

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

Exposé des motifs et projet de décret accordant aux VMCV SA une garantie d'emprunt de l'Etat de CHF 4'990'000.- pour le renouvellement de leurs systèmes de distribution et une garantie d'emprunt de l'Etat de CHF 25'330'000.- pour le renouvellement partiel de leur flotte

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 8 décembre 2016 au Caveau 12bis, rue Cité-Devant, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Ginette Duvoisin, Myriam Romano-Malagrifa, Valérie Schwaar (remplaçant Alexandre Rydlo), de MM. Jean-François Cachin, Pierre Volet, Michel Desmeules, Michele Mossi, Jean-François Thuillard, Eric Züger, Jacques Perrin, François Debluë et Philippe Modoux, président et rapporteur. Étaient excusés MM. Laurent Miéville, Alexandre Rydlo, Olivier Mayor et Etienne Räss.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, était accompagnée de MM. Pierre-Yves Gruaz (directeur général DGMR) et Jonas Anklin (responsable planification financière à long terme et investissements DGMR).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances ; nous le remercions pour son excellent travail.

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

VMCV SA (Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve) est une petite compagnie de transport qui se trouve confrontée à des investissements nécessaires mais qui dépassent sa capacité d'autofinancement. VMCV SA peut se financer sur les marchés, mais obtiendrait des moins bonnes conditions financières sans une garantie de l'Etat de Vaud. Or, l'Etat a tout intérêt à ce que la charge financière de VMCV SA soit la plus basse possible, car les frais de financement se retrouvent dans les indemnités d'exploitation versées annuellement.

Propriété des dix communes de la Riviera, VMCV SA est une entreprise de transports publics active sur les districts Riviera-Pays d'Enhaut et Aigle ainsi que sur le district fribourgeois de la Veveyse. Forte de 153 collaborateurs elle dessert environ 90'000 habitants, répartis dans une quinzaine de communes. Les VMCV transportent chaque jour quelque 22'000 voyageurs, ce qui représente 8'399'062 voyageurs en 2015.

Les VMCV ont dès lors sollicité une garantie de l'Etat dans l'optique de contracter des emprunts pour le renouvellement de leurs systèmes de distribution (CHF 4'990'000.-) et leur flotte de véhicules (CHF 25'330'000.-). La société ne pourrait en effet financer ces investissements au moyen de ses seuls fonds propres et pourrait difficilement trouver les fonds étrangers sur le marché sans garantie de l'Etat. En effet, la société ne génère pas un cash-flow suffisant, notamment suite à des investissements effectués en 2007, financés par des prêts remboursables de l'Etat. Ces deux garanties contiennent une marge de renchérissement de 1%.

La société exploite un réseau de bus et de trolleybus de 12 lignes, constituant un tissu de transports publics régional et urbain de près de 91 km et 400 arrêts. Elle est à un moment où elle doit renouveler 35 véhicules de sa flotte, ainsi que son système de redistribution, qui ne permet en l'état de vendre que les titres de transport Mobilis, à l'exclusion donc des titres de transports nationaux par exemple.

La flotte de véhicules des VMCV est composée de 46 véhicules âgés de 4 à 21 ans. Les unités les plus anciennes ont dépassé la durée d'amortissement prévue dans l'ordonnance fédérale sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC). Les trolleybus, âgés de plus de 20 ans ont pour la majorité dépassé le million de kilomètres. Les autobus ayant 12 ans et plus nécessiteraient une révision coûteuse de leurs organes de roulement et de l'aménagement intérieur dans le cas où leur utilisation devait être prolongée de quelques années.

Le renouvellement partiel de la flotte concerne 35 véhicules, nécessaires à l'exploitation des 12 lignes de bus et trolleybus VMCV. La garantie concerne 34 véhicules, le dernier étant financé sur les fonds propres des VMCV. Dans le détail, il s'agit de trois minibus, six autobus 9 mètres, huit autobus 12 mètres, deux autobus articulés et seize trolleybus.

Le projet de décret n'a pas de conséquences sur les actifs et les passifs des comptes du bilan de l'Etat. En revanche, s'agissant de garanties d'emprunts allouées par l'Etat de Vaud, celles-ci doivent faire l'objet d'une mention dans l'annexe aux comptes portant sur les engagements conditionnels de l'Etat. L'acquisition de nouveaux systèmes de distribution et de nouveaux véhicules impliquent une augmentation des charges des lignes VMCV, notamment des charges d'intérêts et d'amortissements. Les charges supplémentaires sont financées par des indemnités additionnelles pour le trafic régional et urbain versées par l'Etat et les communes aux VMCV.

Une estimation de l'évolution des indemnités de transport VMCV, basée sur l'évolution des charges financières, des amortissements, des coûts d'entretien et des produits par rapport aux données effectives 2015 met en exergue une augmentation cumulée sur la période 2017 – 2021 de la part de l'Etat de Fr. 4'229'954.- et des communes de Fr. 3'063'520.-, le pic se trouvant en 2019, date au-delà de laquelle les indemnités diminueront en raison notamment du remboursement trimestriel des emprunts qui se répercute sur les charges d'intérêts. Concernant ces indemnités de transport, à noter que les VMCV offrent des prestations de trafic urbain et régional, pour lesquelles les répartitions des indemnités entre l'Etat et les communes sont différentes (art. 15 et 18 LMTP).

En 2019, tous les objets seront mis en service et tous les emprunts auront été contractés. C'est durant cette année que le différentiel en terme d'indemnités, par rapport à 2015, sera le plus élevé. Les véhicules et les systèmes de distribution actuels sont en partie entièrement amortis ou ont une valeur résiduelle nettement inférieure aux futurs objets, c'est pourquoi les coûts d'amortissements vont croissant jusqu'à la mise en service de tous les véhicules et systèmes de distribution en 2019. Les charges d'intérêts diminueront à partir de 2020 en lien avec les remboursements trimestriels des emprunts contractés. Les indemnités à charge des collectivités suivront la même courbe.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Les VMCV ont-ils d'autres emprunts en cours ? Y a-t-il en plus de la garantie une demande de pourcentage sur le risque encouru ?

La DGMR n'a jamais vu de pourcentage pour les sociétés de transport. Les VMCV ont d'autres emprunts, mais pas d'emprunts qui pourraient mettre le bilan de la société dans une situation de non couverture des emprunts. Cette société à une situation assez saine. Il est à noter que VMCV SA sont 100% propriété des communes de la Riviera.

4. LECTURE DE L'EMPD

1.3 Renouvellement des systèmes de distribution (vente de titres de transport)

Les systèmes de billetteries embarquées (dans les bus) posent des difficultés aux utilisateurs à mobilité réduite ou âgées. Quels systèmes les VMCV vont-ils acquérir ?

En page 3 de l'EMPD, on trouve les détails des acquisitions. Les arrêts de la ligne 201 Vevey – Villeneuve seront équipés avec des automates, ainsi que certains arrêts stratégiques des autres lignes. Sur les lignes moins fréquentées, il y aura effectivement des appareils dans les bus. Cela dépend de la typologie de la ligne : les automates fixes nécessitent de l'électricité, des systèmes de chauffage pour l'hiver, etc. La solution de matériel embarqué facilite les choses dans les lignes sur les hauts.

On pourra acheter des billets nationaux. Or, une trop grande variété d'automates entre compagnie de transports peut rendre les choses difficiles. Qu'en est-il ?

Ce n'est pas l'Etat qui acquiert ces automates, c'est de la responsabilité des entreprises. L'appel d'offre LMP est en cours. C'est un souci des entreprises d'avoir une certaine uniformité des automates, lié notamment au réseau Mobilis et des lignes nationales.

1.4 Renouvellement partiel de la flotte de véhicules

Les bus prévus ne sont-ils pas de trop grande taille vu la fréquentation sur les petites lignes gérées par les VMCV ?

Il y a des commandes de bus de diverses tailles. Les VMCV connaissent leurs besoins et leur réseau, ensuite il s'agit de trouver le bon équilibre dans l'usage des véhicules, selon les lignes et les heures. Les infrastructures sont calibrées pour l'heure de pointe. Et c'est les mêmes bus qui circulent, à défaut il faudrait avoir deux flottes, une pour l'heure de pointe, l'autre pour les heures creuses. De plus, il y aura une augmentation des fréquences et de la fréquentation liée à la desserte de l'Hôpital Riviera-Chablais.

Y a-t-il eu des contacts avec d'autres entreprises de transport, afin de coordonner des commandes ?

En général les compagnies de transport renouvellent leur flotte de bus au fil de l'eau : ce genre d'achats groupés est assez rare, raison pour laquelle il y a une demande de garantie de l'Etat. Il n'y a pas en ce moment d'autres entreprises devant faire des importants achats de véhicules.

Quel type de propulsion sera utilisé ? Gaz, électricité, diesel ?

Cela dépend du type de bus. Il y a du gaz, du diesel, de l'électrique pour les trolleybus. C'est un panachage.

Qu'advient-il des anciens bus ?

Bien entendu, les compagnies cherchent des opportunités pour revendre leur ancien matériel, ce qui n'est pas évident.

3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Dans le tableau en page 9 des produits supplémentaires sont comptabilisés négativement. Pourquoi ?

Il s'agit d'évolution des indemnités. Les produits supplémentaires engendrés par une augmentation prévue de la fréquentation diminuent les charges. Dans ces tableaux les charges sont en positif.

5. EXAMEN DU PROJET DE DÉCRET ACCORDANT AUX VMCV SA UNE GARANTIE D'EMPRUNT DE L'ETAT DE CHF 4'990'000.- POUR LE RENOUELEMENT DE LEURS SYSTEMES DE DISTRIBUTION ET UNE GARANTIE D'EMPRUNT DE L'ETAT DE CHF 25'330'000.- POUR LE RENOUELEMENT PARTIEL DE LEUR FLOTTE

Article 1

L'article 1 est adopté à l'unanimité des 12 députés présents.

Article 2

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 12 députés présents.

Article 3

S'est posée la question de savoir si la date limite du 31 décembre 2036 est suffisante vu qu'il s'agit d'une garantie de vingt ans. Il apparaît toutefois, les emprunts seront libérés entre 2017 et 2019. Aussi, la marge est-elle suffisante car il s'agit d'emprunt dont les amortissements les plus longs sont de quinze ans. La commission renonce donc à amender l'article pour prolonger la durée de validité de la garantie, relevant toutefois que la volonté est d'offrir une garantie d'une durée de vingt ans et que, cas échéant (retard dans les commandes par exemple), c'est cette durée qu'appliquera le Conseil d'Etat.

L'article 3 est adopté à l'unanimité des 12 députés présents.

Article 4

L'article 4 est adopté à l'unanimité des 12 députés présents.

Article 5

L'article 5 est adopté à l'unanimité des 12 députés présents.

Vote final sur le projet de décret

A l'unanimité, la commission adopte le projet de décret.

Vote de recommandation d'entrée en matière

La recommandation d'entrer en matière est adoptée à l'unanimité des 12 députés présents.

Oron-la-Ville, le 6 février 2017

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Modoux*