

Pour la mobilité de demain

Transports publics vaudois : vers une compagnie unique ?

1. Mise à jour du rapport originel de septembre 2006

4.2 Canton de Neuchâtel

La fusion des trois entreprises constituant TRN SA s'est concrétisée par la constitution d'une entreprise unique, Transports publics neuchâtelois (transN).

4.4 Cantons d'Appenzell

La compagnie Frauenfeld-Wil-Bahn (FW) a fusionné avec Appenzeller Bahnen (AB) en juin 2021.

4.7 Railplus : un rapprochement des compagnies à voie métrique

Celle-ci a connu un fort développement en passant de 7 membres en 2006 à 21 membres en 2025. Les membres nouveaux sont : Berner Oberland-Bahnen (BOB), Chemins de fer du Jura (CJ), Lausanne-Echallens-Bercher (LEB), Montreux-Oberland Bernois (MOB), Nyon-St-Cergue-Morez (NStCM), Ferrovie Luganesi (FLP), Forchbahn(FB), Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS), Transports de Martigny et Régions (TMR), Transports publics du Chablais (TPC), Transports publics fribourgeois (TPF), Transports publics neuchâtelois (transN), Transports Morges-Bière-Cossonay (MBC), TRAVYS, Zentral bahn (zb). La société Aargau Verkehr (AVA) englobe aujourd'hui AAR Bus+Bahn et BDMW Transport AG.

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

8.5 Variante : cas du Golden Pass Montreux-Lucerne

La pose d'un 3^e rail de Zweisimmen à Interlaken a été remplacée par l'introduction de rames à écartement variable assurant sans transbordement la liaison Montreux-Zweisimmen-Interlaken dès le 11 décembre 2022 (GoldenPass Express).

7.4 Communauté tarifaire vaudoise *Mobilis*

En 2025, huit nouvelles compagnies ont rejoint les cinq opérateurs à la base de *Mobilis* : NStCM, TPN, MOB, MVR, VMCV, TRAVYS, AVJ et TPC.

8.2 La dualité entre bassin de transport et mode de transport

Les modifications suivantes ont affecté dès 2006 les transports publics vaudois :

- le chemin de fer Orbe-Chavornay (OC) a fusionné avec la compagnie TRAVYS en 2007 ;
- le funiculaire Cossonay-Penthalaz-Cossonay-Ville (CG) a fusionné avec la compagnie MBC en 2010 ;
- les trois compagnies lausannoises TL, TSOL et LO ont fusionné sous la bannière commune

TL en 2022 ;

- la compagnie Vevey-Chexbres (VCh) a été rachetée par les CFF en 2013 ;
- l'exploitation du LEB a été confiée aux TL dès 2013.

En 2006, aucune compagnie vaudoise à voie étroite n'avait adhéré à RAILplus ; aujourd'hui, cinq d'entre elles en font partie : LEB, MOB, NStCM, MBC et TPC .

2. Autres réalisations dès 2006 qui concrétisent notre proposition

- L'intégration dans le RER Vaud de lignes secondaires à voie normale, soit les tronçons Le Pont–Le Brassus (RER4), Orbe–Chavornay (planifiée, RER2) et Vevey–Chexbres–Puidoux (RER7).
- La réalisation de matériel roulant à écartement variable permettant aujourd'hui le passage du GoldenPass Express de Montreux à Interlaken sans transbordement à Zweisimmen ; une extension possible de cette technique pourrait s'appliquer à d'autres compagnies, en particulier au MBC pour le transport du gravier d'Apples à Gland sans transbordement à Morges.
- La commande groupée de matériel roulant pour en abaisser les coûts : en 2013, 17 rames automotrices Stadler pour quatre compagnies romandes à voie métrique (MBC, TRAVYS, MOB et TPF), en 2024, 18 locomotives Stadler pour quatre compagnies suisses à voie métrique (MOB, MBC, RhB et MGB).
- La mutualisation de tâches industrielles complexes : création en 2019 du centre romand pour l'entretien des bogies RailTech à Villeneuve, fondé par les compagnies LEB, MBC, MVR, MOB, NStCM, TRAVYS, TPC et TPF.

3. Autres scénarii pour l'avenir des chemins de fer vaudois

Les techniques modernes de l'électronique, de l'informatique et de l'intelligence artificielle sont de plus en plus présentes dans les systèmes de transport. Leur sophistication nécessite d'accroître les collaborations, de créer des pôles de compétence communs (comme pour l'entretien des bogies) et, enfin, d'envisager de nouvelles fusions.

On a insisté, dans le rapport originel, sur une réalisation par étapes, respectant en particulier les susceptibilités humaines ; le départ à la retraite d'un directeur peut suggérer une fusion de la compagnie en question avec une compagnie voisine. Une alternative à la fusion complète pourrait être la constitution d'une société gérant l'ensemble des infrastructures ferroviaires du canton, laissant aux compagnies et à leurs conseils d'administration la responsabilité de l'offre et de l'exploitation.

Le cas de la Compagnie générale de navigation (CGN) nécessite un regard particulier au vu de son financement compliqué : contrat de prestations sous trois formes différentes avec les cantons de Vaud, Valais et Genève, puis soutien de la Confédération du côté suisse, de Thonon agglomération et Pays d'Evian, vallée d'Abondance du côté français. Le cas des remontées mécaniques, dont le financement dépend du Département de l'économie, pourrait être également traité différemment.