

## DOSSIER DE PRESSE

### **TRANSPORTS PUBLICS VAUDOIS: VERS UNE COMPAGNIE UNIQUE?**

Propositions pour l'étude d'un réseau vaudois  
de transports publics global, réaliste et efficace

#### **LA CITRAP VAUD EN QUELQUES MOTS**

La Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP) est une organisation suisse, fondée il y a une trentaine d'années (<http://www.citrap.ch>). Forte de plus de 2000 membres au niveau national, elle compte aujourd'hui sept sections régionales, dont deux en Suisse romande: Genève et Vaud.

Si l'organisation suisse s'occupe des relations de presse (prises de position, revue de presse, etc.), les sections régionales sont directement en prise avec les problèmes quotidiens des usagers. La section CITRAP VAUD s'intéresse notamment au développement des métros lausannois, aux parkings d'échange, aux horaires régionaux des transports publics, à l'étude d'une liaison par tramway est-ouest à travers Lausanne, aux communautés tarifaires et à une éventuelle fusion des compagnies ferroviaires vaudoises.

#### **RESUME DU RAPPORT**

Après 18 ans de déficits, et l'explosion de sa dette (6,7 milliards de francs en 2006), l'Etat de Vaud cherche fébrilement un budget équilibré. Dans le même temps, la Confédération se déchaîne, année après année, contre les chemins de fer régionaux: après les projets de réduction du budget 2005, la menace d'un réseau complémentaire à l'entière charge des cantons, le Département fédéral des finances revient à la charge en 2006 en proposant une réduction de 30 millions de francs supplémentaires pour le trafic régional en 2007. Cette situation incite à jeter un regard neuf sur l'organisation et le financement des transports publics de ce canton.

L'exemple de nombreux autres cantons –Fribourg, Neuchâtel, Berne, Appenzell, Valais, Soleure, Argovie, Thurgovie, Zurich- démontre que la fusion des entreprises de transport peut constituer une réponse à ce défi. L'analyse détaillée des avantages et inconvénients du processus de fusion nous a guidés vers deux grandes familles de scénarios visant le rapprochement, voire la fusion, des compagnies vaudoises de transports publics. Ces deux familles sont évolutives et suggèrent le passage progressif des sept bassins de transport actuels à trois grandes régions, puis de ces trois régions à un seul regroupement final. Il va de soi que la création d'une véritable *Compagnie vaudoise des transports publics* serait précédée ou accompagnée par l'extension de l'actuelle communauté tarifaire Mobilis à l'ensemble du canton, voire au-delà.

A long terme, la fusion progressive des différentes entreprises de transport public du Canton devrait permettre de dépasser une vision minimaliste qui ne s'attacherait qu'à faire face aux réductions budgétaires de l'Etat de Vaud et de la Confédération. Les économies réalisées par la mise en oeuvre des mesures proposées devraient entraîner l'amélioration des prestations et de l'attrait des transports publics: on pourrait ainsi viser l'étoffement de l'offre pour améliorer les correspondances, la réorganisation du réseau pour diminuer les ruptures de charge, et des mesures concrètes pour favoriser le transfert modal de la voiture vers les transports publics.

## SCENARIOS DE FUSION

Entre le statu quo et la fusion complète de toutes les entreprises de transport public vaudoises –chemins de fer et funiculaires, transports routiers, compagnies de navigation et transports à câbles-, il existe une large palette de solutions. Notre étude repose sur les trois principes fondamentaux suivants:

- pour des raisons de réalisme politique, nous nous limitons au territoire vaudois;
- dans l'intérêt de l'usager, nous ne traitons pas exclusivement des chemins de fer et funiculaires, mais nous prenons en compte tous les moyens de transport public;
- pour des raisons de simplicité, nous excluons les opérateurs fédéraux, soit les chemins de fer fédéraux (CFF) et CarPostal Suisse SA (PostAuto Schweiz AG), ainsi que les opérateurs établis dans des cantons voisins; de plus, les installations de télésièges et de téléskis ne sont pas prises en compte de façon détaillée.

### La dualité entre bassin de transport et mode de transport

Le tableau synoptique de la figure 1 répartit toutes les entreprises de transport public vaudoises selon deux paramètres principaux: un paramètre géographique, le bassin de transport, et un paramètre technique, le mode de transport. Il en découle naturellement deux visions complémentaires:

- les rapprochements/fusions par bassin de transport (intégration verticale);
- les rapprochements/fusions par mode de transport (intégration horizontale).

Il est manifeste que la tendance actuelle est le rapprochement par bassin de transport (structure verticale); un tel rapprochement, qui découle directement de la *Loi du 11 décembre 1990 sur les transports publics*, peut être illustré par les exemples suivants:

- dans le bassin Nord vaudois et la Vallée de Joux, la compagnie TRAVYS exploite le chemin de fer OC, ainsi que les services routiers TRAVYS.
- Dans le bassin Nyon-Rolle-Aubonne, le chemin de fer NStCM, les transports routiers TPN et la Société des remontées mécaniques Saint-Cergue-La Dôle (Télé-Dôle) sont regroupés dans la même communauté d'exploitation, les Transports régionaux Nyon-Ouest-vaudois.
- Dans le bassin Morges-Cossonay, la compagnie MBC exploite chemin de fer (BAM) et services routiers (MBC et TPM).
- Dans le bassin Lausanne-Echallens-Oron, les trois compagnies TL, TSOL, et LO constituent déjà une communauté d'exploitation.

Nord vaudois + Vallée de Joux	Nyon-Rolle-Aubonne	Morges + Cossonay	Lausanne-Echallens-Oron	Broye	Riviera + Pays d'Enhaut	Chablais	
TRAVYS OC	NStCM	MBC (BAM) CG	LEB LO TSOL		VCh MVR MOB GoldenPass BC	TPC	Chemins de fer
TRAVYS AVJ	TPN	MBC TPM	TL		VMCV	TPC (BVB) (AOMC)	Transports routiers
Télésièges/ téléskis	Télésièges/ téléskis				Télésièges/ téléskis Télé-Château-d'Oex BDG	Télésièges/ téléskis Télé-Leysin TDI Glacier3000 TVG	Transports à câbles
NLJ	CGN	CGN	CGN		CGN		Navigation

Figure 1. Tableau synoptique des 7 bassins et 4 modes de transport

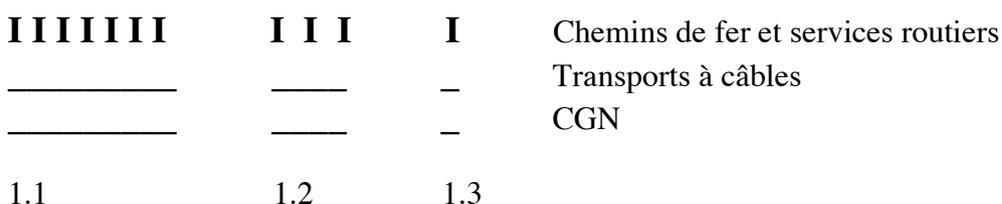
- Dans le bassin Riviera et Pays d'Enhaut, la communauté d'exploitation Golden Pass regroupe les compagnies VCh, MVR et MOB.
- Dans le bassin Chablais, les TPC gèrent chemin de fer et services routiers; des synergies sont prévues entre la ligne ASD (TPC) et des entreprises hors des transports publics comme la Fondation SunAlpes (production d'électricité d'origine solaire), des installations de remontées mécaniques, voire de l'hébergement (via la nouvelle société DVVM "Diablerets vrai village de montagne").

Les rapprochements par mode de transport (structure horizontale) sont plus rares; ponctuellement, des compagnies collaborent pour former leur personnel ou réparer du matériel, mais aucune action de grande envergure n'a été portée à notre connaissance; à titre d'exemple, aucune compagnie à voie étroite n'a adhéré à RAILplus (section 4.7). Il existe un contre-exemple notoire dans les transports à câbles. La conseillère d'Etat Jacqueline Maurer, Cheffe du Département de l'économie, a plaidé, lors de l'assemblée générale 2005 de l'Office du tourisme du canton de Vaud (OTV), en faveur d'une seule compagnie de remontées mécaniques, après fusions de toutes les sociétés existantes, pour mieux relever le double défi du financement des infrastructures (110 millions) et de la promotion sur un marché de plus en plus concurrentiel.

Le cas de la Compagnie générale de navigation sur le Léman (CGN) est à traiter à part. Même si celle-ci compte dans ses rangs de nombreux petits actionnaires passionnés par la sauvegarde de son patrimoine historique –les grands bateaux à vapeur- elle reste, dans les faits, totalement dépendante des collectivités publiques: les communes et cantons (Vaud, Genève, Valais) détiennent la majorité des voix et les subventions pour le fonctionnement de l'entreprise se sont élevées à plus de 5,8 millions de francs en 2004.

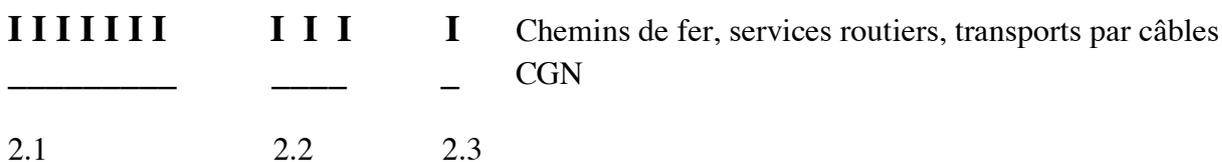
## Deux grandes familles de scénarios

Une première famille de scénarios découle de l'observation de la situation actuelle et de son évolution prévisible: chemins de fer et transports routiers se rapprochent d'abord par bassins de transport, tandis que les transports par câbles se fédèrent par branche; la compagnie de navigation CGN garde son statut. Des rapprochements successifs entre bassins de transport (de 7 à 3, puis de 3 à un seul) conduisent à la constitution de trois grandes entités (chemins de fer et services routiers, transports par câbles, compagnie de navigation) dont le rapprochement constituerait la dernière étape d'une fusion complète. Cette première famille de scénarios peut être symbolisée de la façon suivante:



Cette première famille de scénarios respecte la répartition des compétences de l'Etat de Vaud, où les installations à câbles ne dépendent pas du Département de l'infrastructure, mais bien du Département de l'économie.

Une deuxième famille de scénarios, plus hypothétique, repose sur le regroupement des installations à câbles par bassin, suite à une fusion avec les compagnies de chemins de fer et services routiers associés; la compagnie CGN garde son statut. Cette seconde famille peut être symbolisée de la façon suivante:



Ce processus serait plus respectueux des contraintes locales, mais se heurte à un écueil économique: les installations par câbles, gourmandes en financement, aggraveraient la situation financière des compagnies de chemins de fer avec lesquelles elles s'associeraient.

## La fusion des bassins

Les deux grandes familles de scénarios prévoient toutes deux, pour les chemins de fer et les services routiers, une fusion successive des sept bassins de transport originaux. L'examen du tableau synoptique de la figure 1, et le projet de fusion des trois compagnies TL, LO (métro M2) et TSOL centrées sur Lausanne, suggère une fusion des bassins en deux étapes principales: de 7 à 3, puis de 3 à 1.

La fusion de 7 à 3 découle d'un nouveau découpage des bassins vaudois en trois grandes régions:

- Le Nord-Ouest, regroupant les bassins Nord vaudois + Vallée de Joux (TRAVYS, OC, AVJ), Nyon-Rolle-Aubonne (NStCM, TPN) et Morges-Cossonay (MBC, BAM, TPM, CG).
- Le Centre, entérinant la fusion programmée TL + LO + TSOL avec celle du LEB: c'est l'ancien bassin Lausanne-Echallens-Oron; pour mémoire, rappelons que la compagnie LEB a été placée sous la direction des TL de 1974 à 1979.
- L'Est, regroupant les bassins Broye, Riviera + Pays d'Enhaut (VCh, MVR, MOB, Golden Pass, VMCV) et Chablais (TPC); le chemin de fer musée Blonay-Chamby (BC) est laissé de côté au vu de son organisation et de ses objectifs spécifiques.

Sans être exactement semblables, les trois régions sont relativement équilibrées; alors que la constitution de la région Centre est déjà planifiée, du moins pour les trois principales compagnies TL, LO et TSOL, les deux régions restantes seraient essentiellement le fruit d'une fusion à trois tant pour le Nord-Ouest (TRAVYS + NStCM (TPN) + MBC) que pour l'Est (Golden Pass + VMCV + TPC).

La continuité des réseaux ferroviaires favorise considérablement la fusion des compagnies concernées: le projet de prolonger l'actuelle ligne Aigle-Sépey-Les Diablerets (TPC) par un tronçon à adhérence Les Diablerets-Col du Pillon-Gstaad, entraînant la connexion des réseaux TPC et MOB, contribuerait ainsi très favorablement à la création de la région Est.

Enfin, la fusion des trois grandes régions Nord-Ouest, Centre et Est conduirait à la concentration complète de toutes les compagnies de chemins de fer, de funiculaires et de transports routiers du Canton.

### **Variante: cas du Golden Pass Montreux-Lucerne**

La compagnie du chemin de fer Montreux-Oberland bernois (MOB) n'a pas fusionné avec sa société sœur des transports Montreux-Vevey-Riviera (MVR) pour conserver son statut transcantonal particulier: desservant Vaud, Fribourg et Berne, le MOB est subventionné par ces trois cantons.

Depuis plusieurs dizaines d'années, le projet Golden Pass vise l'introduction d'une liaison ferroviaire directe –donc sans transbordement– de Montreux à Lucerne. La dernière variante de ce projet prévoit la transformation de la voie normale Zweisimmen-Spiez en voie métrique, et la pose d'un troisième rail entre Spiez et Interlaken Ost. Mais, aux yeux de ses promoteurs, la condition sine qua non pour la réalisation du Golden Pass est la création d'une seule compagnie, à voie métrique, regroupant le Zentralbahn (ZB, exploitant les lignes Lucerne-Meiringen-Interlaken Ost et Lucerne-Stans-Engelberg) et l'actuel MOB. Dans un tel scénario, la compagnie MOB quitterait le giron des compagnies vaudoises de chemins de fer et leur éventuel processus de rapprochement.

### **Conclusion**

La situation préoccupante des finances de l'Etat de Vaud et les menaces fédérales permanentes sur le subventionnement des chemins de fer régionaux incitent à jeter un regard neuf sur l'organisation et le financement des transports publics de ce Canton. L'exemple de nombreux autres cantons –Fribourg, Neuchâtel, Berne, Appenzell, Valais, Soleure, Argovie, Thurgovie,

Zurich- démontre que la fusion des entreprises est une réponse à ce défi. L'analyse comparée des avantages et obstacles du processus de fusion nous a guidés vers deux grandes familles de scénarios, où les transports par câbles se fédèrent par branche ou par bassin de transport. Ces deux familles sont évolutives, et suggèrent le passage progressif des sept bassins actuels à trois grandes régions, puis de ces trois régions à un seul regroupement final.

Le premier objectif du Groupe de travail qui a œuvré à ce rapport était d'ébaucher des scénarios pour la constitution d'une Compagnie unique des chemins de fer vaudois conduisant au but fixé, la réalisation d'économies. L'intrication des services de chemins de fer avec des services routiers complémentaires nous a menés à passer du mode de transport unique à une conception multimodale. A long terme, la fusion progressive des différentes entreprises de transport public du Canton devrait permettre de dépasser une vision minimaliste qui ne s'attacherait qu'à faire face aux réductions budgétaires de l'Etat de Vaud et de la Confédération. Les économies réalisées par la mise en oeuvre des mesures proposées devraient entraîner l'amélioration des prestations et de l'attrait des transports publics: on pourrait ainsi viser l'étoffement de l'offre pour améliorer les correspondances, la réorganisation du réseau pour diminuer les ruptures de charge, et des mesures concrètes pour favoriser le transfert modal de la voiture vers les transports publics. A titre d'exemples, citons la création d'une liaison sans transbordement de Vevey à Palézieux via Puidoux-Chexbres (pour assurer la correspondance à Palézieux de la ligne S31 du REV avec les trains Intercity et InterRegio des CFF), le prolongement des lignes S1 et S3 du REV de Villeneuve à Aigle, l'introduction de nouveau matériel roulant sur le réseau REV, l'édition d'un horaire vaudois des transports publics, l'introduction d'un abonnement général cantonal, etc.

Nous appelons donc de nos vœux l'analyse de nos propositions et l'examen en profondeur de l'opportunité de créer une véritable *Compagnie vaudoise des transports publics*, regroupant toutes les entreprises de transport, du chemin de fer aux transports par câbles. Il va de soi que la création d'une telle Compagnie serait précédée ou accompagnée de l'extension de l'actuelle communauté tarifaire Mobilis à l'ensemble du Canton, voire au-delà.

Le Groupe de travail n'a pas l'intention, ni les moyens, de détailler le processus de fusion des diverses compagnies vaudoises; tout en rappelant que celles-ci peuvent s'organiser pour collaborer entre elles (à l'exemple de la société RAILplus), pour former des communautés d'exploitation ou, finalement, pour fusionner, nous exprimons le souhait que l'Etat de Vaud analyse nos propositions générales et, le cas échéant, les affine avant de les mettre en application.

---

Ce document a été publié par la Communauté d'Intérêts pour les Transports Publics - Section Vaud (CITRAP VAUD) en septembre 2006. Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez contacter l'animateur du groupe de travail, Daniel Mange, aux coordonnées suivantes :

Case postale 73, 1000 Lausanne 21

Tél: (021) 693 26 39

Fax: (021) 693 67 31

Email: [daniel.mange@epfl.ch](mailto:daniel.mange@epfl.ch)

Web: <http://www.citrap-vaud.ch>

---