

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

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



---

Communauté d'Intérêts pour les Transports Publics - Section Vaud (CITRAP VAUD)

Case postale 73, 1000 Lausanne 21

Tél: (021) 693 26 39

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

Fax: (021) 693 67 31

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

---

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

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

---

Ce rapport a été rédigé par un groupe de travail composé de:

Messieurs	Claude	CALAME,	Lausanne
	Maurice	DECOPPET,	Saint-Sulpice
	Alain	FAUCHERRE,	Lausanne
	Michel	FORNEROD,	Aigle
	Philippe	GOY,	Monnaz
	François	JOMINI,	Lutry
	Jacques	LONGCHAMP,	Morges
	Daniel	MANGE,	Saint-Sulpice (président du groupe)

---

© CITRAP VAUD, 2006

Reproduction de tout ou partie du rapport autorisée, à condition de citer la source

---

**TABLE DES MATIERES**

La CITRAP VAUD en quelques mots	4
Remerciements	5
Résumé du rapport	5
1. Introduction: vivent les chemins de fer vaudois!	6
2. Bref historique	7
3. Etat des lieux 2006: Canton de Vaud	8
4. Les fusions hors du Canton de Vaud	10
5. Chemins de fer suisses: menaces et opportunités	13
6. Fusions: avantages et obstacles	16
7. Organisation et loi	20
8. Scénarios de fusion	23
9. Annexe: liste des acronymes	28
10. Bibliographie	30

---

**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.

## REMERCIEMENTS

Nous remercions très chaleureusement les personnalités suivantes qui nous ont fait l'amitié de participer à nos travaux:

- M. Philippe NICOLLIER, Syndic d'Ormont-Dessus, aux Diablerets;
- M. Yassine ALLANI, Président de la Fondation SunAlpes, aux Diablerets;
- M. Richard KUMMROW, Directeur du MOB, à Montreux.

## 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.

## 1 INTRODUCTION: VIVENT LES CHEMINS DE FER VAUDOIS! [LT 99]

"Une débauche de couleurs illumine cet Etat: pas celle, éphémère, de la Fête des Vignerons, mais celle, plus pérenne, des convois ferroviaires qui, depuis plus d'un siècle, irriguent plaines et vallées du Pays de Vaud.

Un élégant brun acajou pendule entre Leysin et Aigle, d'où glissent des blancs cassés, rehaussés de bleu ou de grenat, vers Les Diablerets ou Champéry. Un rouge révolutionnaire coule de La Cure à Nyon, de Sainte-Croix à Yverdon, des Pléiades à Vevey et de Bretaye à Bex, tandis qu'on affiche un vert très cantonal de Morges à Bière et de Lausanne à Bercher. Bleu et blanc relie ciel et lac dans la région lausannoise et sur le balcon montreusien, alors qu'un orange agressif dope le minuscule trait d'union reliant Orbe à Chavornay. Azur et or chantent la vigne entre Puidoux et Vevey, tandis qu'un gris argenté très fédéral sillonne la Vallée de Joux.

Ce feu d'artifice a été déclenché il y a plus de cent ans par des artificiers audacieux: des entrepreneurs. Le triomphe de l'automobile et son corollaire immédiat, l'habitat dispersé, ont terni la fête: les fusées, après avoir brillé de tout leur éclat, ont amorcé une molle retombée. Les entrepreneurs ont disparu, et les actions des compagnies, vouées à des profits de rêve, se sont transformées en reliques qu'on peut tout juste encadrer. Les dividendes ont fondu: il ne reste, ici et là, plus que le droit d'utiliser librement le chemin de fer une fois par an, le jour de l'Assemblée générale. L'Etat, sous ses trois espèces –fédéral, cantonal et communal–, s'est substitué aux entrepreneurs d'antan et à leur cohorte d'actionnaires privés.

Mais le spectacle n'est pas fini: le rail vaudois peut rêver d'un destin cantonal. La malice des temps a conduit la Confédération à restituer aux cantons la compétence en matière de trafic régional; la libéralisation du trafic ferroviaire, sur le plan international, entraîne la liberté d'utiliser les infrastructures déjà en place, l'ensemble du réseau CFF, par des opérateurs privés.

Cette situation tout à fait nouvelle suggère la fusion des compagnies privées du Canton et la création des Chemins de fer vaudois. Cette initiative vise à faire d'une pierre trois coups:

- rassembler, sur le plan vaudois, toutes les forces en présence; fédérer, pour être plus fort, la dizaine de compagnies qui oeuvrent actuellement en toute indépendance, avec des moyens publics considérables, mais dans un cadre privé aujourd'hui obsolète.
- Former une compagnie solide, capable de constituer un véritable interlocuteur, voire un contre-pouvoir, face aux Chemins de fer fédéraux et aux compagnies limitrophes, suisses ou étrangères.
- Suggérer une solution efficace au problème institutionnel central du Plan cantonal des transports, soit la création d'un véritable gouvernement des transports publics.

Tous nos concitoyens seront gagnants: des prestations spectaculaires (réseau express, communauté tarifaire et billet unique) raviront l'usager, tandis que le contribuable applaudira les économies d'échelle ménageant la caisse de l'Etat.

Rêvons! Des rames TGV nous emporteraient à grande vitesse de Lausanne à Londres ou à Bruxelles, tandis que le Flon-Molard Express nous relierait sans transborder au coeur de la République voisine.

Tentons l'aventure! L'arc-en-ciel, symbole par excellence de l'alliance, pourra alors fédérer toutes les couleurs aujourd'hui dispersées."

## **2 BREF HISTORIQUE [Mange 05]**

L'histoire des Chemins de fer vaudois se joue aujourd'hui en six actes; mais la chute de cette saga n'est pas encore écrite à ce jour. Le présent rapport espère y contribuer.

### **2.1 Acte 1**

En 1959 déjà, un député du Grand Conseil vaudois interpellait le gouvernement pour démarrer la concentration de la vingtaine de réseaux jusqu'alors dispersés. La réponse de l'exécutif n'a été donnée qu'en... 1972 [Vie du Rail 73]. Dans son rapport, le Conseil d'Etat relève les économies tirées d'un tel regroupement et suggère un rapprochement progressif dans chacune des cinq régions suivantes: la Côte, Nord, Centre, Riviera lémanique et Plaine du Rhône. Au fil des années, trois exploitants occupent le devant de la scène: les Transports publics du Chablais (TPC) – chapeautant les compagnies Aigle-Leysin (AL), Aigle-Sépey-Diablerets (ASD), Bex-Villars-Bretaye (BVB) et Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC) –, le Montreux-Oberland bernois (MOB) ou Golden Pass – exploitant son propre réseau et celui des Chemins de fer électriques veveysans (CEV), du Montreux-Glion (MGI), du Glion-Naye (GN) et du Vevey-Chevbres (VCh) – et, enfin, les Transports Vallée de Joux–Yverdon-les-Bains–Sainte-Croix (TRAVYS) regroupant les entreprises Pont-Brassus (PBr), Yverdon-Sainte-Croix (YSteC) et Orbe-Chavornay (OC).

### **2.2 Acte 2**

Au début des années 70 démarre en Suisse l'étude mammoth consacrée à une conception globale des transports. La commission d'experts met l'accent sur un indispensable regroupement des transports publics au niveau régional [Vie du Rail 73].

### **2.3 Acte 3**

Dans les années 2000, des fiançailles discrètes unissent les destins de trois compagnies lausannoises: les Transports publics de la région lausannoise (TL) exploitant leur propre réseau ainsi que ceux du Lausanne-Ouchy (LO) et du Tramway du sud-ouest lausannois (TSOL). Le mariage, une véritable fusion, est annoncé pour la fin des travaux du métro M2 – partie intégrante du LO – aux alentours de 2008.

### **2.4 Acte 4**

Assemblée constituante du Canton de Vaud, séance plénière du 3 novembre 2000. On discute de l'article 57 de la future Constitution vaudoise, consacrée aux transports et communications. Avec un enthousiasme manifestement peu communicatif, un constituant propose de le compléter par la précision suivante: "L'Etat favorise le regroupement des compagnies de transports publics du Canton et peut les inciter à créer une entreprise unique". Malgré la souplesse de la formule et quelques soutiens dans l'assemblée, cette proposition est balayée.

## 2.5 Acte 5

La communauté tarifaire vaudoise – sous l'appellation *Mobilis* – est créée le 12 décembre 2004. Offrant un même ticket pour l'agglomération lausannoise, elle regroupe cinq opérateurs (CFF, Chemins de fer fédéraux; TL, Transports publics de la région lausannoise; MBC, transports de la région Morges-Bière-Cossonay; CarPostal; LEB, Lausanne-Echallens-Bercher) qui transportent la moitié des habitants du canton.

## 2.6 Acte 6

Été 2004. La Confédération, lourdement endettée, menace; des coupes financières drastiques dans les transports régionaux sont proposées aux cantons, assorties de l'éternel refrain: la fusion des compagnies ferroviaires recèle un grand potentiel d'économies.

## 2.7 Conclusion

Jamais l'époque n'a été aussi favorable à la réalisation de ce grand projet: le regroupement de toutes les compagnies ferroviaires vaudoises, escortées des multiples sociétés exploitant bus, trolleybus, funiculaires ou téléphériques, sans oublier le fleuron du lac Léman, la Compagnie générale de navigation (CGN). La fusion de deux ou plusieurs sociétés suppose d'interminables analyses, tant sur le plan financier que juridique. Pour créer les Chemins de fer vaudois demain, il faut se mettre à l'ouvrage aujourd'hui.

A relever: une disposition légale vaudoise précise que: "Les pouvoirs publics peuvent exiger des compagnies subventionnées qu'elles prennent des dispositions adéquates (communauté d'exploitation, fusion ou concentration) pour assainir leur situation financière" [Vie du Rail 73].

## 3 ETAT DES LIEUX 2006: CANTON DE VAUD

### 3.1 Liste des compagnies ferroviaires vaudoises

Au début 2006, l'examen du Registre du commerce du Canton de Vaud révélait l'existence de quinze compagnies vaudoises de chemins de fer et/ou funiculaires:

- Compagnie du chemin de fer Nyon-Saint-Cergue-Morez (NStCM); assure la ligne ferroviaire de Nyon à La Cure.
- Transports de la région Morges-Bière-Cossonay (MBC); assure le trafic ferroviaire de Morges à Bière et d'Apples à l'Isle sous l'appellation Bière-Apples-Morges (BAM), ainsi que des transports routiers sous les deux labels des Transports publics de Morges et environs (TPM) et de MBC.
- Transports Vallée de Joux-Yverdon-les-Bains-Sainte-Croix (TRAVYS); cette société résulte de la fusion, en 2001, des trois compagnies du chemin de fer d'Yverdon à Sainte-Croix (YStC), du chemin de fer Pont-Brassus (PBr) et des transports publics Yverdon-les-Bains-Grandson et environs; elle exploite donc les lignes ferroviaires d'Yverdon à Sainte-Croix, du Pont au Brassus, ainsi que les transports routiers dans la région d'Yverdon-les-Bains.



- Société du chemin de fer Orbe-Chavornay (OC); cette ligne ferroviaire est exploitée dès 2003 par la société TRAVYS.
- Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher (LEB).
- Transports publics de la région lausannoise (TL); cette société exploite un réseau de bus et trolleybus, ainsi que la ligne ferroviaire Lausanne-Flon-Renens du TSOL dont elle possède le matériel roulant (métro M1); elle gère également le métro M2 (Lausanne-Ouchy de la compagnie LO).
- Métro Lausanne-Ouchy (LO); jusqu'en 2006, cette société exploitait deux lignes ferroviaires de Lausanne-Flon à Ouchy, respectivement de Lausanne-Flon à Lausanne-Gare; dès 2008, ces deux lignes seront remplacées par un seul tronçon de métro sur pneus, d'Ouchy à Vennes (métro M2).
- Société du tramway du sud-ouest lausannois (TSOL); cette société immobilière a confié aux TL l'exploitation de sa ligne Lausanne-Flon-Renens (métro M1).
- Transports publics du Chablais (TPC); cette compagnie est issue de la fusion, en 1999, des quatre sociétés Aigle-Leysin (AL), Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC), Aigle-Sépey-Diablerets (ASD) et Bex-Villars-Bretaye (BVB) dont elle exploite les quatre lignes ferroviaires, complétées par des services routiers. La ligne AOMC est en partie sur territoire valaisan.
- Compagnie du chemin de fer Vevey-Cheybres (VCh); cette ligne ferroviaire, de Vevey à Puidoux, est exploitée par la société Golden Pass.
- Transports Montreux-Vevey-Riviera (MVR); cette société, initialement constituée par la Compagnie du chemin de fer Montreux-Glion-Naye, a fusionné en 1992 avec le funiculaire Territet-Glion, puis en 2000-2001 avec la Compagnie des chemins de fer électriques veveysans (CEV, ligne de Vevey aux Pléiades), avec la Compagnie du chemin de fer Les Avants-Sonloup (funiculaire), et avec la Compagnie du chemin de fer funiculaire Vevey-Chardonne-Mont-Pèlerin.
- Compagnie du chemin de fer Montreux-Oberland bernois (MOB); assure la ligne ferroviaire de Montreux à Lenk via Zweisimmen, en partie sur territoires bernois et fribourgeois.
- Golden Pass; cette société gère les compagnies MOB, MVR et VCh (voir ci-dessus) ainsi que des services routiers (voyages et services automobiles, VSA, garage-parc de Montreux-Gare, GPMG).
- Funiculaire de la gare à la ville de Cossonay (CG).
- Chemin de fer musée Blonay-Chamby (BC).

Les fusions déjà opérées ne sont pas le fruit du hasard: elles découlent d'une claire volonté de l'Etat de diviser le territoire vaudois, dès 2000, en sept bassins de transport: Nord vaudois et Vallée de Joux, Broye, Nyon-Rolle-Aubonne, Morges et Cossonay, Lausanne-Echallens-Oron, Riviera et Pays d'Enhaut, Chablais [24heures 00].

### 3.2 Autres compagnies vaudoises de transport public

En sus des compagnies ferroviaires (chemins de fer et funiculaires), on distingue dans le Canton de Vaud trois principales familles de transports publics: les transports routiers (bus et trolleybus), la navigation (bateaux) et les transports à câbles (téléphériques, télécabines, télésièges, téléskis, etc.).

Les transports routiers rattachés à une compagnie ferroviaire ont déjà été cités ci-dessus: il s'agit des compagnies MBC, TRAVYS, TL et TPC (BVB et AOMC).

Les transports routiers indépendants du rail et circulant sur sol vaudois se résument à la liste suivante, tirée de [Autobus 05]:

- Transports publics de la région nyonnaise (TPN), liés au chemin de fer Nyon-Saint-Cergue-Morez par une communauté d'exploitation intitulée Transports régionaux Nyon-ouest-vaudois.
- Transports publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (VMCV), à Clarens, exploités par la Société électrique Vevey-Montreux.
- Auto-transports de la Vallée de Joux (AVJ), Les Bioux.
- CarPostal Suisse SA, région Ouest à Yverdon-les-Bains, et région Valais, à Sion; CarPostal peut sous-traiter certaines lignes à des entrepreneurs privés.
- PostAuto Schweiz AG, Region Bern, à Interlaken.
- Transports publics fribourgeois (TPF), à Fribourg.

La navigation est assurée par les sociétés suivantes [Cheminsdefer 05]:

- La Compagnie générale de navigation (CGN) assure les services sur le Lac Léman; elle dépend financièrement des Cantons de Vaud, de Genève, du Valais et de la France.
- Compagnie de navigation sur le Lac de Joux (NLJ), Les Bioux.
- Navigation des lacs de Neuchâtel et Morat (LNM), Neuchâtel.

Les transports à câbles, à l'exclusion des funiculaires traités comme chemins de fer, sont essentiellement les suivants [Cheminsdefer 05]:

- Château-d'Oex-La Montagnette (La Braye), Télé-Château-d'Oex, à Château-d'Oex (téléphérique et télécabine).
- Rougemont-La Videmanette, BDG (Bergbahnen Destination Gstaad), à Saanen (télécabine).
- Leysin-Berneuse, Télé-Leysin, à Leysin (télécabine).
- Les Diablerets-Isenau, TDI (télécabine Les Diablerets-Isenau), aux Diablerets (télécabine).
- Col du Pillon-Glacier des Diablerets, Glacier 3000, aux Diablerets (téléphériques).
- La Barboleuse-Les Chaux et Villars-Roc d'Orsay, TVG (Télé Villars-Gryon), à Villars (télécabines).

Pour mémoire, il s'y ajoute un très grand nombre d'installations de télésièges et de téléskis, non énumérées ici.

#### **4 LES FUSIONS HORS DU CANTON DE VAUD**

Le passage du 20<sup>ème</sup> au 21<sup>ème</sup> siècle a déclenché une vague de fusions sans précédent dans l'histoire des compagnies ferroviaires suisses, hors du Canton de Vaud. Ces fusions sont décrites ci-après dans leurs grandes lignes.

#### **4.1 Canton de Fribourg**

En janvier 1999, les conseils d'administration des Chemins de fer fribourgeois (GFM: Gruyère-Fribourg-Morat) et les Transports en commun de Fribourg (TF) ont décidé de fusionner les deux entreprises pour le 1 janvier 2000 sous la dénomination des Transports publics fribourgeois (TPF). La situation d'origine (convention provisoire de 1944, révisée en 1998) et d'autres solutions (la création d'une société d'exploitation commune ou la séparation des deux entreprises) ont été écartées par les administrateurs « en raison des avantages que comporte une fusion, en particulier pour l'amélioration des services de transports publics » [T&T5 99].

#### **4.2 Canton de Neuchâtel**

En juin 1999, les assemblées générales des Chemins de fer des montagnes neuchâteloises (CMN), du chemin de fer régional du Val-de-Travers (RVT) et des transports routiers du Val-de-Ruz (VR) ont approuvé à l'unanimité le contrat de fusion et les nouveaux statuts de TRN SA (Société anonyme des transports régionaux neuchâtelois), avec effet rétroactif au 1 janvier 1999. Sous l'appellation des Transports régionaux neuchâtelois, une communauté d'exploitation, avec une direction unique, gère deux sociétés: TRN SA d'une part, et TC SA d'autre part, les Transports en commun de La Chaux-de-Fonds et du Locle. La fusion des trois entreprises constituant TRN SA représente certainement les prémices d'une future entreprise unique pour le transport régional dans le canton de Neuchâtel [T&T29 99].

#### **4.3 Canton de Berne**

Sur l'impulsion du Canton de Berne – qui détient des participations dans les deux compagnies - le BLS Lötschbergbahn AG (Bern-Lötschberg-Simplon) et le RM (Regionalverkehr Mittelland), qui participent au RER bernois (S-Bahn Bern) et à la communauté tarifaire Libero, ont fusionné en juin 2006 sous l'appellation BLS AG. Le BLS Lötschbergbahn AG est issu lui-même de la fusion, en 1997, des compagnies BLS, BN (Bern-Neuenburg), GBS (Gürbetal-Bern-Schwarzenburg) et SEZ (Spiez-Erlenbach-Zweisimmen), tandis que le RM est issu du regroupement, en 1997, des compagnies SMB (Solothurn-Münster-Bahn), EBT (Emmental-Burgdorf-Thun) et VHB (Vereinigte Huttwil-Bahnen). Pour le trafic des marchandises, le RM a trouvé un acheteur pour sa filiale de transports combinés RM/Crossrail, la société Babcock & Brown [SER 06].

Dans le même canton, la fusion envisagée entre le RBS (Regional Bern-Solothurn), Bernmobil (réseau urbain de tramways, de bus et trolleybus) et PostAuto Bern (cars postaux) a tourné court [Railpassion 05].

#### **4.4 Cantons d'Appenzell**

La fusion des quatre compagnies de chemins de fer d'Appenzell, AB (Appenzeller Bahnen), TB (Trogenerbahn), RHB (Rorschach-Heiden-Bergbahn) et RhW (Bergbahn Rheineck-Walzenhausen), est effective au 1 juillet 2006 sous l'appellation AB (Appenzeller Bahnen).

#### **4.5 Canton du Valais**

En septembre 2002, les conseils d'administration des deux entreprises BVZ (Brig-Visp-Zermatt) Zermatt-Bahn AG (elle-même une filiale à 100% de la société BVZ Holding AG) et FO (Furka-Oberalp-Bahn) ont décidé leur fusion au 1 janvier 2003 sous l'appellation Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) [SER 03]. La société BVZ Holding AG a elle-même repris la compagnie GGB (Gornergratbahn) au 19 août 2005.

Dans le Bas-Valais, les CFF et les Transports de Martigny et région (TMR) – issus eux-mêmes de la fusion, en 2000, des compagnies MO (Martigny-Orsières) et MC (Martigny-Châtelard) - ont créé en décembre 2003 une société commune pour l'exploitation du trafic régional. Baptisée RegionAlps, la nouvelle société est détenue à 70% par les CFF et à 30% par les TMR; elle couvre le trafic voyageur entre Saint-Gingolph et Brigue, et entre Martigny et Orsières/Le Châble.

#### **4.6 Autres fusions en Suisse**

Ces dernières années, plusieurs entreprises privées ont opté pour la fusion, principalement en Suisse centrale et orientale. En 1999, les trois compagnies BTI (Biel-Täuffelen-Ins), SNB (Solothurn-Niederbipp-Bahn) et RVO (Regionalverkehr Ob- und Niderrhein) ont fusionné pour former la société ASM (Aare Seeland Mobil). En 2001, le Mittelthurgaubahn (MThB) et les CFF ont créé une filiale commune, baptisée Turbo, pour faire face aux graves problèmes financiers du MThB. La même année, la compagnie Bodensee-Toggenburg (BT) et le Südostbahn ont fusionné pour devenir le Schweizerische Südostbahn (SOB), tandis que les sociétés argoviennes Bremgarten-Dietikon-Bahn (BD) et Wohlen-Meisterschwanden (WM, service routier) s'unissaient, sous l'appellation BDWM Transport AG, pour mieux desservir la région du Hallwilersee, la vallée de la Reuss et celle de la Limmat. Enfin, en 2005, la ligne CFF du Brünig et la compagnie LSE (Luzern-Stans-Engelberg) formaient la nouvelle compagnie du Zentralbahn.

#### **4.7 RAILplus: un rapprochement des compagnies à voie métrique**

Sept compagnies de chemins de fer à voie métrique ont décidé de renforcer leur collaboration en créant «RAILplus-la voie métrique SA». Il s'agit de mieux profiter des synergies potentielles, en excluant toute idée de fusion. RAILplus regroupe des compagnies basées à Herisau (Appenzeller Bahnen), Langenthal (Aare Seeland Mobil), Aarau (AAR Bus+Bahn), Bremgarten (BDWM Transport AG), Locarno (FART), Coire (Rhätische Bahn) et Brigue (Matterhorn-Gotthard-Bahn). La concurrence entre les entreprises et l'implantation régionale seront maintenues. La collaboration devrait notamment permettre de réaliser des actions marketing communes, d'acheter du matériel et des services en commun et d'assurer la formation du personnel. Il s'agit aussi de promouvoir des standards propres à la voie métrique comme alternative économique pour les chemins de fer. Les sept compagnies sont membres de l'Union des transports publics (UTP) et collaborent avec les CFF. D'autres entreprises pourraient à l'avenir adhérer à RAILplus [ES1 06].

## 5 CHEMINS DE FER SUISSES: MENACES ET OPPORTUNITES

Le changement de millénaire a coïncidé avec la réforme de la Loi fédérale sur les chemins de fer (LCF), qui a été proposée en deux étapes. Si le principe de libéralisation du trafic (section 5.1) et la proposition de reprise des chemins de fer à voie normale par les CFF (section 5.2) peuvent être perçus comme des opportunités pour les chemins de fer vaudois, la diminution drastique du budget fédéral 2005 et 2007 (sections 5.3 et 5.5) et le projet d'un réseau complémentaire à la charge exclusive des cantons (section 5.4) constituent clairement des menaces majeures pour la pérennité de certaines lignes secondaires du canton de Vaud. On peut enfin constater le caractère hétéroclite de ces divers projets de réforme, et l'absence d'une véritable vision globale.

### 5.1 Libéralisation du trafic (1999)

Dès le 1 janvier 1999, la réforme des chemins de fer et l'ouverture des réseaux ferrés entraînent une concurrence entre les entreprises ferroviaires, surtout au niveau des marchandises. Un nouveau marché a vu le jour: les CFF vendent des sillons à tous les clients qui le désirent et qui sont autorisés à utiliser les réseaux ferrés. Les convois CFF doivent également payer des taxes unitaires fixées par la Confédération. Ce nouveau système n'en est encore qu'à ses balbutiements: environ vingt sillons « open-access » sont pour l'instant vendus chaque mois à des tiers, tandis que les CFF comptabilisent en moyenne 5600 trains voyageurs ou marchandises par jour. Au niveau du trafic régional, ce sont les cantons qui commandent l'offre; si les CFF parviennent à baisser le coût des sillons, il est évident que le chemin de fer sera alors plus compétitif que le bus.

Ce nouveau marché entraîne, pour les CFF, la nécessité d'exploiter au maximum son réseau. Les infrastructures génèrent des frais fixes très élevés; les comptes ne seront donc équilibrés que grâce à un nombre très élevé de trains circulant; en conséquence, les CFF doivent être capables d'offrir des taxes avantageuses et de baisser les frais. La ligne directrice du Conseil fédéral est claire: les CFF doivent dès à présent diminuer de cinq pour cent par année les frais d'infrastructure [Via3 99].

Pour le Canton de Vaud, cette libéralisation du trafic ferroviaire peut être perçue comme une opportunité: elle permettrait à une éventuelle Compagnie des chemins de fer vaudois de louer des sillons aux CFF pour y faire circuler son futur RER (de Cossonay à Cully) ou, à long terme, d'assurer des liaisons charters en direction de Londres, Bruxelles ou Barcelone à l'aide de rames TGV louées à cet effet.

### 5.2 Reprise des chemins de fer privés à voie normale par les CFF (2003)

La concurrence ne semble plus être le remède miracle aux déficits des services publics. Après la déconfiture du Mittelthurgaubahn (MThB), repris in extremis par les CFF, c'est tout le réseau ferré suisse à écartement normal qui pourrait passer entre les mains de l'ex-régie fédérale. Le directeur de l'Office fédéral des transports (OFT), Max Friedli, a confirmé ce scénario dans le *SonntagsBlick* [SBlick 03]: les lignes à écartement normal seraient réunies au sein d'un réseau principal placé sous la responsabilité de la Confédération, alors que les lignes à voie étroite formeraient un réseau complémentaire confié aux cantons et aux communes.

Ce projet, qui doit être replacé dans le contexte de la deuxième étape de la réforme des chemins de fer, estime le potentiel d'économies à plusieurs dizaines de millions de francs, grâce à la rationalisation de l'entretien et à la suppression des instances dirigeantes dans les compagnies privées. En outre, le rail serait plus concurrentiel vis-à-vis de la route et les CFF renforcés face à la libéralisation en cours sur le continent européen.

Le conseiller d'Etat vaudois Philippe Biéler estime que cette nouvelle idée ne doit pas être balayée d'emblée, à condition que les CFF garantissent le maintien des infrastructures. Il rappelle qu'en trafic régional ce sont les cantons qui commandent les prestations. Avec trois lignes à voie normale (Le Pont-Le Brassus, Vevey-Chexbres-Puidoux et Orbe-Chavornay), dont aucune d'importance nationale, Vaud serait moins touché que Berne, Neuchâtel, Fribourg ou la Suisse orientale [24heures 03].

« Les CFF ne doivent pas obtenir une position de monopole dans le trafic voyageurs régional ». L'Union des transports publics (UTP) s'oppose au projet de la Confédération de concentrer en une société toutes les entreprises de chemins de fer à voie normale. Pour l'UTP, les propositions présentées jusqu'à présent n'ont pas été mûrement réfléchies, a déclaré son directeur Peter Vollmer. Il serait « plus judicieux de disposer dans chaque grande région d'une entreprise de transports publics indépendante, bien ancrée localement et à même de garantir une certaine concurrence à l'intérieur de la Suisse » [LT 03].

« Nous pourrions reprendre le management des infrastructures des compagnies Südostbahn (SOB) et Bern-Lötschberg-Simplon (BLS): cela permettrait d'économiser 40 à 50 millions ». Cette affirmation du directeur général des CFF, Benedikt Weibel, dans une interview donnée en 2004, a fait des vagues auprès des compagnies privées. Très remonté, le directeur du SOB, Guido Schoch, conteste formellement les chiffres avancés par le patron des CFF. Aux BLS, le directeur Hans Fluri, juge « absurde de penser qu'on pourrait économiser une telle somme ».

Une étude de l'UTP, intitulée *Benchmarking de l'infrastructure des chemins de fer privés suisses* [UTP 03], a été commandée dans le cadre de la deuxième étape de la réforme ferroviaire, dont l'un des scénarios vise précisément à confier aux CFF l'exploitation de l'ensemble du réseau à voie normale. Le bureau zurichois qui a réalisé l'étude a analysé les coûts d'infrastructure de cinq entreprises privées: le Südostbahn, le Regionalverkehr Mittelland, l'Orbe-Chavornay, la compagnie TRAVYS et les Transports régionaux neuchâtelois. Il estime que ces coûts sont de 25 à 30% inférieurs à ceux des CFF. Les causes sont celles évoquées par Guido Schoch: standardisation élevée, meilleure productivité et avantages de charges salariales, frais administratifs plus faibles, etc. [LT 04].

En résumé, cette initiative de l'OFT ne constitue pas une menace directe pour le Canton de Vaud, où seules trois courtes lignes régionales sont concernées, dont deux sont déjà exploitées, partiellement ou totalement, avec du matériel CFF (Le Pont-Le Brassus, Vevey-Chexbres-Puidoux). Paradoxalement, la logique de la reprise des compagnies privées suisses par les CFF va dans le même sens que notre propre projet de création d'une Compagnie des chemins de fer vaudois: constitution d'une entreprise plus forte vis-à-vis de l'extérieur, et recherche d'une réduction massive des coûts par économies d'échelle.

### 5.3 Allègement du budget fédéral 2005 (2004)

En été 2004, le Conseil fédéral bouclait son budget 2005 en diminuant de 60 millions de francs son soutien au trafic régional, soulignant notamment que le nombre de compagnies de transport public en Suisse, une centaine, était trop élevé.

Cette importante économie met particulièrement en péril le Canton de Vaud, riche en chemins de fer dits privés, mais aux mains des collectivités publiques. Le Canton estime à plus de 5 millions la nouvelle charge à assumer, mais refuse de divulguer officiellement les lignes les plus menacées par un scénario catastrophe. A demi-mot, il reconnaît que la ligne Aigle-Sépey-Diablerets (ASD) est en tête de liste: la Confédération avait déjà tenté de la faire disparaître par le passé. La ligne Yverdon-Sainte-Croix ne se trouverait pas en excellente posture, de même que certains tronçons du Bière-Apples-Morges et des lignes de la Riviera. Le Service vaudois de la mobilité planche également sur une autre stratégie, selon son chef, Vincent Krayenbühl: « nous pouvons aussi réduire l'ensemble des prestations des trains régionaux dans le canton et supprimer les moins utilisés, notamment le soir. Le développement du Réseau express vaudois (REV) peut aussi être retardé » [24heures1 04]. Pour le cas critique de la ligne ASD, le conseiller d'Etat François Marthaler propose l'introduction d'une taxe de séjour pour les voitures. Peu favorable à cette taxe, le Syndic d'Ormont-Dessus, Philippe Nicollier, préfère une intensification de l'utilisation de la ligne, passant par une meilleure promotion. Il faut relever que l'ASD entre dans l'offre du TGV des neiges, et que de nombreux Parisiens n'hésitent pas à venir skier aux Diablerets pour un week-end seulement [24 heures2 04].

Du côté des CFF, le directeur Benedikt Weibel menace de supprimer les trains après 23 heures et tôt le matin. Mais il insiste sur le fait fondamental suivant: les fusions entre compagnies ferroviaires représentent un grand potentiel d'économies, d'autant qu'il existe en Suisse une centaine de compagnies de trains et de bus. De telles restructurations durent des années, mais elles permettraient à long terme une économie d'une centaine de millions de francs par année [24heures3 04].

En conclusion, la diminution des subventions fédérales constitue une menace majeure pour les transports publics vaudois. La création d'une Compagnie des chemins de fer vaudois permettrait de mieux absorber le choc d'une telle réduction par une structure plus forte, et d'obtenir une réduction des coûts, par économies d'échelle.

### 5.4 Le réseau complémentaire à la charge des cantons (2005)

La Suisse romande risque de faire les frais de la deuxième étape de la réforme des chemins de fer, transmise au Parlement fin février 2005 par le Conseil fédéral. La Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO), qui regroupe les directeurs des transports des cantons de Berne, Fribourg, Genève, Jura, Neuchâtel, Valais et Vaud, tire la sonnette d'alarme. Selon la CTSSO, le nouveau système de financement de l'infrastructure ferroviaire prévu par la réforme pénaliserait lourdement le réseau de Suisse occidentale. Une partie des lignes serait attribuée à un réseau de base financé par la Confédération, alors qu'une autre partie serait attribuée à un réseau complémentaire financé exclusivement par les cantons (jusqu'alors subventionnée par la Confédération à 35% pour les investissements). Or près de la moitié du réseau complémentaire se situe en Suisse romande (23% dans le canton de Vaud),

tandis que le réseau du canton des Grisons passe quasi entièrement dans la catégorie financée par la Confédération [24heures1 05].

Si la réforme est adoptée, dès 2007 le réseau de base sera constitué de 4183 km de voies ferrées qui répondent à l'un des critères suivants: vocation internationale ou nationale; ligne d'accès aux NLFA ou au TGV; gare de triage et gros trafic de marchandises; desserte de base des régions périphériques; ou encore liaison de tous les chefs-lieux du canton. Le réseau complémentaire, lui, englobera 1269 km de voies d'importance locale ou régionale, qui ne jouent aucun rôle essentiel pour le trafic de marchandises.

En assumant du jour au lendemain l'entretien et l'investissement de ces infrastructures, le canton de Vaud pourrait ainsi devoir déboursier 16 millions par année pour les maintenir en activité [LT1 05].

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national a décidé, le 29 août 2005, de renvoyer devant le Conseil fédéral le texte de la réforme des chemins de fer (2<sup>ème</sup> étape). Ce préavis devait être confirmé par le Conseil national réuni en plenum le 3 octobre 2005. Mais ce renvoi devant le Conseil fédéral ne supprime en rien la question de la pérennité de certaines lignes secondaires [LT2 05].

Selon le conseiller national vaudois Pierre-François Veillon, par ailleurs Vice-président du Montreux-Oberland bernois, la fermeture d'une ligne secondaire ne doit pas être un sujet tabou. « Mais avant de l'envisager, il faut continuer à rationaliser les compagnies vaudoises, avec notamment des fusions entre elles » [24heures2 05].

## **5.5 Allègement du budget fédéral 2007 (2006)**

Après avoir menacé en 2004 de sabrer dans les subventions pour le trafic régional, le conseiller fédéral Hans-Rudolf Merz revient en 2006 avec une nouvelle tentative de coupe financière. Sa décision de réduire de 30 millions de francs supplémentaires la subvention pour le trafic régional en 2007 a été acceptée le 5 juillet 2006. Selon le chef du Département des infrastructures du Canton de Vaud, François Marthaler, "pour Vaud, cela représente une somme d'environ 2,5 millions de francs l'année prochaine. Si les chambres fédérales ne corrigent pas cette décision, le Conseil d'Etat devra mettre cette différence pour assurer le fonctionnement des lignes régionales. Sinon, nous serons obligés de couper drastiquement dans les prestations". En clair, supprimer de nombreux trains et bus en soirée et durant les heures creuses [24heures 06].

## **6 FUSIONS: AVANTAGES ET OBSTACLES**

### **6.1 La vague des fusions des années 2000**

Les entreprises ferroviaires suisses sont entraînées depuis quelques années dans une vague de fusions. Si l'on en juge d'après la liste des membres de l'Union des transports publics (UTP), le nombre des compagnies de chemins de fer a diminué sensiblement en six ans: elles étaient 42 en 2003 contre 58 en 1997. Auparavant, le chiffre avait été à peu près stable durant des



années: en 1980, l'UTP comptait parmi ses membres 59 compagnies de « transport général » ou entreprises de transport concessionnaires (ETC), soutenues financièrement par la Confédération et les cantons. En consultant les annales, on constate que ce recul est dû pour l'essentiel à des fusions; dans un seul cas, celui du chemin de fer Wohlen-Meisterschwanden, il y a eu cessation d'activité, les trains ayant été remplacés par des bus.

Ce n'est pas un hasard si le paysage ferroviaire s'est mis en mouvement en 1997. Un an auparavant, la loi fédérale révisée sur les chemins de fer entrainait en vigueur, laquelle régit dorénavant le financement du trafic régional par les pouvoirs publics et crée la possibilité d'une concurrence à travers la mise en soumission de l'exploitation de lignes ou de réseaux entiers. Parallèlement, la Confédération a réduit son engagement financier dans le trafic régional. Cette nouvelle donne soumet les entreprises à une pression accrue dans le domaine des coûts. Le Ministre des transports, Moritz Leuenberger, a lui aussi exercé une certaine pression dans ce sens en suggérant, dans une lettre adressée aux directeurs cantonaux des transports, d'autres fusions et coopérations entre petites et moyennes ETC [Via2 03].

## 6.2 Avantages des fusions

Les fusions sont un moyen de mieux faire face à un climat qui s'est fait plus rude. Elles permettent dans certains cas des économies considérables. Selon Helmut Biner, responsable de la communication du Matterhorn-Gotthard-Bahn, la nouvelle compagnie épargnera, grâce à la coordination des travaux, quelque 40 millions de francs sur les investissements prévus ces prochaines années. S'y ajoutent des économies dans la gestion, l'exploitation et l'entretien des véhicules. Guido Schoch, Directeur du nouveau Südostbahn, prévoit lui aussi une baisse des dépenses, dans le domaine administratif tout d'abord, puis également dans l'entretien des véhicules, avec la mise en place de solutions plus économiques. Mais cela implique, précise-t-il, une harmonisation préalable du matériel roulant. En donnant naissance à des entreprises de plus grande taille, les fusions ouvrent un potentiel d'économies multiples. Dans la plupart des cas, elles permettent une plus grande efficacité administrative, une meilleure utilisation des ressources humaines, du matériel d'entretien et des ateliers, l'obtention de rabais plus importants à travers l'achat groupé de matériel roulant, ainsi qu'une meilleure rotation des trains grâce à la réunion des réseaux. Et les usagers sont gagnants eux aussi, puisqu'en dépit d'une baisse des subventions l'offre peut être maintenue ou même développée, donc rendue plus attractive. Ernst Boos, directeur de Turbo, souligne que les unions ferroviaires servent aussi à atteindre la taille minimale nécessaire. « Le rail requiert d'énormes investissements, et il est toujours plus tributaire de compétences spécialisées qui, dans une petite entreprise, ne peuvent pas être utilisées pleinement ». A ses yeux, le naufrage du Mittelthurgaubahn est symptomatique des difficultés des compagnies trop petites. Cette entreprise de Suisse orientale a été victime d'une insuffisance de ressources pour réaliser sa stratégie d'expansion [Via2 03].

## 6.3 Synthèse

Sur le réseau à voie normale, on ne trouve plus aujourd'hui que quelques grandes entreprises. S'agissant des chemins de fer à voie étroite, qui utilisent différents systèmes d'alimentation électrique et différents types de crémaillère, le paysage est resté plus diversifié. Pour Ernst Boos, « l'assainissement des structures n'est pas encore achevé ». A son avis, il ne devrait plus subsister, dans l'idéal, que quatre à six grands prestataires de trafic régional en Suisse.

L'important est qu'une concurrence demeure possible: « la simple perspective d'une mise en compétition peut déjà entraîner une forte dynamique », affirme l'ancien Directeur du Südostbahn, qui mise sur une « concurrence des idées ». A noter que la compétition s'accroîtra à l'avenir par les offres d'opérateurs étrangers et n'a pas lieu qu'entre compagnies ferroviaires, mais aussi avec le trafic privé. « Il ne s'agit pas de s'entre-dévorer, mais d'amener plus de voyageurs vers les transports publics », conclut Robert Kaelin, ancien Vice-directeur de l'UTP [Via2 03].

#### **6.4 Fusions: une liste systématique des avantages**

Les avantages d'une fusion sont d'abord financiers; mais les avantages non financiers, essentiellement dus à la taille et à la clarté de la nouvelle structure, jouent un rôle capital [Pfund 99].

##### 6.4.1 Réduction des coûts par économies d'échelle

- Frais administratifs dans les bureaux (comptabilité, ressources humaines, bureau technique), la direction, le comité directeur et le conseil d'administration.
- Formation du personnel (exemple: formation regroupée des mécaniciens de locomotives).
- Frais d'entretien de l'infrastructure.
- Frais d'achat et d'entretien, utilisation rationnelle du matériel roulant (exemple: ligne ASD étranglée aujourd'hui si une seule automotrice tombe en panne).
- Optimisation (par regroupement et/ou spécialisation) des dépôts, ateliers et magasins (exemple: dépôt/atelier du NStCM situé à moins de 20 km du dépôt/atelier du BAM).

##### 6.4.2 Constitution d'une masse critique ou « force de frappe »

- Interlocuteur plus fort vis-à-vis des pouvoirs publics (OFT, Canton, communes).
- Partenaire plus fort des CFF (exemple: gestion du futur RER lausannois).
- Partenaire plus fort des milieux touristiques.
- Entreprise plus concurrentielle vis-à-vis des opérateurs étrangers, dans la perspective d'une libéralisation du trafic.
- Capacité de sauver une ligne déficitaire, grâce aux moyens centralisés et aux recettes dégagées par l'ensemble du réseau (exemple: funiculaire Les Avants-Sonloup, sauvé par la création de la société Montreux-Vevy-Riviera).
- Capacité d'entreprendre de grands projets (exemple: pose d'un 3<sup>ème</sup> rail de Zweisimmen à Interlaken pour réaliser une liaison sans transbordement de Montreux à Lucerne, le Golden Pass Express).
- Capacité de sauvegarde du patrimoine industriel (exemples: chemin de fer et musée du Blonay-Chamby, flotte historique à vapeur sur le lac Léman).
- Approche plus professionnelle dans toutes les activités, exigée notamment par la spécialisation et l'augmentation de la complexité des problèmes (exemple: tractations avec les CFF sur les forfaits applicables au trafic par wagons isolés).
- Marketing très renforcé face à une concurrence toujours plus forte.

##### 6.4.3 Clarté institutionnelle

- Prises de décision plus rapides, existence d'un seul interlocuteur.

- Meilleure image de marque.
- Facilité d'introduction d'une communauté tarifaire (ou de tout type d'abonnement régional ou cantonal) et simplification ou suppression de la répartition des recettes.
- Amélioration de la lisibilité des états financiers [Etat 04].

## **6.5 Fusions: une liste systématique des obstacles**

Les principaux obstacles recensés sont de nature politique, humaine, économique et sociale.

### 6.5.1 Obstacles politiques

- Perte d'indépendance des partenaires fusionnés; pouvoir de décision centralisé, donc éloigné des réalités locales (commentaire : c'est l'enjeu majeur d'une fusion, dont les avantages retirés d'une centralisation se paient par une perte du pouvoir local; les dimensions modestes du canton de Vaud devraient relativiser cette perte de pouvoir).
- Résistance des petites compagnies face aux "poids lourds" (commentaire: le processus de fusion, dynamique, devrait réunir par étapes des compagnies de dimensions semblables).

### 6.5.2 Obstacles dus à la nature humaine

- Diminution radicale du nombre des administrateurs et des directeurs (commentaire: selon le conseiller d'Etat François Marthaler, la disparition d'un grand nombre d'administrateurs pourrait être compensée par la création d'un « Conseil des transports» permettant de représenter le plus largement possible les vœux des utilisateurs et des communes ; en ce qui concerne la suppression des directeurs, le processus de fusion peut être basé sur les départs naturels à la retraite).
- Diminution du personnel des entreprises fusionnées (commentaire: jusqu'à ce jour, les fusions en Suisse n'ont jamais entraîné des suppressions d'emploi; dans le cas contraire, la fusion se baserait sur les départs naturels à la retraite).

### 6.5.3 Obstacles économiques

- Les économies d'échelle sont déjà possibles sans fusion, par communauté d'exploitation (commentaire: on néglige dans ce cas les simplifications administratives au niveau des comités directeurs et conseils d'administration, ainsi que la clarté institutionnelle).
- La concurrence entre entreprises locales diminue ou disparaît (commentaire: les avantages d'une fusion doivent bien sûr surpasser les effets d'une concurrence locale).
- Il existe des limites aux économies d'échelle: une structure trop importante peut être moins économe (commentaire: point capital, à évaluer dans les divers scénarios de fusion).
- Plus les compagnies à fusionner sont éloignées physiquement, plus les synergies sont faibles: les visions, les actions de marketing, les outils techniques divergent (commentaire: ce point est également capital; on en tiendra compte par la suite en envisageant d'abord des fusions locales avant des fusions globales).

### 6.5.4 Enjeux sociaux

- Unification de la classification et des salaires du personnel, négociation d'une nouvelle convention collective de travail (CCT) (commentaire: la quasi totalité des salariés des

entreprises vaudoises de transport sont au bénéfice d'une nouvelle CCT unifiée, offrant ainsi une réponse à cet enjeu [ES13 06]).

- Unification éventuelle des caisses de pension (commentaire: suite à leur fusion, les compagnies Bern-Lötschberg-Simplon et Regionalverkehr Mittelland ont maintenu leurs caisses de pension séparées; RM conserve sa propre caisse, tandis que le BLS reste lié à Ascoop qui traverse une situation difficile à fin 2005).
- Détails de mise en route de la nouvelle entreprise: choix du nom et du logo, du lieu du siège de la société et de son administration, de la composition du conseil d'administration, du comité directeur et de la direction.

## 7 ORGANISATION ET LOI

### 7.1 Service de la mobilité de l'Etat de Vaud

En 2006, les missions du Service de la mobilité, rattaché au Département des infrastructures de l'Etat de Vaud, sont les suivantes:

- préparer et conduire les évolutions légales en matière de politique des transports.
- Formuler la stratégie cantonale de la mobilité.
- Planifier à court, moyen et long terme les réseaux de transports et leurs infrastructures.
- Assurer le renouvellement et le développement des équipements et des infrastructures de transport.
- Planifier l'offre de transport public et fixer les mandats de prestations.
- Promouvoir des mesures incitatives de mobilité visant les principes du développement durable.
- Effectuer l'ensemble des autres activités administratives touchant aux transports.

Ce service s'appuie notamment sur la *Loi du 11 décembre 1990 sur les transports publics* pour développer et financer les diverses entreprises de transport du Canton.

### 7.2 Loi du 11 décembre 1990 sur les transports publics [LTP 90][Espace 90]

Cette loi, dans les limites de la compétence laissée aux cantons par la législation fédérale, s'applique aux entreprises de transport public qui sont titulaires d'une concession fédérale. Le Département des infrastructures est notamment chargé de la planification du réseau des transports publics; il procède également à la commande des prestations aux entreprises de transport et évalue régulièrement ces prestations en fonction des besoins des usagers (art. 4).

L'Etat et les communes peuvent accorder une contribution financière pour le transport des voyageurs sur les lignes de trafic régional et les lignes de trafic urbain; les lignes de trafic urbain en site propre, ainsi que les lignes de navigation, sont assimilées aux lignes de trafic régional. La contribution financière peut être consentie pour couvrir des frais d'investissement (amélioration technique) ou d'exploitation (couverture du déficit). Pour les lignes de trafic régional (art. 14 à 16a), le Canton finance 70% des investissements et des frais d'exploitation, tandis que le solde (30%) est à la charge des communes; la répartition du montant à la charge de chaque commune est effectuée par bassin de transport (cf. section 3.1) [24heures 00]. Pour

le trafic urbain (art. 17 à 21), le Canton finance 50% des investissements et jusqu'à 50% des frais d'exploitation, le solde étant à la charge des communes; la répartition à la charge de celles-ci est réglée par une convention intercommunale.

Enfin, l'article 11 de la loi est central pour notre projet, et ouvre clairement la voie à un rapprochement ou une fusion de plusieurs compagnies:

« Les entreprises bénéficiant d'une contribution financière peuvent être astreintes par le Conseil d'Etat à collaborer entre elles, à s'associer pour certains objectifs, notamment dans le domaine de la tarification, de l'équipement ou de l'exploitation, en particulier pour la participation à des communautés tarifaires, pour l'acquisition de matériel standardisé, pour l'utilisation d'ateliers, de bâtiments, de matériel ou pour d'autres buts analogues.

La contribution financière peut être subordonnée à une fusion avec d'autres entreprises ou à un changement de mode de transport. »

### **7.3 Abonnement communautaire, communauté tarifaire et communauté de transport**

La carte écologique, l'abonnement communautaire et la communauté tarifaire ne sont qu'une étape vers l'intégration à vaste échelle de tous les moyens de transports publics d'une région déterminée. Chaque utilisateur doit avoir un accès facilité aux entreprises de transports publics par une offre transparente, unifiée et attractive. L'échelon le plus élevé de cette intégration a pour nom *communauté de transport*, telle qu'elle est en vigueur depuis fin mai 1990 dans le canton de Zurich; celle-ci est un organe supérieur qui reprend la tâche des entreprises de transport dans la structure de l'offre et des prix. Le succès est contagieux; c'est ainsi que d'autres communes, villes, agglomérations et régions de Suisse visent à introduire, voire étendre le système de cartes écologiques et d'abonnements communautaires. Il est facile de prévoir qu'un jour, une communauté tarifaire nationale pourrait devenir réalité dans le but de faciliter à tous les habitants de la Suisse l'accès aux moyens de transport en commun [LITRA5 91].

Inaugurée le 27 mai 1990, la *Communauté de transport zurichoise* ou *Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)* est une régie d'Etat, cantonale, qui chapeaute les quelque 40 entreprises de transport public desservant le canton et ses environs immédiats. La ZVV passe, au nom du Canton, des contrats d'exploitation avec ces entreprises et récolte les recettes et subventions, puis redistribue ces fonds aux exploitants en fonction des prestations qu'elle leur demande d'assurer. La tarification ne se calcule plus selon la distance parcourue, mais sur la base d'un système de zones. La région couverte par la ZVV comprend une cinquantaine de ces zones, au sein desquelles on vend de l'espace et du temps, c'est-à-dire « tant de zones pendant tant de temps »: plus la distance est grande, plus le temps alloué est long. Par simplification, les zones suivent les frontières des communes et, pour acheter son billet, l'usager compose sur l'automate le numéro de code postal de son lieu de destination.

La ZVV fonctionne comme un holding. Elle est gérée par un Conseil de neuf membres où sont représentées la Confédération (OFT), le Canton (deux Conseillers d'Etat), les villes de Zurich et de Winterthur, et les autres communes, qui délèguent trois représentants. Son budget propre est de l'ordre de 10 millions de francs, dont la moitié est dépensé en salaires et le reste en études et sondages. Le financement public des prestations de transport gérées par la

ZVV se répartit comme suit (état en mai 1991): Confédération, 200 millions de francs; Canton de Zurich, 100 mio; ville de Zurich, 63 mio; ville de Winterthour, 7 mio; autres communes, 30 mio. Les revenus provenant de la clientèle et des subventions des pouvoirs publics sont encaissés par la ZVV qui les redistribue aux exploitants selon une clef de répartition basée sur un nombre de points par départ de convoi de chaque gare ou station (par exemple, 10 points pour un train, 3 points pour un tram, et 1 point pour un bus).

Dans le cadre des mesures d'aménagement du territoire liées à l'assainissement de l'air, les entreprises qui désirent s'installer dans un secteur donné doivent pouvoir disposer d'une offre de transport public suffisante, calculée selon l'emploi. A défaut, elles doivent participer financièrement à la création d'une desserte nouvelle par les transports publics définie par la ZVV. C'est une version zurichoise du versement-transport des entreprises françaises, taxe locale prélevée en fonction du nombre d'emplois.

#### **7.4 Communauté tarifaire vaudoise *Mobilis***

La communauté tarifaire *Mobilis* est entrée en vigueur le 12 décembre 2004 (cf. section 2.5) combinant l'offre de cinq opérateurs (CFF, TL, MBC, CarPostal et LEB) pour servir les 300'000 habitants qui résident dans une grande couronne centrée sur Lausanne. Contrairement à la communauté de transport zurichoise, *Mobilis* ne fixe pas les prestations des opérateurs, ni ne rassemble les subventions destinées à ces mêmes opérateurs. Son rôle est limité à fixer la tarification, à la récolte et à la redistribution des recettes. En tant que la plus grande entreprise au niveau régional, les TL gèrent la communauté sur le plan administratif comme sur le plan financier.

A l'exclusion des cantons alpins, Fribourg et Vaud sont les deux seules entités qui n'ont pas encore de communauté tarifaire globale, à l'échelle de l'ensemble de leur territoire. Le projet vaudois en cours en 2006, destiné à entrer en vigueur le 8 décembre 2007, prévoit l'extension de l'actuelle communauté en direction de l'est (Riviera vaudoise jusqu'à Villeneuve), vers le nord (Payerne) et vers l'ouest (La Sarraz, Bière, Rolle), avec un éventuel prolongement jusqu'à Nyon et à la frontière genevoise; ce dernier rapprochement préfigure une communauté lémanique, combinant *Mobilis* à Unireso, la communauté tarifaire genevoise. Une telle communauté répondrait aux besoins pressants de nombreux utilisateurs habitant dans une région particulièrement dense et bien innervée en transports publics.

#### **7.5 Conclusion: dualité entre l'organe régulateur et les opérateurs**

L'organisation générale des transports publics, en Suisse, est basée sur la dualité entre un service public (Service de la mobilité, dans le canton de Vaud, ZVV, dans le canton de Zurich) constituant l'organe régulateur, qui définit et finance l'offre de transport, et un service privé ou opérateur (compagnie de chemin de fer, de bus ou de navigation) qui met en œuvre la prestation commandée. Chacune de ces deux structures peut être l'objet d'un processus d'intégration, respectivement de fusion. Le voyageur, utilisateur des prestations, peut distinguer successivement:

- des billets traditionnels;
- des abonnements écologiques, communautaires ou touristiques;
- une communauté tarifaire (exemple: Vaud);
- une communauté de transport (exemple: Zurich).

De leur côté, les opérateurs peuvent s'organiser successivement en:

- compagnies isolées;
- compagnies collaborant avec d'autres compagnies;
- communauté d'exploitation (exemples: TL+LO+TSOL, Golden Pass);
- fusion d'entreprises.

Toute intégration de l'offre des prestations rapproche les entreprises et, réciproquement, toute fusion de compagnies accélère la création de communautés tarifaires ou de transport.

## 8 SCENARIOS DE FUSION

### 8.1 Préambule

Entre le statu quo et la fusion complète de toutes les entreprises de transport public vaudoises – chemins de fer et funiculaires (section 3.1), transports routiers, compagnies de navigation et transports à câbles (section 3.2) -, il existe une large palette de solutions que nous cherchons à esquisser ci-après.

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'utilisateur, 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 (TPF, LNM, BDG); de plus, les installations de télésièges et de téléskis ne sont pas prises en compte de façon détaillée.

### 8.2 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).

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

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.
- 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

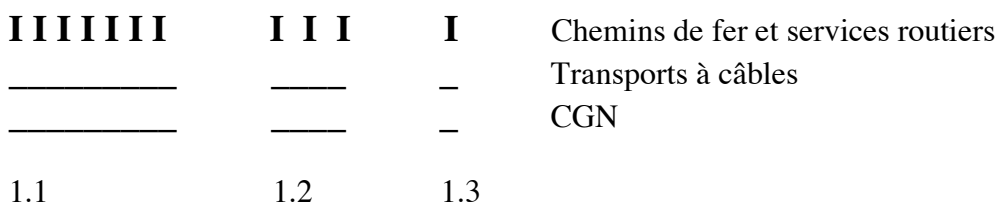


mécaniques, après fusions de toutes les sociétés existantes, pour mieux relever le double défi du financement des infrastructures (110 millions) et de la promotion sur un marché de plus en plus concurrentiel [24heures3 05].

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 [24heures4 05].

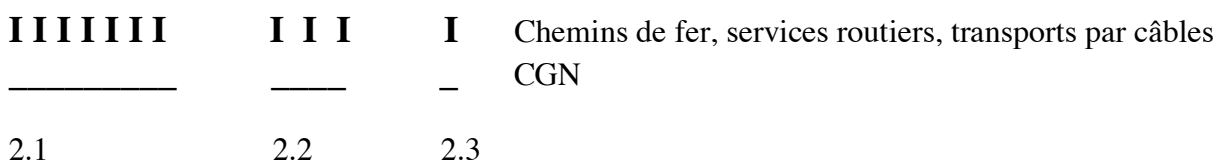
### 8.3 Deux grandes familles de scénarios

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.

## 8.4 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.

## 8.5 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.

## 8.6 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. [Vers 06][Bründler 06].

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.

## 9 ANNEXE: LISTE DES ACRONYMES

AB: Appenzeller Bahnen

AL: Aigle-Leysin

AOMC: Aigle-Ollon-Monthey-Champéry

ASD: Aigle-Sépey-Diablerets

ASM: Aare Seeland Mobil

AVJ: Auto-transports de la Vallée de Joux

BAM: Bière-Apples-Morges

BC: Blonay-Chamby

BD: Bremgarten-Dietikon

BDG: Bergbahnen Destination Gstaad

BDWM: Bremgarten-Dietikon-Wohlen-Meisterschwanden

BLS: Bern-Lötschberg-Simplon

BN: Bern-Neuenburg

BT: Bodensee-Toggenburg

BTI: Biel-Täuffelen-Ins

BVB: Bex-Villars-Bretaye

BVZ: Brig-Visp-Zermatt

CCT: convention collective de travail

CEV: Chemins de fer électriques veveysans

CFE: Chemins de fer fédéraux

CG: Cossonay-Gare

CGN: Compagnie générale de navigation

CITRAP: Communauté d'Intérêts pour les Transports Publics

CMN: Chemins de fer des montagnes neuchâteloises

CTSO: Conférence des transports de Suisse occidentale

DVVM: Diablerets vrai village de montagne

EBT: Emmental-Burgdorf-Thun

ETC: entreprise de transport concessionnaire

FART: Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi

FO: Furka-Oberalp

GBS: Gürbetal-Bern-Schwarzenburg

GFM: Gruyère-Fribourg-Morat

GGB: Gornergratbahn

GN: Glion-Naye

GPMG: Garage-parc de Montreux-Gare

LCF: Loi fédérale sur les chemins de fer

LEB: Lausanne-Echallens-Bercher

LG: Lausanne-Gare (voir M2)

LNM: Lacs de Neuchâtel et Morat

LO: Lausanne-Ouchy (voir M2)

LSE: Luzern-Stans-Engelberg

MBC: Morges-Bière-Cossonay

MC: Martigny-Châtelard

MGB: Matterhorn-Gotthard-Bahn

MGl: Montreux-Glion

MO: Martigny-Orsières

MOB: Montreux-Oberland bernois

MThB: Mittelthurgaubahn

MVR: Montreux-Vevey-Riviera

M1: ligne de métro lausannois 1 Flon-Renens (voir TSOL)

M2: Ligne de métro lausannois 2 Ouchy-Epalinges (voir LO et LG)

NLFA: nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes

NLJ: Navigation sur le Lac de Joux

NStCM: Nyon-Saint-Cergue-Morez

OC: Orbe-Chavornay

OFT: Office fédéral destransports

OTV: Office du tourisme du canton de Vaud

PBr: Pont-Brassus

RBS: Regional Bern-Solothurn

RER: Réseau express régional

REV: Réseau express vaudois

RHB: Rorschach-Heiden-Bergbahn

RhW: Rheineck-Walzenhausen

RM: Regionalverkehr Mittelland

RVO: Regionalverkehr Oberraargau

RVT: Régional du Val-de-Travers

SEZ: Spiez-Erlenbach-Zweisimmen

SMB: Solothurn-Münster-Bahn

SNB: Solothurn-Niederbipp-Bahn

SOB: Südostbahn, Schweizerische Südostbahn

TB: Trogenerbahn

TC: Transports en commun de La Chaux-de-Fonds et du Locle

TDI: Télécabine Les Diablerets-Isenau

TF: Transports en commun de Fribourg

TGV: train à grande vitesse

TL: Transports publics de la région lausannoise

TMR: Transports de Martigny et région

TPC: Transports publics du Chablais

TPF: Transports publics fribourgeois

TPM: Transports publics de Morges

TPN: Transports publics de la région nyonnaise  
TRAVYS: Transports Vallée de Joux-Yverdon-les-Bains-Sainte-Croix  
TRN: Transports régionaux neuchâtelais  
TSOL: Tramway du sud-ouest lausannois (voir M1)  
TVG: Télé Villars-Gryon

UTP: Union des transports publics

VCh: Vevey-Chevbres  
VHB: Vereinigte Huttwil-Bahnen  
VMCV: Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve  
VR: Val-de-Ruz  
VSA: Voyages et services automobiles

WM: Wohlen-Meisterschwanden

YStC: Yverdon-Sainte-Croix

ZB: Zentralbahn  
ZVV: Zürcher Verkehrsverbund

## 10 BIBLIOGRAPHIE

[Autobus 05] *Autobus*, Suisse, Indicateur officiel, 11 décembre 2005-9 décembre 2006.

[Bründler 06] F. Bründler, *Mieux vendre nos transports publics*. 2006, Lausanne.

[Cheminsdefer 05] *Chemins de fer. Transports à câbles. Bateaux*, Suisse, Indicateur officiel, 11 décembre 2005-9 décembre 2006.

[ES1 06] Voie métrique; les compagnies renforcent leur collaboration. *L'événement syndical*, No 1/2, 11 janvier 2006.

[ES13 06] Première suisse dans le monde des transports. *L'événement syndical*, No 13, 29 mars 2006, p. 12.

[Espace 90] V. Krayenbühl, Le projet de loi cantonale sur les transports publics. *Espace*, No 6, février 1990, pp. 10-11.

[Etat 04] Transports publics de la région lausannoise S.A., utilisation de la subvention cantonale et examen des comptes annuels 2002. *Etat de Vaud*, Contrôle cantonal des finances, 2004, p. 34.

[LITRA5 91] T. Lüchinger, Cartes écologiques et abonnements communautaires en constante progression. *LITRA, les transports publics informent*, No 5, 1991, pp. 1-2.

[LT 99] D. Mange, Vivent les chemins de fer vaudois! *Le Temps*, 2 novembre 1999. Repris dans: D. Mange, *Informatique et biologie*. Editions Favre, 2005, Lausanne, pp. 99-100.

[LT 03] L'Union des transports publics ne veut pas d'un monopole des CFF dans le trafic régional. *Le Temps*, 29 août 2003.

[LT 04] B. Wuthrich, Les compagnies de chemins de fer privées contestent les économies envisagées par le patron des CFF. *Le Temps*, 6 août 2004, p. 8.

[LT1 05] N. Merckling, Les Romands accusent le Conseil fédéral de sacrifier leurs petits trains. *Le Temps*, 10 août 2005, p. 9.

[LT2 05] N. Merckling, Les Vaudois ont-ils les moyens d'entretenir tant de petits trains de montagne ? *Le Temps*, 30 août 2005, p. 14.

[LTP 90] *Loi du 11 décembre 1990 sur les transports publics*, R1990, p. 635.

[Mange 05] D. Mange, *Informatique et biologie*. Editions Favre, 2005, Lausanne, pp. 100-102.

[Pfund 99] C. Pfund, Les transports publics en Suisse: analyse et perspective. *LITRA, service d'information pour les transports publics*, Berne, 12 novembre 1999.

[Railpassion 05] S. Meillasson, Suisse: fusions et communautés tarifaires. *Rail Passion*, No 95, septembre 2005, pp. 40-41.

[SBlick 03] H. Habegger, Die SBB sollen Privatbahnen schlucken. *SonntagsBlick*, 16. März 2003, pp. 2-5.

[SER 03] Aus BVZ und FO entsteht die Matterhorn-Gotthard-Bahn. *Schweizer Eisenbahn-Revue*, No 3, 2003, pp. 133-135.

[SER 06] Auch der RM will nun die Fusion mit der BLS. *Schweizer Eisenbahn-Revue*, No 2, 2006, pp. 100-101.

[T&T5 99] J. Erard, Fusion entre GFM et TF. *Travail & transport*, No 5, 4 février 1999, p. 2.

[T&T29 99] J. Erard, Adieu CMN, RVT et VR, bonjour à TRN SA. *Travail & transport*, No 29-30, 22 juillet 1999, p. 2.

[UTP 03] *Benchmarking de l'infrastructure des chemins de fer privés suisses*. VOV (Verband öffentlicher Verkehr), UTP (Union des transports publics), 2003, Berne.

[Vers 06] *Vers une mobilité durable: les transports publics à l'horizon 2020*. Département des infrastructures, Service de la mobilité, 2006, Lausanne.

[Via3 99] Baisse de cinq pour cent par an. *Via*, No 3, 1999, p.9.

---

[Via2 03] P. Krebs, Voyages en groupe. *Via*, No 2, 2003, pp. 10-12.

[Vie du Rail 73] Y. Jault, Secondaires vaudois. *La Vie du Rail*, No 1410, 30 septembre 1973, pp. 9-14.

[24heures 00] M. Pont, La fin des situations kafkaïennes. *24 heures*, 8 juin 2000, p. 17.

[24heures 03] L. Aubert, Les privés happés par les CFF. *24 heures*, 19 mars 2003, p.7.

[24heures1 04] M.-S. Prin, Merz en veut aux petits trains vaudois. *24 heures*, 22 juin 2004, p.25.

[24heures2 04] M.-S. Prin, Sauver les petits trains en taxant les voitures ? *24 heures*, 25 octobre 2004.

[24heures3 04] Trains nocturnes menacés. *24 heures*, 16 juillet 2004.

[24heures1 05] La Romandie défavorisée par le rail. *24 heures*, 8 juillet 2005.

[24heures2 05] M.-S. Prin, L'UDC Jean Fattebert lâche les petits trains. *24 heures*, 9 août 2005, p. 17.

[24heures3 05] F. Othenin-Girard, Remontées mécaniques: 110 millions nécessaires. *24 heures*, 2 juillet 2005.

[24heures4 05] M.-S. Prin, La CGN augmente son capital pour rénover ses navires. *24 heures*, 25-26 juin 2005, p. 32.

[24heures 06] M.-S. Prin, La nouvelle attaque de la Confédération contre les petits trains vaudois. *24 heures*, 27 juillet 2006, p. 21.

DM/DM 9 octobre 2006