d'éviter bon nombre de déplacements de pendulaires en véhicules individuels motorisés. Il est donc important de les maintenir.

Nous avons donc l'honneur de poser au Conseil d'Etat les questions suivantes :

- 1. Quelles lignes de transports publics vaudoises sont concernées par les coupes budgétaires prévues par la Confédération ?*
- 2. Quel est le nombre d'employés affectés à ces lignes ? Combien d'emplois seraient-ils supprimés si ces lignes devaient disparaître ?*
- 3. Si, suite à un abandon ou à une diminution du financement fédéral, le canton devait reprendre seul à sa charge l'exploitation de ces lignes, quel en serait le coût pour le canton et les communes ?*
- 4. Quelles mesures le Conseil d'Etat envisage-t-il de prendre pour éviter la fermeture de ces lignes ?*
- 5. Les communes concernées seront-elles avisées ?*
- 6. Comment le Conseil d'Etat compte-t-il concilier l'éventuelle suppression de ces lignes avec les objectifs du PDCn visant à une utilisation plus rationnelle du territoire et à un développement des transports publics pour pouvoir assumer la forte croissance de la population vaudoise prévue pour ces*

prochaines années ?

7. Quels seront les effets de la diminution de l'engagement financier de la Confédération sur les projets d'infrastructures de transports prévus dans le canton ?

Nous remercions d'avance le Conseil d'Etat pour ses réponses.

Lausanne, le 2 mars 2010.

(Signé) Jean Christophe Schwaab et 19 cosignataires

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Mesures d'économies proposées par le Conseil fédéral pour le trafic régional des voyageurs

Selon les informations communiquées en juillet 2010 par l'Office fédéral des transports (OFT), le budget et le plan financier 2012 – 2014, adoptés le 23 juin 2010 par le Conseil fédéral à l'attention du Parlement, prévoient d'affecter les montants suivants pour le trafic régional des voyageurs (TRV):

Année en cours (2010) : 798.7 millions de francs

- Budget 2011 : 791.9 millions de francs
- Plan financier 2012 : 778.9 millions de francs
- Plan financier 2013 : 791.4 millions de francs
- Plan financier 2014 : 800.9 millions de francs.

Le budget 2011 et le plan financier incluent les mesures du plan de consolidation 2011 – 2013 (PCO 2011/2013). Suite à la consultation effectuée le 14 avril 2010 sur le PCO 2011/2013, les mesures suivantes ont été arrêtées par le Conseil fédéral le 23 juin 2010 concernant le trafic régional voyageurs :

- Correction du renchérissement : une réduction après-coup de 2.2 % du renchérissement entraîne une diminution des fonds affectés au trafic régional voyageurs de 13.4 millions de francs pour 2011 par rapport au montant figurant au plan financier 2009.
- Augmentation de la demande minimale : la demande minimale définie à l'article 7, alinéa 2, de l'Ordonnance sur les indemnités du trafic régional voyageurs (OITRV) passera de 32 à 100 personnes par jour. La mise en oeuvre de cette mesure requiert l'approbation du Parlement. Les lettres a) et b) de l'alinéa 2 de l'article 30 concernant "Offre et procédure de commande", de la loi sur le transport des voyageurs (LTV RS 745.1) doivent être abrogées. Le texte en vigueur est le suivant :

2 L'offre de prestations et l'indemnité sont d'abord déterminées par la demande. En outre, les éléments suivants sont notamment pris en considération:

- a. une desserte de base appropriée ;
- b. les objectifs de la politique régionale, notamment le développement économique des régions défavorisées du pays ;
- c. les objectifs relevant de l'aménagement du territoire ;
- d. les objectifs relevant de la protection de l'environnement ;
- e. les intérêts des personnes handicapées

L'augmentation de la demande minimale proposée par le Conseil fédéral aurait pour conséquence que la Confédération ne participerait plus à l'indemnisation de quelque 160 lignes.

Pour le trafic régional voyageurs, il en résulte une économie de 15 millions de francs dès 2012.

- Introduction de la garantie d'Etat : Aux termes de l'article 34, alinéa 1 de la LTV, la Confédération peut se porter garante, par rapport aux créanciers, d'investissements dans le

domaine des transports. Ce cautionnement permet aux entreprises de transport de financer leurs moyens d'exploitation à des conditions plus avantageuses (gain de taux d'intérêt estimé à 0.5%). A long terme, le Conseil fédéral s'attend à une économie d'intérêts de l'ordre de 12 millions de francs pour le trafic régional voyageurs. Il est donc prévu de diminuer du même montant le crédit destiné au trafic régional des voyageurs avec une progression entre 2012 et 2014.

En résumé, les mesures conduisent aux économies suivantes dans le budget de la Confédération pour le trafic régional des voyageurs par rapport au plan financier 2009 de la Confédération:

- Budget 2011 : - 13'394'000 CHF
- Budget 2012 : - 36'394'000 CHF
- Budget 2013 : - 37'394'000 CHF
- Budget 2014 : - 40'394'000 CHF

Conséquences pour le canton de Vaud

Le taux de participation de la Confédération est de 50% pour les lignes de trafic régional sur le territoire vaudois. Ce taux correspond du reste au taux moyen de participation fédéral pour l'ensemble de cantons suisses.

Les lignes avec moins de 100 voyageurs par an figurant dans la liste publiée par la Confédération sont les suivantes (no ligne, désignation, sauf mention expresse : lignes de CarPostal) :

- 10.220 Chernex - Chamby - Villard-sur-Chamby
- 10.382 Cully - Puidoux
- 10.383 Montpreveyres - Cullayes (- Servion)
- 10.411 Cossonay-Gare - Daillens
- 10.415 Cugy - Morrens (VD) - Cheseaux
- 10.442 Moudon - Les Rutannes - Thierrens
- 10.443 Moudon - Villars-le-Comte - Thierrens
- 10.585 Corcelles-le-Jorat - Ropraz
- 10.617 Champvent-ESSERT-s-Champvent-Vuiteboeuf-Vugelles-la-Mothe
- 10.650 Yverdon - Cuarny
- 10.655 Yvonand-Chêne-Pâquier-Yvonand
- 10.682 Arnex - Orbe
- 10.721 Aubonne - Féchy - Bougy - Aubonne
- 10.742 L'Isle - Bière - Gimel
- 10.750 Cossonay-gare - L'Isle
- 10.760 Eclépens - La Sarraz - St-Loup - L'Isle
- 10.836 Gland - Gilly/Bursinel
- 12.145 Ollon - Plambuit
- 12.151 Bex – Monthey (Transports publics du Chablais)
- 12.152 Bex - Les Plans-sur-Bex
- 20.530 Sugiez - Mur - Lugnorre
- 20.535 Avenches - Cudrefin
- 20.560 Payerne - Chevroux
- 21.092 Buttes - Ste-Croix
- 210 Yverdon – Neuchâtel (Chemins de fer fédéraux)
- 3210 Neuchâtel - Cudrefin - Portalban (Société de navigation lacs de Neuchâtel et de Morat)

La garantie de la Confédération n'apportera pas d'économies effectives pour le canton, dans la mesure où les emprunts pour l'acquisition de nouveau matériel roulant induisent des charges financières

supplémentaires par rapport à un matériel roulant ancien, le plus souvent déjà amorti. Au surplus, une garantie du canton permet aujourd'hui aux entreprises d'obtenir des taux d'intérêts comparables à ceux avec une garantie de la Confédération.

Selon les estimations transmises par l'Office fédéral des transports (OFT) aux services cantonaux des transports publics, les incidences de ce programme pour le canton de Vaud se traduiraient par les charges supplémentaires suivantes:

- Budget 2011 : 960'000 CHF (correction du renchérissement)
- Budget 2012 : 3'440'000 CHF
(correction du renchérissement : 960'000 CHF ; CHF 1'850'000.- : lignes avec moins de 100 voy/jour ; 634'000 CHF : garantie Confédération)
- Budget 2013 : 3'620'000 CHF
(correction du renchérissement : 960'000 CHF ; CHF 1'850'000.- : lignes avec moins de 100 voy/jour ; 810'000 CHF : garantie Confédération)
- Budget 2013 : 3'860'000 CHF
(correction du renchérissement : 960'000 CHF ; CHF 1'850'000.- : lignes avec moins de 100 voy/jour ; 1'050'000 CHF : garantie Confédération)

Prise de position des cantons lors de la procédure de consultation

La Conférence des gouvernements cantonaux (CDC) s'est déterminée le 25 juin 2010 au nom de l'ensemble des Conseils d'Etat des cantons dans une prise de position adressée au Conseil fédéral. Elle a demandé au Conseil fédéral de renoncer à des coupes budgétaires dans les tâches communes entre la Confédération et les cantons en rappelant les principes figurant dans la Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches (RPT), entrée en vigueur en 2008. Elle a rappelé que selon le projet du Conseil fédéral, présenté en automne 2009, les mesures de réexamen des tâches ne devraient entraîner aucun report de charges sur les cantons.

Concernant les mesures relatives au trafic régional des voyageurs, notamment le relèvement de la demande minimale donnant droit à l'indemnité, la CDC a rappelé que la Confédération et les cantons et financent ensemble l'offre dans le transport régional des voyageurs. Le relèvement prévu de cette demande minimale occasionne pour la Confédération une économie relativement modeste de 15 millions de francs, mais a pour conséquence que 175 lignes ne bénéficieront plus des contributions de la Confédération. La plupart des cantons sont touchés, les cantons ruraux et de montagne l'étant tout spécialement.

La CDC relève que si cette mesure est mise en oeuvre, un canton disposera alors de deux possibilités :

- a) les lignes correspondantes sont éliminées,
- b) le canton prend les coûts entièrement à sa charge.

De l'avis de la CDC, la première possibilité est en totale contradiction avec la politique de l'aménagement du territoire et de la politique des transports de la Confédération. Elle souligne que le raccordement des régions périphériques aux transports publics est un pilier central de l'aménagement et des transports de la Confédération. En cas d'élimination de ces lignes, les transports scolaires sont abandonnés (pour compenser, il y a obligation pour la collectivité de garantir ces transports), les résidents doivent utiliser la voiture, le tourisme subit des pertes, etc.

C'est pourquoi la CDC conclut que seule la deuxième possibilité entre en ligne de compte pour les cantons : dès lors, elle constate que la mesure crée dans les faits un transfert de charges de la Confédération aux cantons, ce qui n'est pas acceptable.

De nombreuses instances se sont également prononcées contre cette mesure d'économie, dont la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics.

Le Conseil d'Etat a complété auprès du chef du Département fédéral des finances la prise de position

de la CDC en relevant que la liste des lignes avec moins de 100 voyageurs, figurant en annexe au dossier de consultation, ne correspond pas à la réalité.

Il s'agit des lignes suivantes dont le trafic dépasserait les 100 voyageurs par jour sur la section la plus chargée selon les comptages de 2009 effectués par les entreprises :

- Aubonne – Féchy – Bougy-Villars – Aubonne (108 voyageurs) ;
- Avenches – Cudrefin (186 voyageurs)
- Cheseaux – Morrens – Cugy (106 voyageurs)
- Eclépens – la Sarraz – Saint-Loup – L'Isle (155 voyageurs)
- Payerne – Chevroux (177 voyageurs)
- Yvonand – Chêne – Pâquier – Yvonand (124 voyageurs)

Quant à la ligne Buttes – Ste-Croix, elle a un trafic proche de la limite de 98 voyageurs par jour.

La ligne régionale Neuchâtel – Yverdon-les-Bains (2 trains par jour) ne doit pas être comptée distinctement mais regroupée avec l'offre du train régional de Neuchâtel à St-Aubin (1200 voyageurs sur la section la plus chargée), complétée par un service de bus entre Saint-Aubin et Yverdon (832 voyageurs par jour). Au surplus, selon les derniers comptages CFF de 2009, le trafic de ces deux trains sur la section la plus chargée s'élevait à 108 voyageurs par jour.

Le Conseil d'Etat a enfin rappelé que la ligne de bus Gland – Gilly assure la substitution du service ferroviaire régional entre Nyon et Allaman depuis décembre 2004.

En excluant ces lignes, l'économie pour la Confédération serait de l'ordre de CHF 1'400'000 au lieu des CHF 1'850'000 indiqués par l'Office fédéral des transports.

Synthèse

Dans la mesure où le Conseil fédéral maintient cette mesure d'économies, il appartient au Parlement de la rejeter. Lors de ses rencontres avec la Députation vaudoise aux Chambres fédérales, le Conseil d'Etat leur a fait part de son opposition à cette mesure pour les raisons développées dans le point précédent.

Le Conseil d'Etat invite les députés du Grand Conseil à sensibiliser également les parlementaires fédéraux, notamment les membres de leurs groupes politiques et les élus de leur région pour qu'ils s'opposent à cette mesure contraire à la politique fédérale en matière de développement régional.

Réponses aux questions

1. Quelles lignes de transports publics vaudoises sont concernées par les coupes budgétaires prévues par la Confédération ?

Voir préambule.

2. Quel est le nombre d'employés affectés à ces lignes ? Combien d'emplois seraient-ils supprimés si ces lignes devaient disparaître ?

En extrapolant les montants d'indemnités concernées (CHF 3'700'000 dont 50% pour la Confédération), le nombre d'ETP (équivalent temps plein) concernés serait de l'ordre de 26 personnes (taux de couverture des charges par les recettes : 20% ; part des charges salariales : 60% ; charge salariale moyenne : CHF 100'000.-). Il convient toutefois de noter que la plupart de ces prestations devraient être assurées sous la forme de transports scolaires à charge des communes. Au surplus, le développement des réseaux de transports publics urbains conduit à une augmentation du nombre d'emplois dans le domaine des transports publics.

3. Si, suite à un abandon ou à une diminution du financement fédéral, le canton devait reprendre seul à sa charge l'exploitation de ces lignes, quel en serait le coût pour le canton et les communes ?

Comme mentionné dans le préambule, ce montant serait de CHF 1'850'000.- selon les chiffres de l'Office fédéral des transports.

4. Quelles mesures le Conseil d'Etat envisage-t-il de prendre pour éviter la fermeture de ces lignes ?

Voir préambule.

5. Les communes concernées seront-elles avisées ?

Vu les interventions reçues, notamment suite aux communications de la Confédération et à la médiatisation du dossier, la plupart des autorités municipales sont informées de la proposition du Conseil fédéral et ont été invitées à se manifester auprès des députés vaudois aux Chambres fédérales, en particulier des élus de leur région.

6. Comment le Conseil d'Etat compte-t-il concilier l'éventuelle suppression de ces lignes avec les objectifs du PDCn visant à une utilisation plus rationnelle du territoire et à un développement des transports publics pour pouvoir assumer la forte croissance de la population vaudoise prévue pour ces prochaines années ?

Comme mentionné dans le préambule, le Conseil d'Etat s'oppose à cette mesure contraire aux engagements pris par la Confédération lors de l'adoption de la RPT, et surtout en totale contradiction avec la politique confédérale de soutien aux régions rurales et excentrées de notre pays.

7. Quels seront les effets de la diminution de l'engagement financier de la Confédération sur les projets d'infrastructures de transports prévus dans le canton ?

Une diminution de l'engagement financier de la Confédération pourrait en premier lieu avoir des incidences sur le niveau des prestations offertes, davantage que sur les projets d'infrastructures, si le transfert de charges de la Confédération de 3.9 millions de francs doit être compensé.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 8 septembre 2010.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean