

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

Exposé des motifs et projet de décret accordant à RailTech SA une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 12'500'000.- pour financer la réalisation d'un centre romand d'entretien des bogies ferroviaires à Villeneuve

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 30 août 2018 à la Salle Romane, dans le Parlement, à Lausanne. Elle était composée de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-Marc Genton (qui remplace Jean-François Cachin), Pierre Dessemontet, Stéphane Rezso, Cédric Echenard (qui remplace Vincent Jaques), Philippe Krieg (qui remplace José Durussel), Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Christian van Singer, François Pointet, Alexandre Rydlo, Axel Marion (qui remplace Circé Fuchs), Daniel Ruch (qui remplace Carole Schelker), et de M. Jean-François Thuillard, président. Mmes Suzanne Jungclaus Delarze, Circé Fuchs, Carole Schelker, et MM Vincent Jaques, Jean-François Cachin, José Durussel 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), M. Jonas Anklin, Responsable planification financière long terme et investissements (DGMR).

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

2. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Ce projet intervient dans le cadre d'une politique de conservation de la compétence industrielle ferroviaire dans le canton de Vaud. Madame la Cheffe de département se réjouit par ailleurs des interventions récentes dans ce sens au Grand Conseil. Le canton de Vaud se distingue d'autres cantons par le fait qu'il compte beaucoup de compagnies régionales de transport, notamment ferroviaires. Ces entreprises travaillaient isolément, chacune pour elle-même, pour faire face à leurs défis. En 2013, elles se sont unies pour la première fois pour lancer un appel d'offre groupé de matériel roulant métrique. Elles ont appris à partager leurs objectifs et leur gouvernance. Cet appel d'offre groupé a permis de partager de l'expérience, mais aussi d'avoir un avantage financier non négligeable, avec 10% d'économies. Cet appel d'offre a été remporté par Stadler Rail. Outre le matériel roulant, la coopération et la collaboration sont devenues pertinentes pour d'autres domaines. L'évolution de la législation fédérale quant à l'entretien des bogies exige un degré de contrôle qui oblige ces entreprises soit à s'équiper chacune de l'infrastructure nécessaire à atteindre l'objectif de contrôle et de sécurité imposé par la Confédération, ou à donner à celui qui a construit le matériel la tâche de son entretien. Pour des raisons financières et pour éviter d'être captif vis-à-vis d'un fournisseur, elles ne souhaitaient ni l'un ni l'autre. En effet ces fournisseurs ont un volume important. Pour Stadler Rail, l'entretien se fait en Pologne et en république Tchèque. Ensuite, lorsque l'on est captif d'un marché, la tendance est à la hausse des prix. Ainsi, ces entreprises ont mené une réflexion sur une mise en commun et ont créé la société RailTech. Avec du personnel affecté à l'entretien dans leurs ateliers, plutôt que de licencier et d'externaliser ces marchés à l'étranger, le choix a été fait de mutualiser les compétences et les commandes en créant un centre d'entretien des bogies, pour conserver le savoir industriel dans le canton et

optimiser les coûts. Et ces entretiens intéressent aussi le canton, car ils sont facturés au travers des indemnités que le canton verse aux transports publics. Elles se sont ensuite mises à la recherche d'un site pour cette activité. Les valaisans se sont aussi lancés dans ce type d'opération, avec TMR dont le client principal est la SNCF. Les petites compagnies ne les intéressaient pas. 30 sites d'implantation ont été analysés, l'un d'eux à Bulle. Le site de Villeneuve a été préféré, étant entendu que la société Bombardier possède une parcelle qu'elle est prête à vendre à RailTech, sur laquelle cette infrastructure pourrait être installée. La synergie est également intéressante pour Bombardier en matière de formation. Les entreprises prévoient de créer une structure de formation commune avec l'objectif d'avoir en permanence 30 apprentis formés aux métiers de l'entretien dans le milieu ferroviaire. Ce projet fait sens et plusieurs hypothèses de financement ont été analysées. La solution présentée paraît la plus adéquate, car il n'appartient pas au canton de devenir propriétaire de cette entreprise en achetant le terrain et en construisant la halle. Mais si le canton ne fait rien, cette entreprise ne peut voir le jour, car il y aurait un problème de surendettement de ces petites compagnies. L'option retenue est une garantie d'emprunt qui permet d'emprunter sur le marché à des taux préférentiels. L'avantage pour le canton est que la garantie d'emprunt n'est pas soumise au processus d'investissement budgétaire ni même frappés des intérêts liés à la dette.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Concernant la formation professionnelle, le constat est que la collaboration entre RailTech et Bombardier n'est pas encore effective pour que les apprentis fassent une rotation dans les différentes entreprises. RailTech devra attribuer un montant supplémentaire concernant la formation, et le canton n'est pas concerné par ce montant. Ensuite, aucune entreprise (CFF à Yverdon, Bombardier) n'a de compétences pour l'entretien des voies métriques. La durée de garantie de l'Etat diminuera-t-elle progressivement au moment où l'entreprise fera des bénéfices ? La convention collective des transports publics sera-t-elle reprise pour le personnel de cette entreprise ? Si l'on transpose le problème avec la construction de collèges, l'Etat pourrait-il être amené à créer une entreprise pour fabriquer les menuiseries nécessaires à leur construction si cela devait être plus avantageux ? D'autres sociétés pourraient-elles être actionnaires de RailTech, voire pourraient rejoindre cette entreprise ultérieurement ?

Le centre de formation est venu s'ajouter au projet. Le projet principal fait suite aux nouvelles prescriptions fédérales. Si l'on ne fait pas cela, le coût d'entretien des bogies va augmenter et donc les indemnités à payer pour les entreprises de transports devront augmenter à prestation égale. La manière actuelle d'effectuer l'entretien au sein de chaque entreprise ne peut plus continuer. La différence avec la menuiserie est qu'aujourd'hui, la menuiserie n'est pas subventionnée par la collectivité publique, même pour les entreprises qui travaillent pour des collèges. C'est en revanche le cas des entreprises de transports publics, financées à 65% et plus par les collectivités publiques. La collectivité a un intérêt prépondérant à ce que cela lui coûte le moins cher possible pour le même travail. Il ne s'agit pas de collectiviser une entreprise privée. A la faveur de ce projet, l'Etat ne fera pas l'économie de 1.5 mio, mais ne dépensera pas ce montant. A budget constant, le même travail sera réalisé, il ne s'agit donc pas d'une économie. Il s'agit ensuite que le personnel ne soit pas licencié. Cette alternative crédible et intelligente permet de conserver ces places, mais aussi d'en ramener d'autres. Et d'autres entreprises pourront venir agrandir la société comme actionnaires, ou devenir client. Les deux modèles sont possibles.

La garantie d'emprunt sera diminuée chaque année du montant remboursé par RailTech. A partir du moment où l'emprunt est remboursé, la garantie d'emprunt diminue de la même manière, de tranche en tranche. La durée de l'emprunt est déterminée par la disponibilité des taux sur le marché. La garantie s'éteint de facto avec le remboursement de la dernière tranche. Concernant la politique d'amortissement, il n'y a à dessein pas de bénéfice pour les actionnaires originels, ce afin d'avoir un coût d'entretien le plus bas possible. Par contre si un tiers, comme RhB (les chemins de fers rhétiques), souhaite confier son entretien chez RailTech, il pourrait être imaginé que l'entreprise fasse un bénéfice, pour autant que le prix pour les actionnaires originels diminue. Le but n'est pas de faire du bénéfice, mais d'avoir un coût d'entretien le plus bas possible, et d'être indépendant du marché. Le business plan implique une marge pour le remboursement de l'emprunt.

L'intérêt pour les apprentis est que grâce à cette société, l'offre sera intéressante pour les faire passer par différentes entreprises de transport, dont Bombardier. Le canton ne garantit que la part vaudoise, et non la part fribourgeoise.

Un député était déjà membre de la commission lorsque le département est intervenu pour rationaliser les commandes de nouveau matériel roulant, en incitant les compagnies à se regrouper. Cela a été profitable pour tout le monde et il salue cette manière de faire. Ce décret est la suite du processus. Il se demande néanmoins si l'on sera moins cher que le privé avec une organisation collective. Les bogies viennent essentiellement de Stadler et il demande si une offre d'entretien et de maintenance a été demandée à Stadler, et s'il y a une garantie d'avoir un prix de revient moins cher qu'un privé, un des leaders du marché européen, qui le fait dans une logique industrielle.

C'est l'esprit du projet, soit la mise en place d'une structure qui permette d'être concurrentiel d'un point de vue financier. C'est la raison de la conception de cette halle industrielle, qui a fait l'objet d'une analyse systématique du travail à la chaîne des bogies. Avec le nombre de bogies actuel par année, une équipe peut travailler avec 1 x 8h. L'usine pourrait travailler en 2 x 8h si un volume supplémentaire devait arriver. Cela permettrait de faire encore baisser le coût par bogie. Les coûts du marché sont connus, notamment ceux de Stadler. Le business plan de RailTech est crédible et concurrentiel. Mais si l'élément financier est important, la maîtrise de l'entretien en termes de délais l'est tout autant. Les entreprises n'ont pas un grand nombre de bogies en réserve et les délais de l'entretien sont précis. Cette maîtrise est un élément déterminant, car sans cela, les interactions sur l'offre peuvent conduire jusqu'à annuler des trains, comme ce fut le cas pour les TPF. Ce projet allait se faire de toute façon. L'action du Conseil d'Etat a été de militer pour que ce soit dans le canton de Vaud et de trouver un terrain pour la réalisation de cette entreprise. Les alternatives étaient Martigny ou Bulle, des solutions moins attractives pour les entreprises et la place industrielle vaudoise. Et dans la logique de la création d'emplois, qui plus est industriels, leur départ hors du canton aurait été regrettable.

Concernant le principe de cet EMPD, à savoir le regroupement d'entreprises ferroviaires pour l'entretien des bogies, ces compagnies sont toutes à voies métriques et il est rappelé que Stadler produit des trains à voies normales. Il n'est pas certains pour certaines entreprises, et notamment pour les CFF, que l'entretien de matériel à voie métrique soit intéressant du point de vue financier. Il est pertinent de regrouper l'effort après le regroupement des achats pour obtenir des coûts moindres. Concernant les synergies possibles avec Bombardier, quelques doutes sont émis. Si le site permet des synergies au niveau logistique, l'avenir même du site de Bombardier à Villeneuve se pose et il faut traiter les deux cas séparément. En effet, l'entreprise Bombardier connaît des problématiques de production sur son matériel ferroviaire. Villeneuve n'est pas le meilleur marché dans la gamme de production et dans la chaîne de production de Bombardier, qui peine à livrer des trains aux CFF. Ces véhicules vont être mis en service en automne 2018. Des synergies et une collaboration avec login, qui travaille pour l'ensemble de la chaîne ferroviaire suisse, écartement à voie normale et métrique, sont possibles. Concernant le business plan, il y a un intérêt politique vaudois, en termes d'autonomie et d'indépendance. En parallèle de la problématique purement ferroviaire, le fait d'implanter ce site à Villeneuve plutôt qu'à Bulle ou en Valais garantit des emplois sur le canton de Vaud. Il est précisé que TMR (Transports de Martigny et Régions) a pour client les trains à voie métrique de la SNCF. En revanche, pour les synergies avec d'autres compagnies à voie métrique, comme les RhB qui ont des ateliers à Landquart, il n'est pas certains qu'ils aient un intérêt à entretenir du matériel romand en plus de leur volume de travail qui tourne à plein régime. Il est relevé que les TL sont aussi concernés en termes d'entretien par le LEB. Il est également rappelé qu'un problème d'acheminement va se poser par la voie normale, notamment avec des rames automotrices à voies métriques. Globalement, ce projet va dans la bonne direction.

L'usine est prévue pour l'entretien de bogies à voie normales et métriques. Elles seront acheminées par camion depuis les sites des entreprises ferroviaires. C'est déjà actuellement le cas.

Ce centre de compétence va apporter quelque chose de positif pour le canton puisque le MOB va acquérir des rames à écartement variable pour assurer le trajet Montreux-Zweisimmen-Interlaken-Lucerne. Ces compétences n'existeront pas ailleurs et cela pourrait amener des clients, et pas uniquement en Suisse. La main d'œuvre qualifiée est-elle déjà prête à travailler dans cette entreprise, ou faut-il aller chercher du personnel ailleurs ?

Les collaborateurs travaillent actuellement au sein des entreprises. S'ils ne peuvent plus assurer l'entretien sur site, il faudra les licencier. L'objectif est de pouvoir conserver leur emploi à Villeneuve, mais aussi de pouvoir engager et former du personnel dans le canton. L'alternative est une délocalisation.

Concernant la construction de la halle, le choix de l'entreprise générale totale est regretté, ce qui ne favorise pas les entreprises vaudoises.

Le canton de Vaud n'est pas constructeur mais garantit l'emprunt de ces entreprises. Ce point a été murement réfléchi et plusieurs variantes ont été évaluées. Le département n'a pas été associé. C'est avant tout une question de calendrier et de construction, avec une construction métallique simple, et des systèmes de machines qui y sont insérées. Il n'y a pas de complexité particulière et l'intérêt de l'entreprise totale s'est avéré pertinent.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS

1.3 Avantages d'une solution "propriétaire"

Combien de personnes sont-elles concernées puisque ce projet doit permettre aux acteurs principaux de replacer facilement leurs collaborateurs actuels, en charge de l'entretien des bogies au sein de leurs ateliers ?

Les entreprises gardent leurs ateliers, notamment pour le montage et le démontage, mais une bonne partie du personnel sera délocalisé pour l'entretien des bogies. Cela représente 15 à 20 personnes au départ. A terme, une trentaine de collaborateurs sont prévus.

1.4 Incompatibilité avec les autres sous-traitants potentiels

Dans les discussions d'achat de l'époque, la question de l'entretien était-elle aussi comprise? Ces questions concernant l'entretien du matériel ont été abordées lors de l'achat ?

L'entretien est pour l'heure assuré par les compagnies, aux standards actuels d'entretien des bogies. Ces questions sont intervenues ultérieurement à l'achat. Elles ont été abordées, avec des bogies de nouvelle génération. Mais les exigences de contrôle de l'OFT ont évolué, avec des normes qui ont changé. Les bancs d'essais simples et mécaniques ne sont plus possible. C'est à ce moment que la question de s'équiper pour entretenir ces bogies s'est posée.

1.5 Site de Villeneuve

Le choix du site de Villeneuve défend des intérêts vaudois et il est salué. Une trentaine de sites ont été évalués et d'autres sites dans le canton auraient-ils pu s'avérer intéressants ? Un site a-t-il été étudié à Echallens, qui dispose d'une grande halle avec le LEB ? Une construction nouvelle était-elle nécessaire, puisqu'il s'agit d'une simple halle ? L'assurance que cette halle ne soit construite par une entreprise vaudoise est déplorée.

Parmi ces trente sites, il y avait des bâtiments existants et des terrains. Ce qui a été mis en avant, c'est tout l'intérêt du projet, est le principe du processus industriel pour entretenir ces bogies. Soit des impacts en termes de type de bâtiment, avec un volume libre et des longueurs de travail adaptés à un processus industriel. D'autres bâtiments ont posé des problèmes de hauteurs, de dégagements, d'accès. Ensuite, les emplois ont aussi fait pencher la balance. Les 15 à 20 emplois concernés sont pour la plupart au MOB et aux TPF. Délocaliser de cette manière permet aussi d'éviter de déplacer des familles.

Le choix n'était pas lié au régionalisme, mais avant tout à la pertinence de la solution par rapport à la mission. Il est préférable de pouvoir construire en répondant au cahier des charges de l'activité industrielle ferroviaire, aussi en lien avec la croissance. La proximité d'avec Bombardier, qui n'est pas la raison principale, est une opportunité de conserver un site industriel ferroviaire à Villeneuve, notamment avec la formation des apprentis. Ce sont des demandes politiques du Grand Conseil et du Conseil d'Etat.

Ce site est plus approprié, en zone industrielle, que de générer du trafic supplémentaire à Echallens par exemple. Cet avis est partagé, avec un étonnement tout de même que Bombardier vende du terrain pour construire une halle au lieu de le garder pour se développer.

1.7 Business Plan

Un député constate une baisse d'heures directes annuelles et de charge de personnel par rapport aux autres années en 2023 (points 1.7.3, 1.7.6, 1.7.7, 1.7.8.) et demande des précisions. Des explications concernant les CHF 1.3 mio de frais de démarrage sont souhaitées.

Le business plan a été établi sur une volumétrie idéale pour chaque entreprise, comme mentionné au point 1.7.1. Une fois le projet avalisé et mené à terme, ce business plan devra être adapté et lissé à l'exploitation. Cette chute qui figure en 2023 est purement théorique. Concernant les frais de démarrage, ils concernent le personnel déjà employé et aussi de petits investissements, comme les premières fournitures achetées par Rail Tech SA. Il y a déjà de coûts avant la rentrée de recettes et ce montant permet de les couvrir.

L'ensemble des équipements totalisent un coût à CHF 5.6 mio, amortis en 20 ans. Cela paraît beaucoup, et surtout deux fois trop long. Des explications sont demandées, de même au sujet du coefficient de majoration du prix de base de 3%.

Il s'agit de machines et cela correspond aux normes comptables du SAGEFI. Les durées de vie prévues figurent en page 15. Elles n'ont pas été augmentées par les porteurs du projet et ont été déterminées par une entreprise spécialisée dans les processus industriels. Concernant le coefficient de majoration du prix de base de 3%, il s'agit d'un montant accepté par les actionnaires qui permet de rembourser le prêt pendant les trois premières années.

1.8 Budget

Combien de personne viendront travailler sur le site ?

Il y aura 30 personnes, sans les apprentis.

Dans la planification actuelle, la mise à l'enquête se fera avec un étage supplémentaire, dans l'optique ou login viendrait s'installer. Pourquoi n'est-il pas certain que login vienne s'installer ? Concernant l'implantation du bâtiment, il est déploré que l'acheminement des bogies se fasse uniquement par camion. D'autres sites permettent-ils un approvisionnement par rail ?

Le transport se fera par camion pour tous les bogies. Il est précisé que ce types de bogies sont toujours transportés par camion, y compris chez Stadler. Il s'agit de 70 bogies par années qui seront traitées sur le site, soit quelques camions.

Concernant login, l'intérêt est là et les discussions reprendront une fois que le projet se mettra concrètement en place.

La problématique du parcage des travailleurs de Bombardier est abordée.

Cela a été une préoccupation et un nouveau parking sera mis en service. Les travaux ne commenceront que lorsque ce nouveau parking sera opérationnel.

Le prix de CHF 320.- m2 pour du terrain industriel est constaté. Un commissaire a acheté du terrain industriel à CHF 150.- m2 à Aigle. Une explication d'une telle différence est souhaitée. Pourquoi la charpente est métallique et non en bois ?

La commission cantonale immobilière a fixé la fourchette de prix et a validé le prix d'achat. Sans cela, l'Etat de garantirait pas l'achat à ce prix. L'Etat n'est pas constructeur et n'intervient pas dans le choix des matériaux.

Des terrains industriels sur la commune de Noville, à proximité, avoisinent les CHF 500.- m2. Ce prix reste dans une fourchette acceptable selon un commissaire.

Que va-t-il advenir des surfaces des ateliers actuels des compagnies concernées par cet EMPD ainsi que du matériel utilisé pour l'entretien des bogies. Est-il prévu de le récupérer ? L'entretien du matériel roulant acheté s'inscrit mal dans les capacités industrielles des compagnies à ce jour, qui ne peuvent réviser l'entier du matériel roulant.

Les ateliers existants vont rester dans les ateliers concernés pour procéder au reste de l'entretien des rames. Les équipements pouvant être transférés à RailTech le seront évidemment.

2.1 RailTech SA

Le Conseil d'administration est-il constitué d'un représentant de chaque entreprise ainsi que de la DGMR à titre consultatif.

Il s'agit du mode de conduite du projet. La DGMR ne siège pas au Conseil d'administration.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

La garantie d'emprunt prévue pour une durée de 40 ans est relevée.

C'est une limite, mais l'emprunt ne durera pas aussi longtemps. L'article 3 fera foi à partir du moment où la durée de l'emprunt est connue. Cela permet de laisser une marge de manœuvre dans la recherche de crédits.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 3 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 4 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

5.2. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

5.3 ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 18 octobre 2018

Le rapporteur :
(signé) Jean-François Thuillard