

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

Postulat Patrick Simonin et consorts – Il faut sauver le génie ferroviaire vaudois

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 19 avril 2018 à la Salle Romane, dans le Parlement, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker et Circé Fuchs, ainsi que MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Jean-Marc Genton (qui remplace Stéphane Rezso), Pierre Dessemontet, Vincent Jaques, Philippe Krieg (qui remplace José Durussel), Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Christian van Singer, Alexandre Rydlo, et de M. Jean-François Thuillard, président. Mme Suzanne Jungclaus Delarze, MM Stéphane Rezso, José Durussel et François Pointet étaient excusés.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Pierre Bays, chef de la division infrastructure (DGMR), Jean-Charles Lagniaz, chef de la division management des transports (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

2. POSITION DU POSTULANT

Le Postulant déclare ne pas avoir d'intérêt particulier lié à ce postulat hormis le rail. Les entreprises concernées ne sont pas membres de la FEV (Fédération Vaudoise des Entrepreneurs). Son ancien employeur n'a pas besoin d'un accès au rail car ses engins de chantier sont à écartement métrique. Le canton de Vaud est historiquement le berceau de la mécanisation ferroviaire. Depuis près de 100 ans, le génie ferroviaire Vaudois fait partie de notre patrimoine et a d'ailleurs une bonne place dans l'encyclopédie vaudoise. Cela a permis la création de nombreuses entreprises ferroviaires dans le canton, car la proximité a permis de nombreuses synergies et des co-développements.

Les trois plus importantes d'entre elles génèrent près de 1000 emplois. L'entreprise Scheutzer à Bussigny est active dans la construction et l'entretien de machines ferroviaires. L'entreprise Matisa à Crissier se charge de la construction de machines d'entretien ferroviaire et Duvoisin-Groux à Bussigny de l'entretien et de la construction de lignes de contact. Avec le départ de l'entreprise Helsa à Romont, ces entreprises vont se retrouver tôt ou tard face au même problème : trouver de la place.

Ainsi le nouveau convoi pour l'entretien des voies de Scheutzer fait 400m de long et cela sans les wagons contenant les fournitures. Ces entreprises nécessitent de la place avec la possibilité de nouvelles halles reliées au réseau CFF et disposant dans certains cas d'une desserte cargo. Dans le cas d'Helsa, le canton a eu un temps de retard et ne disposait pas de solutions prêtes. Le postulat vise à permettre au canton de Vaud d'avoir un coup d'avance afin de savoir garder ces entreprises.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat est favorable à ce postulat. Celui-ci s'inscrit exactement dans la stratégie marchandise du canton adoptée par le GC. Dans ce cadre, le Conseil d'Etat pourra certainement répondre à ce postulat. Le Conseil d'Etat partage ces préoccupations, car une grande difficulté de la stratégie marchandises est la maîtrise foncière. C'est-à-dire de pouvoir disposer de terrains disponibles que les propriétaires et les acteurs

locaux soient prêts à réserver pour l'implantation d'infrastructures de raccordement à la fois pour le rail et pour la route. Mais c'est aussi pouvoir créer une économie propice à ce type d'activité. On se souviendra de la prise de décision concernant la RC177. La précédente législature a décidé non seulement l'octroi du crédit route, mais aussi la mise en place d'une veille sur les terrains disponibles localisés sur des emplacements reliés au rail et à la route afin qu'ils restent en main d'entreprises actives dans le domaine logistique en ayant besoin. Le Conseil d'Etat a ainsi acquis de tels terrains appartenant à une hoirie à l'aide du fond ferroviaire. Cette acquisition vise à les réserver à futur pour un éventuel rachat par les CFF ou par CFF cargo dans le cadre du développement de raccordements rail-route.

Dans le cadre de la stratégie marchandises, le canton utilisera le répertoire des parcelles et une réactualisation de son état des lieux de 2010 afin de disposer d'une cartographie des potentiels sites logistiques à vocation marchandise, en collaboration avec le GOP, le SDT et les associations de développement économiques régionales. Ces associations sont la porte d'entrée du canton dans les territoires, car elles disposent souvent d'une connaissance accrue du terrain, de ses opportunités et de ses potentiels, puisque l'affectation des territoires relève de la compétence des communes. On se retrouve dans une logique de dialogue permanent puisque les terrains sont en mains privées et que la stratégie reste cantonale. Tout cela est impossible sans une convergence de vue entre les communes et leur associations de développement, les propriétaires concernés qui sont souvent des agriculteurs qui exploitent des terres, et le canton.

La stratégie marchandises visera donc à dégager des lignes directrices visant à favoriser ce dialogue et la concertation. Ce n'est qu'avec la connaissance des emplacements, de leurs opportunités et des possibilités d'y concentrer des volumes importants que l'on peut émettre une stratégie d'acquisition. Le fond ferroviaire est un instrument souple et puissant permettant d'acquérir du terrain rapidement si nécessaire, mais pas à n'importe quel prix. L'Etat s'appuie sur la commission consultative immobilière qui lui permet de déterminer une fourchette de prix en vue de l'acquisition. Il est ainsi important de négocier afin d'éviter d'entretenir une logique spéculative à l'aide de fonds publics. Les propriétaires sont souvent conscients de l'importante valeur de leurs terrains et tentent de les vendre à des prix très élevés, comme on a pu le voir dans le cas de la RC177.

Le canton a eu de la chance dans le cas de l'hoirie, car celle-ci a accepté de vendre son terrain au canton, alors qu'un autre acquéreur leur proposait un prix bien supérieur. Cette fratrie a choisi volontairement de vendre leur terrain à l'Etat afin de jouer un rôle dans le développement qualitatif du territoire.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

Le titre qui mentionne uniquement le génie ferroviaire intrigue un commissaire, alors que les discussions parlent de la création de mécanismes d'accessibilité et d'achat permettant d'accueillir de nombreuses entreprises qui ne sont pas forcément ferroviaires. Les points c et d demandent d'envisager l'acquisition de certaines de ces parcelles afin de gagner en autonomie et en vitesse de décision pour accueillir et grouper des acteurs du monde ferroviaire dans le canton. Le postulat vise-t-il toutes les entreprises ou uniquement le monde ferroviaire, en sachant que les entreprises ferroviaires sont en nombre limité dans le canton et que ce nombre risque de diminuer à l'avenir ? Ainsi, on ne sait pas encore ce que Bombardier souhaite faire avec le site de Villeneuve. L'accès au chemin de fer et les négociations avec CFF cargo doivent toucher l'ensemble des entreprises intéressées par le transit des marchandises par voie ferroviaire. Le but est-il de favoriser uniquement le ferroviaire ou toutes les entreprises ?

Le Postulant indique que lorsque l'EMPD sur la stratégie de transport des marchandises est sorti, il n'a pas vu de mesures spécifiques concernant les entreprises ferroviaires actives dans le domaine des infrastructures. A l'heure actuelle, ces entreprises sont relativement concentrées géographiquement, en raison d'un développement et d'un travail souvent communs avec de multiples sous-traitants locaux et l'appui des hautes écoles. Le canton est certes actif dans le domaine ferroviaire avec l'EMPD sur le transport des marchandises ou grâce au centre vaudois de maintenance des boggies qui vient en aide aux entreprises de transport public.

Le développement d'Aclens est un bon exemple d'action cantonale qui devrait être repris ailleurs. Néanmoins, l'espace est désormais complet, et ne permet pas d'élargissement du pôle de développement. De la même manière, Villeneuve aussi ne dispose pas de nombreux emplacements libres malgré la présence de fortes compétences ferroviaires.

Dans la situation actuelle, un risque de départs en cascade est réel, puisque la plupart de ces entreprises collaborent étroitement et, pour ainsi dire, s'attirent. Certaines de ces entreprises ne restent dans le canton que par attachement historique ou pour ne pas se défaire de terrains de valeur, mais elles restent encombrées dans leur travail, faute d'espace.

Le postulat va dans la bonne direction pour le maintien des compétences ferroviaires dans notre canton. Les entreprises les plus importantes sont Matisa et Scheutzer ainsi que Bombardier dont l'avenir dans le canton reste en discussion. Il ne faut pas uniquement s'intéresser aux entreprises ferroviaires, mais se poser la question des moyens permettant à toutes les entreprises de venir se greffer sur le réseau ferroviaire et d'obtenir une offre suffisante de qualité de la part de CFF cargo.

Les possibilités offertes par l'immense gare de triage de Renens et sur son utilisation suscite interrogations. Des synergies pourraient-elles être possibles en matière de terrain ?

Tout le terrain est utilisé et qu'il n'existe pas de disponibilité selon la DGMR.

Le Postulant précise qu'il n'y aura pas de place disponible avant la fin des travaux de Léman 2030. Un état des lieux ne sera pas possible avant plus de dix ans.

Le site de la gare de Sébeillon est évoqué. Les CFF souhaiteraient le démanteler pour y construire des logements selon la presse.

La gare de Sébeillon n'est pas encore démolie, puisque que ce site est inclus dans les projets des CFF horizon 2060-2070. Cette gare pourrait être utilisée comme extension de la gare souterraine de la Ville de Lausanne en cas de nécessité. Les CFF ont souvent des intérêts qui ne sont pas convergents entre les différentes entités que sont CFF immobilier, CFF cargo, CFF voyageurs et CFF infrastructures. Le canton de Vaud est situé à l'interface entre ces entités des CFF et doit parfois veiller à leur propre cohérence. La politique de CFF immobilier ne correspond souvent pas à l'utilité publique ou à l'intérêt public du canton. Le canton doit souvent rappeler l'obligation d'avoir à long terme une vision générale d'intérêt public. Les sites ne sont pas immense, c'est pourquoi savoir identifier ces futurs sites logistiques et reconnaître leur valeur est important. Il ne faut pas les galvauder dans d'autres affectations. Les communes doivent aussi être attentives à préserver ces terrains pour maintenir une offre industrielle et l'offre marchandise en permettant de maintenir des sites logistiques en suffisance et de grande taille pour justifier les investissements.

La situation de l'important atelier CFF situé à Yverdon est citée.

Les autorités politiques ne peuvent pas influencer sur l'activité des CFF en dehors d'après négociations se fondant sur les normes des CFF eux-mêmes. Les CFF disposent dans de nombreuses villes d'importantes réserves foncières. La taille de la gare de Renens fait 20 hectares, au prix de 1000 CHF/m², ce qui donne pour CHF 200 millions de surface urbanisable. Grâce à de telles gares de triage, la division CFF immobilier a une force de négociation importante, puisqu'elle détient de nombreux hectares à travers de nombreuses villes suisses. CFF Immobilier ne va pas valoriser de tels terrains en les réservant pour de l'industrie ou de la logistique, mais en direction d'affectations plus rentables financièrement.

Ce postulat est intéressant, car il réaffirme le rôle à jouer des pouvoirs publics dans la manière d'organiser le territoire et la nécessité de ne pas perdre dans notre canton des acteurs cruciaux, mais jugés peu rentables. Cette politique devrait être générale et ne pas toucher que le rail.

La gare de triage de Renens, selon un commissaire qui construit des infrastructures CFF, sera encore utile au-delà de Léman 2030.

Elle sera utile en raison de l'augmentation du nombre de trains de voyageurs, mais aussi pour pouvoir y garer de nombreuses compositions ferroviaires d'entretien. Ces besoins ne sont pas toujours compris par CFF immobilier. Les négociations ne sont pas faciles pour le canton et les communes en raison des intérêts souvent croisés entre CFF voyageurs, CFF infrastructures et CFF immobilier qui est le propriétaire des locaux utilisés par les autres divisions. Ce postulat doit s'adresser à l'ensemble des entreprises potentiellement intéressées par le rail. Le défi de l'Etat est de garantir aux entreprises les dessertes de transport marchandises par CFF cargo et des volumes de fret importants.

Dans la région de Vevey, une zone importante va être consacrée à l'immobilier par les CFF.

Les politiques publiques demandent une concentration des habitations dans les villes, ce qui signifie que les besoins industriels vont pousser à manger des zones agricoles comme à Aclens. Le Canton devrait faire pression politiquement sur les CFF, une entreprise publique, afin d'obtenir des places de travail industriel pour réduire les déplacements des habitants.

5. PRISE EN CONSIDÉRATION DU POSTULAT

La commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération ce postulat à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 13 mai 2018

Le rapporteur :
Jean-François Thuillard