

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES  
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Exposé des motifs et projets de décret accordant à la compagnie du chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher SA (LEB), aux Transports de la région Morges - Bière - Cossonay SA (MBC), aux Transports Montreux - Vevey - Riviera SA (MVR), à la Compagnie du chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez SA (NStCM) et aux Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix SA (Travys) une garantie de l'Etat de 157.7 millions de francs pour l'acquisition de matériel roulant et - accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de 144.7 millions de francs pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux chemins de fer privés concernant les contributions d'investissement destinées à l'infrastructure (3e crédit-cadre cantonal)**

**et**

**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Albert Chapalay et consorts demandant au Conseil d'Etat de présenter un rapport explicite sur les besoins d'équipement en matériel roulant et aussi pour les infrastructures des chemins de fer privés avec, notamment, un plan d'investissement adapté**

## **1. PRÉAMBULE**

La commission s'est réunie le jeudi 27 juin 2013 à la salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne et était composée de Mme Ginette Duvoisin, ainsi que de MM. Jean-François Cachin, Daniel Brélaz, Alexandre Rydlo, Patrick Vallat, Pierre Volet, Eric Züger, Stéphane Rezso, Michele Mossi, Jacques Perrin, Olivier Mayor, Jean-François Thuillard, Jean-Michel Favez (remplaçant Annick Vuarnoz), Andreas Wüthrich (remplaçant Olivier Mayor), Serge melly (remplaçant François Debluë) et Philippe Modoux, président et rapporteur. M. Albert Chapalay, motionnaire, a participé à la séance avec voix consultative.

Mme Nuria Gorrite, cheffe DIRH, était accompagnée de MM. Vincent Karyenbühl, chef du Service de la mobilité (SM).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, qui a établi les notes de séances et que nous remercions pour son excellent travail.

## **2. PRÉSENTATION DE L'EMPD**

La cheffe du DIRH explique que cet important EMPD s'inscrit dans une desserte du territoire de manière globale, presque toutes les régions du canton étant appelée à voir une amélioration substantielle de l'offre des chemins de fer privés. Pour le CE il s'agit d'un projet important, concernant des lignes de chemins de fer qui sont complémentaires des lignes nationales et des lignes régionales RER. Ces chemins de fer régionaux permettent en effet une desserte assez fine du territoire, en complémentarité du réseau d'importance nationale. L'utilisation de ces lignes par la population a cru en moyenne de plus de 40% entre 2001 et 2011, le nombre de voyageurs empruntant le LEB ayant par exemple cru de 72%. Cela confirme que la desserte fine du territoire joue pleinement son rôle et que, du moment qu'on améliore l'offre, les gens utilisent ces moyens de transport. Il faut aller chercher les gens là où ils sont : les lignes nationales ne peuvent pas desservir

l'ensemble du territoire du canton de Vaud. La cheffe du DIRH explique que pour accompagner cette augmentation de la fréquentation, il s'agit :

- d'améliorer les capacités, raison pour laquelle un des volets de cet EMPD concerne le renouvellement et l'extension du matériel roulant ;
- d'améliorer la fréquence de ces lignes, raison pour laquelle dans le volet qui concerne les investissements dans les infrastructures on trouve toute une série de points de croisement nécessaires pour faire circuler plus de train ;
- d'améliorer la sécurité, une exigence de l'Office fédéral des transports (OFT) mais également du CE, en mettant aux normes de sécurité ces lignes, certaines n'ayant pas été renouvelées depuis leur mise en service.

C'est donc deux objets qui sont réunis dans un seul EMPD :

- un crédit-cadre de 144,7 millions destiné à des investissements dans des mesures infrastructurelles, soit du rail en plus, des installations de sécurité, des gares, etc.
- une garantie d'Etat de 157,7 millions pour l'acquisition et le renouvellement de matériel roulant pour apporter du confort, de la capacité, répondre à l'augmentation de la fréquentation.

La cheffe du DIRH ajoute deux éléments :

- c'est la première fois que l'on intervient simultanément sur l'infrastructure et le matériel roulant, avec une vision de développement combiné qui donnera véritablement à ces compagnies les moyens d'augmenter l'offre ;
- ces investissements se feront dans un horizon temporel très rapproché, soit à l'horizon 2016 : il s'agit d'une intervention lourde concernant des infrastructures réalisée à court terme.

Ces investissements ont reçu l'aval de l'OFT. Ils sont financés par la Confédération, d'autres cantons pour certaines lignes, et pour un petit bout par les communes, la Loi sur les transports publics (LTPu, art. 14, al. 2) prévoyant qu'elles prennent en charge 30% des charges d'intérêt. Si on cumule l'ensemble des moyens financiers qui seront investis sur le territoire vaudois, il s'agit de 670 millions de francs, dont environ 300 à charge du canton, injectés dans la desserte des territoires du canton et dans l'économie privée, ce qui est favorable à la dynamique économique du canton.

### **3. DISCUSSION GENERALE**

En préambule, plusieurs membres de la commission ont salué ce projet enthousiasmant qui concerne des compagnies de chemins de fer de toutes les régions du canton, et permettra d'améliorer les cadences, la possibilité pour les usagers d'utiliser les TP dans des régions plus éloignées, l'arrivée de cadences à la demi voire au quart d'heure étant dans ce sens très importante.

#### ***Opportunité de ces investissements***

*Il y a quelques mois on a lu et entendu que l'OFT proposait de fermer presque toutes les lignes dans lesquelles il est prévu d'investir. L'OFT a-t-il abandonné ses projets de fermeture ? Ces investissements sont-ils une réponse à cette problématique ?*

La cheffe du DIRH explique qu'il n'a jamais été question que l'OFT ferme ces lignes. Ce sont des raccourcis journalistiques : l'OFT est engagé dans un programme d'économie de la Confédération, qui a mandaté les offices pour faire des propositions de réductions financières. Dans le cadre des multiples pistes de réflexion, *Economiesuisse* a eu l'idée qu'une des mesures soit un programme de retour du rail à la route. L'OFT a dès lors demandé aux cantons s'il serait judicieux pour les lignes qui n'atteignent pas 50% de couverture des coûts, soit quasiment toutes ces lignes, de conduire une étude d'opportunité s'il n'est pas plus judicieux de faire un transport par bus que par rail avant de

renouveler le matériel ou d'investir. Cette proposition a provoqué une levée de bouclier, et finalement le taux a été baissé à 30% ; or, il n'y a quasi pas de lignes qui sont en dessous. De toute façon, il est totalement exclu que le canton démonte même un mètre de rail : on regrette trop ceux qui ont été démonté par le passé pour faire la même erreur.

*Une commande groupée de matériel roulant est-elle la meilleure solution, alors qu'il y a du chômage technique à Villeneuve dans les ateliers Bombardier ?*

La cheffe du DIRH explique que Bombardier a obtenu le contrat des TWINDEXX pour les CFF. Or, cette commande a fait l'objet de recours au TAF (Tribunal administratif fédéral). Durant cette période de troubles juridiques, Bombardier s'est retrouvé en difficultés. Cette entreprise, qui a abandonné le métrique depuis longtemps, ces normes n'existant qu'en Suisse et en Tchéquie, a envisagé de relancer ce marché et a répondu à l'offre de commande lancée par les cinq compagnies qui se sont regroupées pour formuler cette offre. Il y a eu deux offres, celle de Bombardier et celle de Stadler, dans le cadre d'une procédure respectant la loi sur les marchés publics. Bombardier, devant relancer la production du métrique, ce qui implique des investissements importants, n'a pas emporté le marché car Stadler, une entreprise suisse équipée pour le métrique, a fait une offre moins chère. Concernant la sous-traitance, la cheffe du DIRH explique que Stadler, dans le respect de la loi sur les marchés publics et si ils emportaient le marché, a accepté que pour ce qui doit être sous-traité le DECS lui fournisse une liste d'entreprises vaudoises ayant du savoir-faire dans les branches de sous-traitance, ce qui a fait l'objet d'un protocole d'accord, lequel prévoit qu'une partie de cette sous-traitance aille à Bombardier.

Par ailleurs, relève la cheffe du DIRH, si Bombardier avait emporté ce marché, cette entreprise n'aurait pas évité le recours au chômage technique, car c'est maintenant qu'elle a des difficultés. Et les autres entreprises de transports de la région se sont montrées solidaires de Bombardier, à l'instar des tl qui lui a confié le renouvellement du matériel roulant du m1.

### ***Questions financières***

*Comment sont régis les mécanismes financiers de ces EMPD : il s'agit d'un côté de garanties d'Etat octroyées aux compagnies pour l'acquisition de matériel roulant, de l'autre d'un crédit-cadre pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables (PCR) destinés à l'infrastructure.*

La cheffe du DIRH explique qu'il y a d'une part des PCR, ce qui équivaut à de l'investissement direct par le canton à hauteur de 144,7 millions ; les garanties d'emprunts de 157,7 millions permettront aux compagnies d'acheter du matériel roulant et seront payés à long terme puisque le canton prend en charge les coûts d'amortissement et les charges d'intérêts sur trente ans. Autrement dit, l'investissement dans les infrastructures est financé directement, l'investissement dans le matériel roulant sera financé sous la forme d'une augmentation de subventions accordées aux entreprises pour lesquelles les collectivités publiques couvrent les frais, qui incluent les charges d'intérêts et d'amortissement.

Le chef du SM explique que les 144,7 millions d'investissement dans les infrastructures sont financés à partir du bilan de l'Etat, et non via les TCA (tranches de crédits annuels). Sur cet investissement il y a une sorte d'amortissement sous forme de provision : comme on a peu de chance de se faire rembourser, peu à peu sur quarante ans on crée une provision ce qui permettra, le cas échéant, d'abandonner ces créances et équilibrer sans créer de difficultés. Cette technique de financement est établie d'entente avec la Confédération, qui a défini dans le domaine des chemins de fer une séparation entre infrastructures et transport, les trains payant une sorte de redevance d'infrastructure.

Pour le matériel roulant, la Confédération a décidé qu'il n'y a plus de financements directs tel que cela se pratiquait il y a encore dix ans, mais des garanties d'emprunts. Dans les conséquences du projet de décret il y a un taux d'intérêt prudent de 5% mais qui dans la pratique est plus bas ; les

charges financières se retrouvent dans le budget du SM, avec l'espoir que les recettes fassent diminuer les charges d'intérêts. Concernant les PCR, rappelle le chef du SM, la Confédération a déjà décidé de son engagement, les montants ayant déjà été avalisés par les Chambres fédérales. Concernant le matériel roulant, il y a une garantie de 11 milliards de la Confédération ; le canton a souhaité avoir une garantie cantonale, car les conditions sont favorables et, surtout, cela permet d'intégrer dans les conséquences financières du projet de décret, ce qui signifie que lorsqu'on établira le budget 2017, ces éléments seront intégrés par le DFIRE sur la base de cet EMPD.

#### *Que signifie prêt « conditionnellement » remboursable*

Le chef du SM explique que pour les PCR la notion de « conditionnellement remboursable » est rarement appliquée : ce sont des montants utilisés pour financer de l'investissement qui s'amortissent et génèrent du cash flow. Les conditions de remboursements des PCR figurent dans les conventions de prestations signées entre la Confédération, le Canton concerné et la compagnie concernée. La Confédération a, pour tous les objets et toutes les entreprises, d'ores et déjà signé ces conventions sur la base d'un budget voté par les Chambres fédérales, le canton ayant mis une caution. L'article 21 de la Convention type de l'OFT précise : « *L'OFT décide si et dans quelle mesure les prêts remboursables sous condition alloués par la Confédération sont à rembourser sur les fonds d'amortissement ou sur les excédents d'exploitation non réinvestis.* » Ce que l'on cherche à éviter c'est qu'une entreprise dispose d'un cash flow excessif et commence à investir, par exemple dans de l'immobilier ou des activités accessoires, ce qui s'est produit par le passé.

Dans la pratique, les besoins d'investissements à long terme vont absorber ce cash flow. Concernant les différences de montant alloués aux entreprises dans cet EMPD, cela provient également du fait que celles-ci ont des cash flow différents, cet argent étant en priorité réinvesti. Dans la pratique vu la technique d'investissement, il y a donc peu de raisons que l'on doive actionner ces clauses de remboursement : on a demandé dans les quatre ans à venir à toutes les entreprises un programme d'investissement sur toute l'infrastructure, et on leur déduit le cash flow qui dans le fond est constitué de montants d'amortissements qui, au demeurant, sont payés par les collectivités publiques et qui permettent d'assurer la base de l'autofinancement. Voilà pourquoi on parle de prêts conditionnellement remboursables, qui par ailleurs sont à taux d'intérêt nul.

#### *Les offres liées à cet EMPD sont-elles limitées dans le temps ?*

Le chef du SM explique que de manière générale il serait souhaitable que le Grand Conseil adopte ces deux décrets avant le 30 septembre 2013. Pour ce qui concerne l'infrastructure, il est stipulé dans les conventions conditionnelles passées avec la Confédération que l'on s'engage jusqu'au 30 septembre. Mais c'est surtout le programme de livraison qui est important : si on souhaite tenir les délais inscrits dans l'EMPD, cela commence à devenir serré. En ce qui concerne le matériel roulant, cela dépend de la capacité de Stadler à produire, ainsi que d'une discussion entre les compagnie pour établir qui a besoin le plus vite du matériel : pour TRAVYS, il conviendrait qu'ils soient livrés avant décembre 2015 car il est prévu de changer les horaires.

#### *Pourquoi les compagnies du MOB et de l'AOMC ne figurent-elles pas au titre de l'EMPD accordant des garanties d'Etat pour l'achat de matériel roulant ?*

Le chef du SM explique que ces compagnies sont supracantoniales, et bénéficieront dès lors de la garantie fédérale.

#### **Développements futurs**

*Il y aura un développement très important ces prochaines années du Gros-de-Vaud. S'est-on soucie de réserver les terrains nécessaires pour réaliser une éventuelle double voie pour le LEB ?*

La cheffe du DIRH relève qu'il s'agit là d'un enjeu d'importance, une des difficultés étant les expropriations et oppositions qu'entraînent les constructions de voies en continu. Elle espère que le

Plan directeur régional du Gros-de-Vaud intégrera ces développements dans le long terme, et réservera les espaces nécessaires. Il appartient en effet à la région et aux communes de réserver les emprises nécessaires aux développements futurs au travers les plans directeurs. Le chef du SM précise que les Plans de quartier, PGA, etc. doivent être soumis aux directions des entreprises de chemins de fer dès que l'on se situe à moins de cinquante mètres de l'axe de transport. L'entreprise de transport public peut dès lors intervenir en amont. Un autre outil : les alignements routiers. Ces outils permettent de faire les réservations à long terme mais nécessitent l'appui des municipalités.

Un député relève que si on n'agit pas assez vite sur ces questions, il ne restera plus que la possibilité d'augmenter la longueur des rames et donc celle des gares.

*Qu'en est-il de l'entrée du LEB en ville de Lausanne par l'avenue d'Echallens, une problématique importante notamment du point de vue de la sécurité qui n'est pas abordée dans cet EMPD ?*

Concernant le site propre du LEB à l'avenue d'Echallens, la cheffe du DIRH explique que ces réflexions sont engagées, en partenariat avec Lausanne. Une étude de 3,45 millions pour étudier la question devrait aboutir à l'horizon 2016. Il est précisé qu'enterrer le LEB aura un coût de l'ordre de 100 millions, dès lors pour justifier cet investissement il faut passer à la cadence 7 minute et demi, ce qui nécessite un doublement du nombre de passager. Berne ayant estimé que le LEB ne fait pas partie des Programmes d'agglomérations (PA), ce projet a été mis dans le plan ordinaire des chemins de fer ; ceci clarifié, c'est manifestement au plus tôt dans la tranche 2019-2022, car les travaux de l'axe Chauderon/St-François doivent se terminer en 2018, que de tels investissements devraient avoir lieu.

*La problématique des P+R a-t-elle été incluse à cet EMPD, car du moment que l'on améliore les cadences il s'agit d'attirer des utilisateurs le long de ces lignes ?*

Concernant les P+R, la cheffe du DIRH explique que stratégie cantonale n'existe pas encore ; la mener prendra du temps et nécessitera une coordination avec les communes voire les propriétaires fonciers, ce qui nécessite une concertation. Or, cela n'entre pas dans l'horizon temporel assigné à ce projet, visant à répondre vite à des besoins. Par contre, le CE est persuadé que la réflexion sur les P+R doit être engagée, celle-ci ayant juste été initiée dans le cadre des Projets d'agglomérations (PA), étant entendu que la Confédération ne les finance pas. C'est une question canton / communes qui doit être engagée, en concertation. De plus, jusqu'à maintenant les P+R ont été mis aux entrées d'agglomération ; de plus en plus se dessine l'idée que les P+R doivent être situés de manière à ce que le nombre de kilomètres parcourus en voiture soit le plus petit possible, soit à proximité de la gare la plus proche, ce qui plaide en faveur d'équiper ces lignes de P+R. Mettre en place une stratégie de cette ampleur prendra du temps, et doit être menée conjointement avec les régions.

### ***Compagnies privées de transports***

*Les compagnies privées sont nombreuses et issues d'un processus historique, chaque région ayant sa compagnie : ces investissements ne seraient-ils pas l'occasion de mener une réflexion sur le long terme visant à la création d'une Compagnie des Transports Vaudois ?*

Concernant la compagnie unique, la cheffe du DIRH relève qu'après un an à la tête du DIRH elle a abandonné l'a priori que « big is beautiful » : ces compagnies vivent de l'implication locale des citoyens, avec un aspect identitaire fort ; en les regroupant, on risque de les dépersonnaliser, sans pour autant avoir la garantie que la performance et l'adhésion des populations n'en soient améliorés. En revanche, il est vrai que certaines compagnies devront modifier leur mode d'organisation, se professionnaliser, diminuer le nombre de membres des conseils d'administration. L'engagement de tels investissements va nécessiter pour certaines une refonte du mode de gouvernance. Ce mouvement se fait par le bas, un diktat venant du haut risquant de bloquer la situation. Il faut privilégier le dialogue, le respect des exigences de qualité et de gouvernance, fixées par l'OFT. Cette méthode fonctionne : des collaborations s'amorcent, des réflexions sur la

gouvernance sont entamées, des projets de fusion existent. La cheffe du DIRH ne voit dès lors pas la valeur ajoutée de décréter qu'il y a une compagnie unique ; ce que veut le canton c'est une saine gestion, des compétences, de la transparence.

Concernant la structure unique, elle rappelle que parmi ces entreprises il y a les tl, qui comptent mille collaborateurs et auxquels on a confié la construction d'infrastructures lourdes. Si on devait aller vers une compagnie unique, à n'en pas douter c'est cette entreprise qui jouerait le rôle central, les tl étant la seule à être capable de reprendre les autres compagnies, ce qui serait probablement difficile à expliquer dans le reste du canton !

Concernant la standardisation entre compagnies, il y a un travail très important entre toutes les compagnies vaudoises, notamment via Mobilis, la communauté tarifaire vaudoise où les tl sont centre de compétences ; dans l'information aux voyageurs se met en place un nouveau système, Romandie Information Voyageur, où toutes les entreprises collaborent pour échanger en temps réel leurs données sur le respect des horaires. Ajouté au travail commun sur les acquisitions, on constate qu'il y a un gros travail de collaboration entre les entreprises du canton pour abaisser les coûts.

*Quel est l'état de santé financière de ces compagnies régionales et quelle est la participation de l'Etat en tant qu'actionnaire dans ces compagnies ?*

Le chef du SM explique que politique de concentration conduite progressivement, car les fusions brusquées ne marchent pas, correspond à la trame des districts, eux-mêmes basés sur les bassins de transports. Avec cette approche par bassins de transport, on trouve souvent dans la même compagnie le réseau régional de bus et de train. Concernant le capital action, ils reflètent l'histoire de chaque entreprise, il n'y a pas de règle unique. Le canton a été présent dès le XIXème siècle où il a investi dans les voies de chemins de fer en prenant du capital action dans certaines compagnies ; d'autres compagnies étaient plus privées, et correspondaient plus à des régions touristiques ; d'autres comme le BAM ont dès le départ été entre les mains des pouvoirs publics. Toutefois, aujourd'hui dans toutes ces compagnies les collectivités publiques sont majoritaires : il y a vingt à trente ans, pour s'assurer de ces majorités, des recapitalisations ont été effectuées. Toutes ces entreprises sont à équilibre financier grâce au système de mandat de prestation où le système est fait pour que les charges couvrent les recettes. Il n'y a pas de passifs, cela a été réglé il y a trente à quarante ans lorsque ces compagnies ont été assainies.

### **Questions techniques**

*Pourquoi les deux compagnies qui appellent le plus d'investissements (MOB et AOMC) sont-elles celles où la l'augmentation du nombre de voyageurs est la plus faible (respectivement 8% et 12%, alors que la moyenne est de 40%) ?*

Concernant les investissements dans l'Est du canton, la cheffe du DIRH rappelle qu'en plus des objectifs de capacité, de confort il y a aussi un objectif de sécurité. Or, l'assainissement sécuritaire de lignes suppose un investissement massif, les deux lignes citées n'ayant pas été rénovée et modernisée depuis leur mise en service. Il s'agissait dès lors d'opérer un choix entre mise à niveau ou abandon de ces lignes, ce qui implique des investissements importants.

*L'état général du réseau de chemins de fer vaudois est-il connu, à l'instar de celui des CFF. Est-il en bon état qualitatif ou nécessitera-t-il d'importants investissements ?*

Le chef du SM explique que les chemins de fer privés sont soumis aux mêmes normes de sécurité et d'entretien que les CFF. Il y a des contrôles, des audits effectués par l'OFT. Derrière ces crédits-cadres, il y a deux à quatre ans de travail préparatoire ; les priorités ont été analysées sur la base des éléments de l'OFT et les besoins des compagnies. Une réflexion est d'ores et déjà engagée sur les besoins en investissements pour la période 2017-2020.

*Concernant le matériel roulant, avec toutes ces compagnies ne fait-on pas au final un produit artisanal au vu des différences de demandes de couleurs, de formes ?*

Le chef du SM explique qu'il était impensable de commander des véhicules différents, pour des raisons financières et parce qu'une commande d'une taille critique suffisante permet aux fournisseurs de mieux assurer une qualité du produit fourni. Il y a deux familles dans cette commande de matériel roulant : celle des chemins de fer à adhérence et celle des trains à crémaillère (Champéry et les Pléiades). Une standardisation maximale a été conduite, en tenant compte de séries existantes : pour les crémaillères il y a un même véhicule au Puy de Dôme et en Catalogne, et les trains à adhérence sont dans la suite des dernières commandes pour le LEB. Au final, les prix obtenus sont tout à fait compétitifs par rapport à ce qu'on payait il y a dix ou quinze ans. En revanche, les compagnies ont le droit d'avoir des couleurs différentes, la peinture étant une activité artisanale, et les tissus des sièges sont sous-traités ce qui permet des variations. De plus, selon la longueur du parcours il y a des toilettes ou non.

### ***Conséquences pour les communes***

*De quelle manière les communes ont-elles été informées des conséquences financières pour elles ? Cela touche-t-il toutes les communes en fonction du système de répartition ?*

Concernant les conséquences sur les communes, au chapitre 3.5 de l'EMPD figure l'explication du mécanisme : les communes participent à raison de 30% à la contribution financière d'exploitation<sup>1</sup>, selon une répartition entre elles par bassin de transport. Il y a sept bassins de transports qui correspondent à la trame des districts ; au sein d'un bassin de transport est calculée la part de 30% à charge des communes des coûts liés à l'exploitation et l'infrastructure, répartie selon le critère d'une part, de la population et, d'autre part, d'un coefficient de qualité de desserte, allant de 0 en l'absence de transports à 1 pour une commune ayant un réseau de chemin de fer avec des cadences à la demi-heure. Un règlement fixe ces modalités<sup>2</sup>. Les communes sont informées des budgets futurs ; le budget 2014, en préparation, sera intégré dans les planifications financières.

*Les investissements prévus sont-ils susceptibles de modifier la clef de répartition dans un bassin donné entre les communes, par exemple du fait d'un changement de cadence en découlant ?*

Le chef du service de la mobilité le confirme, les coefficients de desserte sont adaptés à la desserte effective.

## **4. LECTURE DU TIRÉ À PART**

### ***1.2 Augmentation du trafic voyageurs sur les lignes concernées par l'acquisition de nouveau matériel roulant***

*La cadence du Vevey-Blonay-Les Pléiades sera-t-elle à la demi ou au quart d'heure ?*

A l'horizon 2017 ce sera la cadence à la demi heure, ce qui est partiellement le cas à ce jour. La cadence au quart d'heure est prévue à l'horizon 2025 ; il faudra faire de nouveaux points d'évitement pour atteindre cette cadence, qui dépendra également de la demande. Un des enjeux est de trouver les terrains pour pouvoir augmenter la cadence. Sans réservation, pas de croisements, et partant pas d'augmentation de cadences. Ces croisements n'ont pas à être dans les gares, cela peut être fait sur des terrains de moindre valeur.

---

<sup>1</sup> La charge financière supplémentaire des PCR sera composée d'un taux d'amortissement des véhicules de 3,3% correspondant à une durée de vie des véhicules de 30 ans, et d'un taux d'intérêt, initialement fixé à 5% selon les directives du DFIRE.

<sup>2</sup> Règlement sur la répartition entre communes des contributions accordées aux transports publics (RRTPu)

### **1.3 Programme d'investissement**

*Pour les compagnies non concernées par le crédit pour le renouvellement et / ou l'augmentation du matériel roulant, un crédit sera-t-il présenté dans une prochaine période ?*

Le chef du SM explique que pour l'Aigle-Sépey-Diablerets, le matériel roulant ayant une durée de vie technique et comptable entre 33 et 35 ans et celui-ci ayant été renouvelé en 1985, c'est dans les années 2020 que devrait venir le prochain train de renouvellement. Il faut également tenir compte du taux de couverture des charges par les recettes : les compagnies un peu limite tendent à faire durer plus leur matériel roulant que là où on a une demande forte.

### **1.5 Coûts des acquisitions**

*Concernant les pièces de réserve, chaque compagnie a un budget de 1,5 millions à cette fin : y a-t-il des pièces mutualisées, afin de diminuer ces coûts ?*

Le chef du SM explique que ces montants sont prévus pour couvrir les besoins basiques de chaque entreprise. Il n'y a pas de sur réserves. C'est plutôt en cas de coup dur qu'il s'agit de mutualiser, par exemple si deux moteurs lâchent en même temps. Car dans la mesure du possible toutes les entreprises auront le même matériel, et cela sera possible.

### **3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement**

*« La Confédération pourrait assumer jusqu'à concurrence du 50% de cette indemnité supplémentaire. Sa participation est toutefois plafonnée dans un système "d'enveloppe". En cas de dépassement de cette enveloppe, le montant est entièrement à charge du canton. Le canton se trouve actuellement en limite d'enveloppe. Son évolution dépendra ainsi des budgets futurs alloués par la Confédération aux transports publics régionaux. Dès lors, les estimations d'évolution de la charge du canton sont basées sur l'hypothèse prudente que la totalité de ces coûts supplémentaires est à charge du canton, sans subvention de la Confédération. »*

Le chef du SM précise que la Confédération fonctionne par enveloppe : si le canton de Vaud dispose de 140 millions pour le trafic régional, nous en prenons en charge la moitié. Si les besoins pour le trafic régional voyageur, c'est-à-dire tout le secteur transports incluant les bus régionaux, les lignes de chemin de fer régionales, les CFF et les cars postaux, etc., dépassent cette limite de 140 millions, alors c'est entièrement à charge du canton. Le canton, dépendant du budget de la Confédération, annonce les augmentations de charges liées à des augmentations de charge pour le matériel roulant. On a bon espoir que ces budgets soient augmentés, que le canton ne prenne en charge que la moitié de ce qui est indiqué dans l'EMPD : c'est une approche prudente.

### **4.1 Financement de l'infrastructure ferroviaire suisse**

*Cet EMPD aura-t-il des conséquences directes sur le fond d'infrastructure et l'avenir du financement des infrastructures dans le canton de Vaud ?*

La cheffe du DIRH relève que le fond d'infrastructure a une incidence pour les compagnies régionales dans le sens où à partir de ce crédit cadre c'est le fonds d'infrastructure ferroviaire national qui prendra en charge le développement financier de ces compagnies. C'est le dernier crédit cadre porté conjointement par la Confédération et le canton. En échange, les cantons participeront à hauteur de 500 millions (au lieu de 300) aux infrastructures fédérales. L'augmentation de 200 millions de la part assumée par les cantons pouvait se faire selon deux variantes, soit le co-financement des gares, soit via un fonds fédéral ; le canton avait préavisé comme la plupart pour la solution des gares. Les Chambres fédérales ont choisi le système du pot commun, en échange de quoi on aura une offre substantiellement améliorée pour les lignes nationales ; ce système est favorable pour le canton à court et moyen terme, mais ses conséquences à long terme sont difficiles à estimer.

*Le canton aura-t-il un droit de regard sur la rétrocession de cet argent pour des investissements sur les lignes ferroviaires du canton ?*

Le chef du SM explique que les cantons seront bien sûr consultés, mais comme ils sont en compétition, le nouveau système va impliquer plus de lobbying de la part du canton. On va changer la manière de voir les choses : il s'agira par exemple de faire plus de préfinancement pour nos études pour faire passer nos projets. Il s'agira de ne pas être passif, de conduire un autre type de travail. C'est un peu la même expérience que pour les projets d'agglomération.

#### **4.2 Processus de planification du 3e crédit-cadre cantonal 2013 - 2016**

*« Un effort particulier est consenti à l'aménagement des passages à niveau compte tenu du délai fixé par la Confédération à fin 2014 pour leur assainissement ». Tiendra-t-on ces délais ? Des passages à niveau seront-ils supprimés pour fluidifier le trafic et respecter les cadences ?*

Le chef du SM explique qu'il s'agit d'une obligation légale. Selon la théorie, dès 2015 il faut rouler à vue s'ils ne sont pas assainis. Pour l'essentiel, les passages à niveau où il y a du trafic ont déjà été assainis. Le but est d'en supprimer un maximum, avec des systèmes adaptés au trafic et à la situation, avec l'objectif de poser des barrières là où c'est possible. Là où on risque de ne pas tenir le délai de fin 2014, c'est pour des raisons de voisinage, de besoin d'accès agricoles : il s'agit de lever des oppositions, de régler les problèmes de financement avec les propriétaires des routes, etc.

#### **4.4 Planifications des investissements pour 2013 - 2016**

*Il y a une « couverture par tiers » dans la répartition des investissements, dont une partie concerne des passages à niveaux et impliquent des contributions des communes. A-t-on des projets où les finances communales risqueraient de mettre des projets en danger ?*

Le chef du SM n'a pas connaissance de tels cas : les problèmes liés aux passages à niveaux sont en général connus de longue date, sans compter que les communes sont motivées par le maintien de leur connexion au chemin de fer et par la sécurité.

*Suite à l'assainissement du viaduc de la Baye de Clarens du Blonay - Chamby le viaduc actuel sera-t-il maintenu ?*

Le chef du SM explique qu'il y a un problème géologique, étudié depuis près de vingt ans. L'idée est de construire un nouveau pont à côté de l'actuel ; en effet, l'actuel pont se trouve sur du rocher instable et il y a le risque que l'OFT ferme cette voie pour raison de sécurité. La réfection de cet ouvrage est particulièrement prioritaire : la Confédération décidera des futurs financements, or celle-ci risquerait de ne pas considérer cette ligne comme nécessaire, ce qui posera des problèmes pour l'entretien des véhicules du Vevey-Les Pléiades.

#### **6.6 Conséquences sur les communes**

*Dans le tableau synthétisant les chapitres précédents, d'où viennent les montants sous « contribution à la charge d'intérêt » ?*

Le chef du SM explique qu'au 6.3 « Charge d'intérêts », il s'agit d'un PCR sans intérêts financé par la dette de l'Etat, avec une charge théorique d'intérêt sur toute sa durée de vie. Les communes ne paient pas ce taux d'intérêt théorique, mais le taux réel moyen de la dette de l'Etat.

#### **Annexe 1 : Inventaire actuel du parc de matériel roulant**

*Qui s'occupe du patrimoine historique ferroviaire du canton ?*

Le chef du SM explique que les entreprises aiment conserver leur ancien matériel ; on les invite à ne conserver que des pièces uniques, afin d'éviter que cela n'encombre des dépôts. De plus en plus de compagnies ont mis en place une structure, par exemple des fondations, associations des amis, distinctes de la gestion courante. Presque chaque compagnie a ses wagons ou trains historiques.

## **Annexe 2 : Planification des investissements d'infrastructure ferroviaire 2013 – 2016 par entreprise et par ligne (tableaux indicatifs)**

*Les montants apparaissant dans ces tableaux peuvent être à des stades différents : devis, offres rentrées, peut-être réalisés ou engagés. Qu'en est-il ?*

Le chef du SM explique que ces chiffres sont indicatifs. C'est le montant du crédit-cadre qui est liant. Là où les collectivités publiques sont déjà engagées, c'est pour tout ce qui est financé par des amortissements, et le solde du deuxième crédit-cadre.

*Concernant le Vevey – Puidoux – Chexbres, qui est au CFF maintenant, pourquoi c'est le canton qui investit ?*

Le chef du SM explique que lors du rachat des actions par les CFF, il a été admis qu'il y aurait un dernier financement complémentaire dans le cadre du crédit cadre 2013-2016.

### **5. EXAMEN DES PROJETS DE DECRETS ET VOTES**

**Projet de décret accordant à la compagnie du chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher SA (LEB), aux Transports de la région Morges - Bière - Cossonay SA (MBC), aux Transports Montreux - Vevey - Riviera SA (MVR), à la Compagnie du chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez SA (NStCM) et aux Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix SA (Travys) une garantie de l'Etat de 157.7 millions de francs pour l'acquisition de matériel roulant**

#### **Article 1**

*L'article 1 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.*

#### **Article 2**

*L'article 2 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.*

#### **Article 3**

*L'article 3 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.*

#### **Vote de recommandation d'entrée en matière**

*La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 15 députés présents.*

**Examen du projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de 144.7 millions de francs pour l'octroi de prêts conditionnellement remboursables aux chemins de fer privés concernant les contributions d'investissement destinées à l'infrastructure (3e crédit-cadre cantonal)**

#### **Article 1**

*L'article 1 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.*

#### **Article 2**

*L'article 2 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.*

#### **Article 3**

*L'article 3 est adopté à l'unanimité des 15 députés présents.*

#### **Vote de recommandation d'entrée en matière**

*La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 15 députés présents.*

## **6. RAPPORT DU CONEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT ALBERT CHAPALAY ET CONSORTS**

### **Position du postulant**

Le motionnaire se dit satisfait de la célérité et de la qualité du travail qui a été mené, ce qui lui fait plaisir pour toutes les entreprises de transports concernées. Il remercie le CE et le SM pour son travail et son implication. Il propose d'accepter la réponse à ce postulat.

### **Vote de recommandation**

*A l'unanimité des 15 députés présents, la commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat.*

Oron-la-Ville, le 16 août 2013

Le rapporteur :  
*(Signé) Philippe Modoux*