

24 octobre 2012

Grand Conseil - Secrétariat général
Pl. du Château 6 - 1014 Lausanne

Déposé le 30.10.12

12 / INT / 045

Interpellation

Scanné le _____

L'office fédéral des transports veut-il la mort du rail vaudois ?

Suite à la consultation des cantons lancée par l'Office fédéral des transports (OFT) le 10 octobre dernier concernant les « Adaptations d'ordonnances dans le cadre de la 2e partie de la réforme des chemins de fer 2: Transport des voyageurs », le moins que l'on puisse dire est que la communication a déraillé.

En effet, l'OFT prévoit dans son projet de modification de l'Ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF) l'adjonction d'un article Art. 19a ayant la teneur suivante :

Art. 19a Examen de la poursuite de l'exploitation

1. Préalablement au renouvellement de tronçons destinés essentiellement au transport régional de voyageurs, il y a lieu de vérifier si d'autres offres seraient réalisables avec un meilleur rapport coût-utilité. Il faut aussi tenir compte des coûts spécifiques de la ligne concernée.

Par ailleurs, le projet d'article 19 de l'Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV) complète et précise en indiquant très clairement les seuils admis.

Art. 19 Investissements

1 Les coûts subséquents des investissements peuvent être intégrés dans les comptes prévisionnels d'une offre si les commanditaires ont donné leur accord avant que l'investissement soit effectué.

2 Si, lors d'un transfert des moyens d'exploitation selon l'art. 32I, al. 2, LTV, le capital emprunté spécialement pour financer ces moyens d'exploitation n'est pas transféré avec tous les droits et obligations à la nouvelle entreprise de transport, il incombe à celle-ci de rembourser la valeur comptable résiduelle à l'entreprise précédemment mandatée. Il incombe aux commanditaires de rembourser à l'entreprise précédemment mandatée les frais de sortie non assurés par rapport au bailleur de fonds.

3 Lorsqu'il est prévu d'affecter des moyens d'exploitation à des lignes de chemin de fer dont le degré de couverture des coûts est inférieur à 50 %, les commanditaires vérifient, avant de donner leur accord conformément à l'al. 1, si d'autres offres seraient réalisables avec un meilleur rapport coût-utilité. Il faut également tenir compte des coûts spécifiques de l'infrastructure des lignes concernées. Cette vérification doit être périodique pour les lignes de chemin de fer dont le degré de couverture des coûts est inférieur à 30 %.

Comme mentionné dans la lettre d'accompagnement, il s'agit clairement de transferts du rail vers la route, plus précisément vers des bus.

Par ailleurs, si ces critères devaient être adoptés tels quels, il apparaît que notre canton serait fortement touché. Outre certaines absurdités (on se réjouit de voir le transfert du rail vers des bus pour des lignes comme « Montreux - Glion - Haut-de-Caux - Rochers-de-Naye »), la règle proposée interpelle toutes les personnes bénéficiant des prestations de ces transports publics (on peut mal les nommer « petits trains quand on sait que sur la liste des lignes visées on trouve la ligne « S1 (Villeneuve -) Lausanne - Yverdon-les-Bains » ou celle de « Palézieux - Romont »...).

L'OFT a bien tenté suite aux très forts échos médiatiques une sorte de rétropédalage, indiquant mais en ne donnant aucune véritable garantie à ce stade.

Au final, on a l'impression qu'il s'agit là d'un énième ballon d'essai pour tenter un retour en arrière sur le développement pourtant souhaité fortement par les cantons des axes de transports lourds qui permettent une forte plus value des territoires desservis.

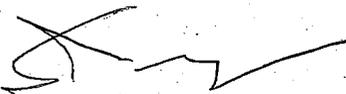
Au vu de cette situation et compte tenu des informations fort contradictoires de l'OFT, nous posons au Conseil d'Etat les questions suivantes :

1/ Quelle est l'appréciation générale du Conseil d'Etat suite à cette mise en consultation de l'OFT des « Adaptations d'ordonnances dans le cadre de la 2e partie de la réforme des chemins de fer 2: Transport des voyageurs » ?

2/ Le Conseil d'Etat estime-t-il que certaines lignes couvrant le territoire vaudois sont davantage menacées suite à cette publication ? Si oui, lesquelles et pour quelles raisons ? Dans pareil cas, quelles mesures le Conseil d'Etat compte-t-il entreprendre pour préserver les lignes ferroviaires menacées sur le sol vaudois ?

3/ Enfin, le Conseil d'Etat partage-t-il l'idée que cette « proposition de modification » de deux ordonnances (OCFIF et OITRV) a sans doute pour unique but de préparer le terrain à de nouveaux transferts de charges vers les cantons ou les régions ? Si oui, quelles mesures entend-il prendre pour les empêcher ?

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



Stéphane Montangero

Souhaite développer.