

## **EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET**

**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 de véhicules**

### **1 PRESENTATION DU PROJET**

#### **1.1 Résumé de l'objet du présent décret**

L'exposé des motifs et projet de décret porte sur l'octroi de garanties d'emprunts aux VMCV SA (Transports publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve ; ci-dessous VMCV) pour le renouvellement de leurs systèmes de distribution et le renouvellement partiel de leur flotte de véhicules.

#### **1.2 Présentation de la société VMCV SA**

Les VMCV sont une entreprise de transports publics active sur les districts vaudois de Riviera-Pays d'Enhaut et d'Aigle ainsi que sur le district fribourgeois de la Veveyse.

Sise à Clarens, elle est propriété des communes de Montreux, Vevey, La Tour-de-Peilz, Blonay, St-Légier-La Chiesaz, Corsier-sur-Vevey, Chardonne, Corseaux, Jongny et Veytaux (dans l'ordre décroissant des participations).

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 de 400 arrêts. Ces lignes desservent environ 80'000 habitants, répartis dans une quinzaine de communes. Les VMCV transportent chaque jour quelque 22'000 voyageurs.

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

#### 1.3.1 Nécessité de renouveler les systèmes de distribution

Les systèmes actuels datent de 2006 et seront intégralement amortis au 31.12.2016. Ils sont composés comme suit :

Back-office de vente	Système Timsys IEM (Base de données et application métier pour la gestion technique et administrative des ventes) plateforme de renouvellement des abonnements sur internet
Billetterie embarquée	46 distributeurs de billets et 112 lecteurs de « Surfcards »
Billetterie stationnaire	7 distributeurs sur la ligne 201
Appareils de vente	Appareils de vente aux guichets VMCV et partenaires de vente principaux (6 points de vente)
Système de « Surfcards »	Cartes porte-monnaie électronique, débitées sur les valideurs ad hoc dans les bus ou sur les automates stationnaires et embarqués

Actuellement, seuls les produits de la communauté tarifaire Mobilis peuvent être vendus. Les VMCV ne disposent pas du système de vente CFF PRISMA qui leur donnerait accès à la vente de titres de transport nationaux et internationaux.

Les coûts de maintenance des systèmes actuels sont onéreux et certaines réparations ne seront plus possibles à moyen terme en raison de l'évolution technologique et de l'obsolescence desdits systèmes.

L'ensemble du système de distribution VMCV doit ainsi être remplacé afin de répondre aux besoins de la clientèle, de pouvoir vendre le futur assortiment des produits Mobilis et nationaux et enfin de répondre aux nouvelles normes des projets nationaux ZPS (Zukünftiges Preissystem – Futur système de prix des TP suisses) et SwissPass (nouveau support notamment pour le Service Direct).

#### 1.3.2 Objectifs de l'acquisition

- Garantir la mise en service des nouveaux systèmes de ventes pour assurer le renouvellement des appareils arrivant en fin de vie ;
- Garantir la vente des produits Mobilis et introduire la vente des produits nationaux ;
- Garantir une synergie et une collaboration optimale avec d'autres entreprises de transport, en particulier celles de la communauté tarifaire vaudoise ;
- Respecter les standards nationaux en vigueur dans la branche des transports publics ;
- Uniformiser et simplifier les interfaces de vente, avec comme objectif principal d'en faciliter l'utilisation par la clientèle ;
- Augmenter les ventes par la mise à disposition de la clientèle d'un système moderne et performant ;
- Lutter contre la fraude ;
- Mettre en œuvre une technologie capable de s'adapter à l'évolution prévisible des projets nationaux ;
- Réduire les coûts d'entretien et de production ;
- Réduire les coûts de gestion des recettes et de réconciliation comptable.

Au moment de la rédaction du présent EMPD, les VMCV étudient des options de collaboration avec d'autres entreprises développant ou ayant développé des systèmes de distribution similaires à leurs besoins.

### 1.3.3 Coûts des acquisitions

Selon les estimations des VMCV du 23.11.2015, avant appel d'offres, les différentes acquisitions représentent un coût total de CHF 4'932'000.- hors taxes (ci-après HT) qui se décompose comme suit :

- Nouveau back-office de vente compatible Mobilis et produits nationaux :	CHF	120'000.-
- Remplacement et acquisition de 40 automates embarqués (40 x CHF 18'000.-) + Coûts d'installation, matériel et câblage (40 x CHF 2'000.-) :	CHF	800'000.-
- Equipement de tous les arrêts de la ligne 201 (Vevey-Villeneuve) et de certains arrêts stratégiques des autres lignes avec des automates stationnaire « légers » (100 x CHF 23'000) + Coûts d'installation, socle et équipement électrique (100 x 8'000.-) :	CHF	3'100'000.-
- Equipement de 10 arrêts stratégiques à forte affluence avec des automates stationnaires « complets » (10 x CHF 38'000.-) + Coûts d'installation, socle et équipement électrique (10 x CHF 8'000) :	CHF	460'000.-
- Mise en service d'une plateforme d'e-ticketing et développement du SMS-ticket :	CHF	100'000.-
- Frais de projet (10% des coûts d'achat automates et back-office) :	CHF	352'000.-
- <b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>4'932'000.-</b>

Investissement pour les systèmes de distribution (CHF HT) (Plan de versement) :

Type de système	2016	2017	2018	2019	Total	Amortissement
Tous systèmes	-	1'458'000	1'741'500	1'732'500	4'932'000	10 ans

### 1.3.4 Montant à garantir

Un pourcentage de renchérissement total de 1% est compté. Le cas échéant, les contrats seront signés avec un prix ferme incorporant le renchérissement.

Le montant à garantir est ainsi le suivant :

Prix de base	CHF 4'932'000.-
Montant du renchérissement : 1% de 4'932'000.-	CHF 49'320.-
Montant total à garantir	CHF 4'981'320.-
Montant total à garantir (arrondi)	CHF 4'990'000.-

## 1.4 Renouvellement partiel de la flotte de véhicules

### 1.4.1 Nécessité de renouveler partiellement la flotte de véhicules

La flotte de véhicules des VMCV est composée de 46 véhicules âgés de 4 à 21 ans. Les unités les plus anciennes ont notamment dépassé la durée d'amortissement prévue dans l'ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC, RS 742.221).

Etat de la flotte :

Type de véhicule	Nb	Mise en circulation	Age	Remplacement prévu	Durée d'amortissement (en années) selon OCEC	
					de	à
Minibus	2	2003-2004	12	2016	7	8
Autobus 9m	2	1998-1999	16	2017	10	14
	6	2002-2004	12			
Autobus 10.5m	1	2007	8	>2020	10	14
	8	2010	5			
Autobus 12m	2	2012	3	2016	10	14
	6	2002-2004	12			
Autobus articulé	1	2007	8	2018	10	14
	2	2002	13			
Trolleybus	16	1994-1996	20	2018	10	20
<b>Total</b>	<b>46</b>					

Ces véhicules, passablement sollicités sur le réseau VMCV, tant par l'intensité de l'exploitation pour les trolleybus, que par la topologie pentue du réseau pour les véhicules thermiques, montrent aujourd'hui des signes de vieillesse. Une prolongation de leur durée de vie au-delà de celle prévue par la durée de leur amortissement ne peut être envisagée sans de conséquents et coûteux travaux de révision :

- Les trolleybus, âgés de plus de 20 ans ont pour la majorité dépassé le million de km, soit plus de 40'000 aller-retour entre Vevey et Villeneuve. Une révision partielle a déjà été entreprise en 2010 pour un montant de CHF 1.25 Mio, dont l'amortissement s'achèvera en 2018 ;
- Les autobus montrent un état d'usure différencié. Les véhicules ayant 12 ans et plus nécessiteraient une révision de leurs organes de roulement et de l'aménagement intérieur dans le cas où leur utilisation devait être prolongée de quelques années.

Au vu des éléments ci-dessus, les VMCV prévoient les désinvestissements (mise au rebut) suivants :

Type de véhicule	Nb	Date prévue	Remarques
Minibus	2	2016	Liquidation / vente des minibus (2003/2004)
Autobus 9m	8	2017	Liquidation / vente des 8 unités (1998-2004)
Autobus 12m	6	2017	Liquidation / vente de 6 unités (2002/2004)
Autobus articulé	2	2018	Liquidation / vente des 2 unités (2002)
Trolleybus	16	2018	Liquidation / vente des 16 unités (1994/1996)
<b>Total</b>	<b>34</b>		

#### 1.4.2 Objectif des acquisitions

L'acquisition des nouveaux véhicules est ainsi motivée par trois facteurs principaux :

- Renouvellement partiel dû à l'âge et à l'état général des véhicules (cf chapitre 1.3.1) ;
- Investissements et coûts d'entretien trop élevés pour un maintien en exploitation des véhicules concernés ;
- Adaptation du type de véhicules aux besoins actuels des VMCV.

### 1.4.3 Coûts des acquisitions

Prix unitaire par type de véhicule (estimation VMCV avant appel d'offres ; CHF HT) :

Type de véhicule	Prix unitaire
Minibus à plancher surbaissé	220'000
Autobus 9 mètres	400'000
Autobus 12 mètres	450'000
Autobus articulé	495'000
Trolleybus	1'113'000

Investissement pour le matériel roulant (CHF HT) (Plan de versement) :

Type de véhicule	Unités	2016	2017	2018	2019	Total	Amortissement
Minibus	3	220'000	440'000	-	-	660'000	8 ans
Autobus 9 mètres	6	800'000	800'000	800'000	-	2'400'000	10 ans
Autobus 12 mètres	8	1'200'000	2'400'000	-	-	3'600'000	10 ans
Autobus articulés	2	-	330'000	660'000	-	990'000	10 ans
Trolleybus	16	-	5'900'000	5'900'000	6'008'000	17'808'000	15 ans
Frais de projet		11'000	49'000	37'000	30'000	127'000	-
<b>TOTAL 2016-2019</b>	<b>35</b>	<b>2'231'000</b>	<b>9'919'000</b>	<b>7'397'000</b>	<b>6'038'000</b>	<b>25'585'000</b>	<b>-</b>

### 1.4.4 Montant à garantir

Un pourcentage de renchérissement total de 1% est compté. Le cas échéant, les contrats seront signés avec un prix ferme incorporant le renchérissement.

Le montant à garantir est ainsi le suivant :

Prix de base	CHF	25'585'000.-
Financement propre VMCV	CHF	-509'000.-
Emprunt à contracter par VMCV	CHF	25'076'000.-
Montant du renchérissement : 1% de 25'076'000.-	CHF	250'760.-
Montant total à garantir	CHF	25'326'760.-
Montant total à garantir (arrondi)	CHF	25'330'000.-

## 1.5 Financement

Les investissements concernés par le présent EMPD, devisés à 30'320'000 francs, dépassent la capacité d'investissements des VMCV au moyen de leurs fonds propres.

Les VMCV ne génèrent pas un cashflow suffisant leur permettant d'autofinancer ces nouveaux investissements. En effet, les charges monétaires engendrées par le remboursement des prêts alloués par les pouvoirs publics au titre des conventions d'investissements (avant 2007), ainsi que les investissements courants nécessaires (ligne de contact, installations techniques) financés par des fonds propres expliquent cette situation.

Pour rappel, une partie importante de la flotte actuelle, dont les trolleybus, a été financée par les pouvoirs publics, au moyen de prêts remboursables, selon les conventions d'investissements en

vigueur à l'époque. Lors du changement du mode de financement en 2007, les VMCV ont par ailleurs financé des investissements conséquents, notamment les 10 autobus à gaz pour 4.5 millions en 2008, avec leurs fonds propres et des emprunts.

Les éléments exposés ci-dessus justifient le besoin d'une garantie cantonale pour l'obtention des fonds sur le marché des capitaux. Fonds que les VMCV obtiendraient par ailleurs difficilement sans garantie cantonale et le cas échéant avec un taux d'intérêt nettement supérieur, ce qui augmenterait au final les indemnités à charge des collectivités publiques.

L'investissement projeté par les VMCV aura un impact sur les indemnités d'exploitations versées par l'Etat et les communes dans le cadre de l'indemnisation du trafic régional de voyageurs et du trafic urbain. Le calcul de ces conséquences financières, détaillées au chapitre 3 du présent EMPD, repose sur les bases légales suivantes.

- a. L'ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional (OITRV ; RS 745.16) fixe les règles de participation des cantons et de la Confédération aux indemnités des offres du trafic régional.

L'article 29, alinéa b OITRV stipule que les participations cantonales sont calculées à l'aide de la formule indiquée à l'annexe 1 OITRV compte tenu des conditions structurelles conformément à l'article 30, alinéa 2 de la loi sur le transport des voyageurs (LTV, RS 745.1). Elles sont calculées tous les quatre ans et figurent dans l'annexe 2 OITRV.

Pour les années d'horaire 2016 à 2020, la contribution du Canton de Vaud aux indemnités du trafic régional de voyageur est de 53% (47% CH).

- b. La loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; RSV 740.21) fixe les règles applicables au financement des lignes régionales et urbaines de transport public et la répartition des charges entre l'Etat et les communes. La classification des lignes de transport des voyageurs est fixée à l'article 7 de la LMTP :

...

<sup>1</sup>Les lignes de trafic régional comprennent les lignes ou tronçons qui assurent le transport des voyageurs ou des marchandises de façon régulière durant toute l'année entre localités habitées l'année entière.

<sup>2</sup>Les lignes de trafic urbain comprennent les lignes ou tronçons qui assurent le transport de voyageurs de façon régulière durant toute l'année :

a. dans les zones urbaines situées sur le territoire d'une commune ;

b. dans les zones fortement bâties s'étendant sur le territoire de plusieurs communes.

L'article 15 de la LMTP fixe les règles de participation de l'Etat et des communes aux subventions d'exploitation du trafic régional.

<sup>1</sup> Les communes participent à raison de 30% à la subvention d'exploitation prévue à l'article 6, alinéa 2, chiffre 2 pour les lignes de trafic régional.

<sup>2</sup>La répartition des montants à charges de communes est effectuée par région de transport public.

<sup>3</sup>La région de transport public correspond à un bassin de transport public régional du Canton. Elle a pour centre une ville principale du Canton, située à un nœud de communication, en règle générale desservie par le réseau national et dotée d'un réseau de transport urbain.

<sup>4</sup>La répartition entre communes du montant à charge d'une région de transport public est

effectuée en tenant compte de la population de chaque commune et du coefficient de la desserte.

<sup>5</sup>Le coefficient de desserte des communes est fixé dans le règlement d'application de la loi. Il tient compte de la meilleure fréquence de desserte et du meilleur moyen de transport de la commune.

L'article 18 de la LMTP fixe les règles de participation de l'Etat et des communes aux subventions d'exploitation du trafic urbain.

<sup>1</sup> La subvention d'exploitation que l'Etat alloue aux lignes de trafic urbain, selon l'article 6, alinéa 2, chiffre 2, est limitée à 50% au plus ; mais ne peut dépasser au maximum la somme des montants suivants :

1. le 50% des intérêts des emprunts, garantis par l'Etat et les communes et souscrits selon l'article 17, alinéa 1 (LMTP) ;
2. le 50% des amortissements comptables des installations et équipements calculés selon les dispositions de la législation fédérale ;
3. le 12.5% des autres charges d'exploitation, y compris les intérêts sur les engagements courants.

## 2 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Les VMCV sont responsables de la mise en œuvre de leur programme d'investissements. Ils informent la Direction générale de la mobilité et des routes de leurs investissements dans leur budget et dans leur rapport annuel de gestion, notamment à travers leur compte des immobilisations. La liste des emprunts figure également en annexe aux comptes. La procédure pour l'engagement de la garantie de l'Etat est fixée dans la directive d'exécution n° 26 établie par le Département des finances et des relations extérieures (DFIRE).

## 3 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

### 3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

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.

Les échéanciers prévus pour la libération des garanties d'emprunts sont les suivants :

#### **Garantie pour le renouvellement des systèmes de distribution VMCV (y compris renchérissement) :**

2016	2017	2018	2019	Total
0	1'475'000	1'760'000	1'755'000	4'990'000

#### **Garantie pour le renouvellement partiel de la flotte VMCV (y compris renchérissement) :**

2016	2017	2018	2019	Total
1'740'000	10'019'000	7'471'000	6'100'000	25'330'000

Les échéanciers ci-dessus tiennent compte d'un éventuel renchérissement de 1% pris en compte pour le dimensionnement de la garantie. Les montants annuels sont en conséquence supérieurs à ceux présentés dans les plans de versement des chapitres 1.3.3 et 1.4.3.

En milliers de francs

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	0	0	0	0	0
a) Transformations immobilières: recettes de tiers	0	0	0	0	0
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	0	0	0	0
b) Informatique : dépenses brutes	0	0	0	0	0
b) Informatique : recettes de tiers	0	0	0	0	0
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses brutes	0	0	0	0	0
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	0	0	0	0	0

### 3.2 Amortissement annuel

S'agissant de garanties d'emprunts, il n'y a pas de charges d'amortissement directement à charge de l'Etat.

### 3.3 Charges d'intérêt

S'agissant de garanties d'emprunts, il n'y a pas de charges d'intérêt directement à charge de l'Etat.

### 3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Le projet de décret n'a pas de conséquence sur l'effectif du personnel de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).

### 3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

La loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP) fixe les règles applicables au financement des lignes régionales et urbaines de transport public et la répartition des charges entre l'Etat et les communes (pour détails, voir chapitre 1.5).

L'acquisition de nouveaux systèmes de distribution et de nouveaux véhicules implique 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 aux VMCV.

Les paramètres suivants ont été considérés par les VMCV :

- Le taux d'intérêt des emprunts souscrits par les VMCV est estimé à 2% ;

- Les intérêts sont calculés trimestriellement en tenant compte d'un remboursement progressif des emprunts intervenant également trimestriellement ;
- Le calcul des intérêts ne prend pas en compte le renchérissement considéré pour le dimensionnement de la garantie de l'Etat de Vaud ;
- Le taux d'amortissement moyen des systèmes de distribution est de 10% ;
- Les taux d'amortissement des véhicules sont les suivants : minibus 12%, autobus 10%, trolleybus 6.7%.

Le tableau suivant présente l'évolution des charges financières et des amortissements VMCV en lien avec les acquisitions prévues et en tenant compte de leur mise en exploitation. Ces montants représentent le différentiel entre les coûts VMCV 2015 et l'estimation des coûts futurs (et non les coûts totaux).

		Charges financières 2017	Charges financières 2018	Charges financières 2019	Charges financières 2020	Charges financières 2021
<b>Systèmes de distribution</b>	Intérêts*	28'000	59'000	87'000	77'000	67'000
	Amortissements	0	0	426'200	426'200	426'200
<b>Matériel roulant</b>	Intérêts	185'000	326'000	432'000	381'000	331'000
	Amortissements	473'700	804'100	1'339'767	1'339'767	1'339'767
<b>Total</b>		<b>686'700</b>	<b>1'189'100</b>	<b>2'284'967</b>	<b>2'223'967</b>	<b>2'163'967</b>

\*Les nouveaux systèmes de distributions ne seront amortis qu'à partir de 2019, date de leur mise en service. Les emprunts relatifs à leur acquisition devront cependant se faire en amont (notamment en raison du versement d'un tiers du montant à la commande), raison pour laquelle des charges d'intérêts sont prises en compte dès 2017, les intérêts intercalaires n'étant pas activés.

L'évolution des produits et des coûts d'entretien liés à la mise en service du nouveau système de distribution et à l'exploitation des nouveaux véhicules est estimée comme suit par les VMCV, hors charges financières et amortissements. Ces montants représentent le différentiel entre les coûts VMCV 2015 et l'estimation des coûts futurs (et non les coûts totaux).

Lignes VMCV		2017	2018	2019	2020	2021
<b>Produits supplémentaires</b>		-186'000	-186'000	-186'000	-186'000	-186'000
<b>Augmentation/diminution coûts d'entretien</b>	Distribution	0	0	-31'000	-31'000	-31'000
	Mat. roulant	5'000	5'000	20'000	20'000	20'000
<b>Résultat d'exploitation (hors charges financières et amortissements)</b>		<b>-181'000</b>	<b>-181'000</b>	<b>-197'000</b>	<b>-197'000</b>	<b>-197'000</b>

La hausse des coûts d'entretien sur le matériel roulant est due à un saut générationnel dans les véhicules et leurs équipements. Ces derniers étant plus élaborés et complets, la fréquence des entretiens sera plus élevée et de nouvelles tâches sont à prévoir.

L'augmentation des frais d'entretien est justifiée par les facteurs suivants :

Facteurs d'influence	Bus	Trolleybus	Conséquences
Augmentation des prestations (km parcourus)	✓	-	Fréquence de la maintenance accrue
Climatisation	✓	✓	Entretien supplémentaire
Systèmes embarqués (Information voyageurs, vidéosurveillance, ...)	✓	✓	Entretien supplémentaire
Entraînement auxiliaire par batterie	-	✓	Fréquence de la maintenance accrue et plus conséquente

Pour le calcul de l'évolution des indemnités à charges des collectivités, il faut tenir compte d'une répartition des investissements entre trafic régional et trafic urbain selon l'hypothèse suivante :

- Produits supplémentaires : 10% imputables au trafic régional et 90% imputables au trafic

urbain ;

- Estimation d'augmentation des produits de 1% annuel ;
- Coûts supplémentaires systèmes de distribution : 10% imputables au trafic régional et 90% imputables au trafic urbain ;
- Coûts supplémentaires matériel roulant (hors trolleybus) : 27% imputables au trafic régional et 73% imputables au trafic urbain ;
- Coûts supplémentaires trolleybus : 100% imputables au trafic urbain ;
- Les indemnités d'exploitation octroyées par les collectivités publiques sont soumises à la réduction de la déduction de l'impôt préalable (REDIP). Cf chapitre 3.9.

L'évolution des indemnités à charges des collectivités est présentée ci-après ainsi que dans l'annexe 1.

Evolution de l'indemnité nette à charge des collectivités pour le trafic régional (CHF, hors renchérissement) :

Charges financière et amortissements		2017	2018	2019	2020	2021	Total
Système de distribution	Intérêts (10%)	2'800	5'900	8'700	7'700	6'700	31'800
	Amortissements (10%)	-	-	42'620	42'620	42'620	127'860
Matériel roulant hors trolleybus	Intérêts (27%)	18'900	29'160	32'670	28'620	24'840	134'190
	Amortissements (27%)	127'899	217'107	217'107	217'107	217'107	996'327
<b>Total (A)</b>		<b>149'599</b>	<b>252'167</b>	<b>301'097</b>	<b>296'047</b>	<b>291'267</b>	<b>1'290'177</b>
Coûts d'entretien		2017	2018	2019	2020	2021	Total
Système de distribution (10%)		-	-	-3'100	-3'100	-3'100	-9'300
Matériel roulant hors trolleybus (27%)		1'350	1'350	1'350	1'350	1'350	6'750
<b>Total (B)</b>		<b>1'350</b>	<b>1'350</b>	<b>-1'750</b>	<b>-1'750</b>	<b>-1'750</b>	<b>-2'550</b>
Produits supplémentaires		2017	2018	2019	2020	2021	Total
Recettes réseau régional (10%) (C)		-18'600	-18'786	-18'974	-19'164	-19'355	-94'879
Augmentation indemnité TRV avant REDIP (A+B+C)		132'349	234'731	280'373	275'133	270'162	1'192'748
Réduction de la déduction impôt préalable		5'228	9'272	11'075	10'868	10'672	47'115
<b>Augmentation indemnité TRV</b>		<b>137'577</b>	<b>244'003</b>	<b>291'448</b>	<b>286'001</b>	<b>280'833</b>	<b>1'239'863</b>
Part Confédération (47%)		64'661	114'681	136'981	134'421	131'992	582'736
Part Canton (53%)		72'916	129'322	154'468	151'581	148'842	657'127
<b>Par nette Etat indemnité trafic régional (70% des 53%)</b>		<b>51'041</b>	<b>90'525</b>	<b>108'127</b>	<b>106'107</b>	<b>104'189</b>	<b>459'989</b>
<b>Part Communes indemnité trafic régional (30% des 53%)</b>		<b>21'875</b>	<b>38'796</b>	<b>46'340</b>	<b>45'474</b>	<b>44'653</b>	<b>197'138</b>

Evolution de l'indemnité nette à charge des collectivités pour le trafic urbain (en CHF, hors renchérissement) :

Charges financière et amortissements		2017	2018	2019	2020	2021	Total
Système de distribution	Intérêts (90%)	25'200	53'100	78'300	69'300	60'300	286'200
	Amortissements (90%)	-	-	383'580	383'580	383'580	1'150'740
Matériel roulant hors trolleybus	Intérêts (73%)	51'100	78'840	88'330	77'380	67'160	362'810
	Amortissements (73%)	345'801	586'993	586'993	586'993	586'993	2'693'773
Trolleybus	Intérêts (100%)	115'000	218'000	311'000	275'000	239'000	1'158'000
	Amortissements (100%)	-	-	535'667	535'667	535'667	1'607'001
<b>Total</b>		<b>537'101</b>	<b>936'933</b>	<b>1'983'870</b>	<b>1'927'920</b>	<b>1'872'700</b>	<b>7'258'524</b>
<b>Part Etat 50% (A1)</b>		<b>268'551</b>	<b>468'467</b>	<b>991'935</b>	<b>963'960</b>	<b>936'350</b>	<b>3'629'262</b>
<b>Part Communes 50% (A2)</b>		<b>268'551</b>	<b>468'467</b>	<b>991'935</b>	<b>963'960</b>	<b>936'350</b>	<b>3'629'262</b>
Coûts d'entretien		2017	2018	2019	2020	2021	Total
Système de distribution (90%)		-	-	-27'900	-27'900	-27'900	-83'700
Matériel roulant hors trolleybus (73%)		3'650	3'650	3'650	3'650	3'650	18'250
Trolleybus (100%)		-	-	15'000	15'000	15'000	45'000
<b>Total</b>		<b>3'650</b>	<b>3'650</b>	<b>-9'250</b>	<b>-9'250</b>	<b>-9'250</b>	<b>-20'450</b>
<b>Part Etat 12.5% (B1)</b>		<b>456</b>	<b>456</b>	<b>-1'156</b>	<b>-1'156</b>	<b>-1'156</b>	<b>-2'556</b>
<b>Part Communes 87.5% (B2)</b>		<b>3'194</b>	<b>3'194</b>	<b>-8'094</b>	<b>-8'094</b>	<b>-8'094</b>	<b>-17'894</b>
Produits supplémentaires		2017	2018	2019	2020	2021	Total
Réseaux urbain (90%) (C)		-167'400	-169'074	-170'765	-172'472	-174'197	-853'908
Augmentation indemnité trafic urbain Etat avant REDIP (A1+B1)		269'007	468'923	990'779	962'804	935'194	3'626'706
Réduction de la déduction impôt préalable		10'626	18'523	39'137	38'032	36'941	143'259
<b>Part nette Etat indemnité trafic urbain</b>		<b>279'633</b>	<b>487'446</b>	<b>1'029'916</b>	<b>1'000'835</b>	<b>972'135</b>	<b>3'769'964</b>
Augmentation indemnité trafic urbain communes avant REDIP (A2+B2+C)		104'344	302'586	813'077	783'394	754'059	2'757'460
Réduction de la déduction impôt préalable		4'122	11'952	32'117	30'945	29'786	108'923
<b>Part nette communes indemnité trafic urbain</b>		<b>108'466</b>	<b>314'539</b>	<b>845'194</b>	<b>814'339</b>	<b>783'845</b>	<b>2'866'383</b>

### Evolution totale de l'indemnité nette à charge des collectivités (CHF, hors renchérissement) :

	2017	2018	2019	2020	2021	Total
<b>Total des indemnités supplémentaires</b>	<b>461'015</b>	<b>931'306</b>	<b>2'029'577</b>	<b>1'966'755</b>	<b>1'904'822</b>	<b>7'293'474</b>
<i>Part de l'Etat</i>	<i>330'674</i>	<i>577'971</i>	<i>1'138'043</i>	<i>1'106'942</i>	<i>1'076'324</i>	<i>4'229'954</i>
<i>Part des communes</i>	<i>130'341</i>	<i>353'335</i>	<i>891'534</i>	<i>859'813</i>	<i>828'498</i>	<i>3'063'521</i>

### 3.6 Conséquences sur les communes

Voir chapitre 3.5

### 3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

Le renouvellement partiel de la flotte de véhicules VMCV, avec des véhicules de dernière génération, réduira tendanciellement les nuisances environnementales et contribuera à la protection de l'environnement ainsi qu'à l'économie d'énergie par une amélioration de la répartition modale en faveur des transports publics.

### 3.8 Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Le projet de décret s'inscrit dans la ligne d'action A2 du plan directeur cantonal (3<sup>e</sup> adaptation, valable dès le 1<sup>er</sup> janvier 2016) dont l'objectif est le suivant : "développer une mobilité multimodale".

*"Le Canton renforce substantiellement les lignes de transports publics sur les axes principaux en les coordonnant avec les transports publics urbains, les pays et les cantons voisins. Il reconnaît le rôle prépondérant des transports individuels dans les régions périphériques et développe leur rabattement sur le réseau de transports publics principal. Il optimise l'utilisation du réseau routier existant, en veillant à son entretien et en renforçant la sécurité. Il maintient, et au besoin renforce, conjointement avec les communes, les lignes de transports publics secondaires pour contribuer à la vitalité des régions périphériques. Il promeut la mobilité douce, notamment pour les déplacements courts, et développe les interfaces de transport."*

### 3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

L'exposé des motifs et projet de décret prend en compte les règles fixées par l'Administration fédérale des contributions AFC en matière de TVA, présentées dans la brochure "Info TVA 10 concernant le secteur Entreprises de transports publics et de transports touristiques" publiée en janvier 2010. Selon cette dernière, les subventions et autres contributions de droit public - auxquelles appartient également la renonciation des pouvoirs publics au remboursement partiel ou complet de prêts - et les avantages procurés par les prêts des pouvoirs publics à des conditions préférentielles d'intérêt, sont considérés comme des contributions d'exploitation qui entraînent en principe une réduction de la déduction de l'impôt préalable.

Pour procéder à la réduction de l'impôt préalable induite par l'obtention de contributions d'exploitation, les entreprises de transports publics appliquent le taux forfaitaire fixé par l'AFC en collaboration avec l'Office fédéral des transports (OFT) et l'Union des transports publics. Ce taux forfaitaire s'élève à 3,8% dès 2017.

Le montant de cette réduction forfaitaire de l'impôt préalable est obtenu en multipliant le montant total des contributions d'exploitation et des remises de prêts (base de calcul) par le taux forfaitaire en question.

### **3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD**

L'article 163, alinéa 2, de la Constitution cantonale oblige, entre autres, le Conseil d'Etat, lorsqu'il introduit une charge nouvelle "à s'assurer de son financement et à proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires". La notion de la charge nouvelle est définie par opposition à celle de la dépense liée.

Une dépense est liée lorsqu'elle est absolument indispensable à l'exécution d'une tâche publique ou d'une disposition légale en vigueur. A l'analyse, il convient d'examiner en particulier la marge de manœuvre dont dispose l'autorité quant au principe de la dépense, quant à sa quotité et quant au moment où elle doit être engagée (art. 7 al. 2 LFin). La solution choisie doit se limiter au strict nécessaire au vu des contraintes juridiques et techniques.

Le projet de décret repose en premier lieu sur l'article 57, 3<sup>e</sup> alinéa de la Constitution vaudoise, qui stipule que "l'Etat favorise les transports collectifs". Le principe de telles contributions étatiques et la forme proposée sont prévus à l'article 6, alinéa 2, chiffre 1 et à l'article 9 de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP).

#### *3.10.1 Principe de la dépense*

Le renouvellement partiel de la flotte VMCV répond à l'objectif de développement d'une mobilité multimodale inscrit dans la ligne d'action A2 du plan directeur cantonal.

*"Le Canton renforce substantiellement les lignes de transports publics sur les axes principaux en les coordonnant avec les transports publics urbains, les pays et les cantons voisins. Il reconnaît le rôle prépondérant des transports individuels dans les régions périphériques et développe leur rabattement sur le réseau de transports publics principal. Il optimise l'utilisation du réseau routier existant, en veillant à son entretien et en renforçant la sécurité. Il maintient, et au besoin renforce, conjointement avec les communes, les lignes de transports publics secondaires pour contribuer à la vitalité des régions périphériques. Il promeut la mobilité douce, notamment pour les déplacements courts, et développe les interfaces de transport."*

#### *3.10.2 Quotité de la dépense*

Les investissements ont été déterminés pour répondre à l'indispensable. Les besoins en véhicules et en systèmes de distribution ont été déterminés au plus juste, dans une perspective à moyen terme, en termes de quantité et de spécificités liés à l'exploitation du réseau VMCV.

Ces investissements font par ailleurs l'objet d'un appel d'offre afin de déterminer l'offre économiquement la plus avantageuse.

#### *3.10.3 Moment de la dépense*

Les investissements à réaliser ne peuvent pas être différés, notamment compte tenu de la nécessité d'assurer la capacité de transport indispensable et de renouveler les équipements amortis et obsolètes, qui engendrent des coûts de maintenance disproportionnés.

#### *3.10.4 Conclusion*

Les garanties d'emprunts proposées comportent exclusivement des dépenses liées. Elles ne sont donc pas soumises aux exigences de l'article 163, 2<sup>e</sup> alinéa Cst-VD.

### **3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)**

Néant

### 3.12 Incidences informatiques

Néant

### 3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant

### 3.14 Simplifications administratives

Néant

### 3.15 Protection des données

Néant

### 3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences financières sur le budget de fonctionnement de l'Etat.

En milliers de francs

Intitulé	Année 2016	Année 2017	Année 2018	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	-	-	-	-	-	-	-
Frais d'exploitation	-	-	-	-	-	-	-
Charge d'intérêt	-	-	-	-	-	-	-
Amortissement	-	-	-	-	-	-	-
Prise en charge du service de la dette	-	-	-	-	-	-	-
Autres charges supplémentaires (indemnités TRV et Urbain VMCV)	-	353	617	1'184	1'152	1'121	4'427
<b>Total augmentation des charges</b>	-	<b>353</b>	<b>617</b>	<b>1'184</b>	<b>1'152</b>	<b>1'121</b>	<b>4'427</b>
Diminution de charges	-	-	-	-	-	-	-
Revenus supplémentaires (30% part communes TRV)	-	22	39	46	45	45	197
<b>Total net</b>	-	<b>331</b>	<b>578</b>	<b>1'138</b>	<b>1'107</b>	<b>1'076</b>	<b>4'230</b>

## 4 CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret ci-après :

# 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 de véhicules

du 16 novembre 2016

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi sur la mobilité et les transports publics du 11 décembre 1990

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

*décète*

### **Art. 1**

<sup>1</sup> L'Etat accorde aux VMCV SA une garantie d'emprunt jusqu'à concurrence de CHF 4'990'000.- pour le renouvellement de leurs systèmes de distribution.

### **Art. 2**

<sup>1</sup> L'Etat accorde aux VMCV SA une garantie d'emprunt jusqu'à concurrence de CHF 25'330'000.- pour le renouvellement partiel de leur flotte de véhicules.

### **Art. 3**

<sup>1</sup> Ces garanties sont valables jusqu'au 31 décembre 2036.

### **Art. 4**

<sup>1</sup> Le montant des garanties est diminué chaque année du montant de l'amortissement comptable des nouveaux systèmes de distribution et des nouveaux véhicules.

### **Art. 5**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a) de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 16 novembre 2016.

Le président :

*P.-Y. Maillard*

Le chancelier :

*V. Grandjean*

**COUTS ET RECETTES SUBSEQUENTS 2017 A 2021 POUR LE TRAFIC URBAIN LIES AUX INVESTISSEMENTS**  
**NOUVELLE BILLETTERIE - FLOTTE DE TROLLEYBUS ET MATERIEL ROULANT**

	<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>
<b>Nouvelle billetterie</b> (mise en service en 2019)					
<b>Couts subséquents :</b>					
Frais de capitaux sur nouveaux emprunts	28'000	59'000	87'000	77'000	67'000
Amortissements comptables sur billetterie actuelle	67'000	67'000	-67'000	-67'000	-67'000
Amortissements comptables sur nouvelle billetterie	-67'000	-67'000	493'200	493'200	493'200
Frais d'entretien sur billetterie actuelle	51'000	51'000	-51'000	-51'000	-51'000
Frais d'entretien sur nouvelle billetterie	-51'000	-51'000	20'000	20'000	20'000
<b>Total des coûts subséquents</b>	<b>28'000</b>	<b>59'000</b>	<b>482'200</b>	<b>472'200</b>	<b>462'200</b>
<b>Part du trafic urbain : 90 %</b>	<b>25'200</b>	<b>53'100</b>	<b>433'980</b>	<b>424'980</b>	<b>415'980</b>
<b>Recettes supplémentaires</b>	<b>186'000</b>	<b>187'860</b>	<b>189'739</b>	<b>191'636</b>	<b>193'552</b>
<b>Part du trafic urbain : 90 %</b>	<b>167'400</b>	<b>167'400</b>	<b>167'400</b>	<b>167'400</b>	<b>167'400</b>

**Matériel roulant sans trolleybus**  
(mise en service entre 2017 et 2018)

<b>Couts subséquents :</b>					
Frais de capitaux sur emprunts actuels à titre indicatif	34'000	22'000	10'000	2'000	1'500
Frais de capitaux sur nouveaux emprunts	70'000	108'000	121'000	106'000	92'000
Amortissements comptables sur parc actuel à titre indicatif	575'100	545'443	545'443	153'759	134'086
Amortissements comptables sur nouveau matériel roulant	473'700	804'100	804'100	804'100	804'100
Frais d'entretien sur parc actuel	-235'000	-235'000	-235'000	-235'000	-235'000
Frais d'entretien sur nouveau parc	240'000	240'000	240'000	240'000	240'000
<b>Total des coûts subséquents</b>	<b>548'700</b>	<b>917'100</b>	<b>930'100</b>	<b>915'100</b>	<b>901'100</b>
<b>Part du trafic urbain : 73 %</b>	<b>400'551</b>	<b>669'483</b>	<b>678'973</b>	<b>668'023</b>	<b>657'803</b>
<b>Recettes supplémentaires</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Part du trafic urbain : 90 %</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

PS contrairement aux renouvellements de la billetterie et des trolleybus, le matériel roulant n'est que partiellement remplacé et pour le reste ce sont des véhicules supplémentaires.

**Nouvelle flotte de Trolleybus**  
(mise en service en 2019)

<b>Couts subséquents :</b>					
Frais de capitaux sur nouveaux emprunts	115'000	218'000	311'000	275'000	239'000
Amortissements comptables sur trolleybus actuel	651'000	651'000	-651'000	-651'000	-651'000
Amortissements comptables sur nouvelle flotte	-651'000	-651'000	1'186'667	1'186'667	1'186'667
Frais d'entretien sur trolleybus actuel	235'000	235'000	-235'000	-235'000	-235'000
Frais d'entretien sur nouvelle flotte	-235'000	-235'000	250'000	250'000	250'000
<b>Part du trafic urbain : 100 %</b>	<b>115'000</b>	<b>218'000</b>	<b>861'667</b>	<b>825'667</b>	<b>789'667</b>
<b>Recettes supplémentaires :</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Part du trafic urbain : 100 %</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>Total des coûts subséquents pour le trafic urbain</b>	<b>540'751</b>	<b>940'583</b>	<b>1'974'620</b>	<b>1'918'670</b>	<b>1'863'450</b>
--	----------------	----------------	------------------	------------------	------------------

<b>Total des recettes subséquentes pour le trafic urbain</b>	<b>167'400</b>	<b>167'400</b>	<b>167'400</b>	<b>167'400</b>	<b>167'400</b>
--	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------

Différentiel coûts vs VMCV 2015							
Charges financière et amortissements		2017	2018	2019	2020	2021	Total
Système de distribution	Intérêts	28'000	59'000	87'000	77'000	67'000	318'000
	Amortissements	-	-	426'200	426'200	426'200	1'278'600
Matériel roulant hors trolleybus	Intérêts	70'000	108'000	121'000	106'000	92'000	497'000
	Amortissements	473'700	804'100	804'100	804'100	804'100	3'690'100
Trolleybus	Intérêts	115'000	218'000	311'000	275'000	239'000	1'158'000
	Amortissements	-	-	535'667	535'667	535'667	1'607'001
<b>Total</b>		<b>686'700</b>	<b>1'189'100</b>	<b>2'284'967</b>	<b>2'223'967</b>	<b>2'163'967</b>	<b>8'548'701</b>
<b>Coûts d'entretien</b>							
Système de distribution		-	-	-31'000	-31'000	-31'000	-93'000
Matériel roulant hors trolleybus		5'000	5'000	5'000	5'000	5'000	25'000
Trolleybus		-	-	15'000	15'000	15'000	45'000
<b>Total</b>		<b>5'000</b>	<b>5'000</b>	<b>-11'000</b>	<b>-11'000</b>	<b>-11'000</b>	<b>-23'000</b>
<b>Produits supplémentaires</b>							
Réseaux VMCV		-186'000	-187'860	-189'739	-191'636	-193'552	-948'787
<b>Résultat d'exploitation (A) (=bénéfice)</b>		<b>-181'000</b>	<b>-182'860</b>	<b>-200'739</b>	<b>-202'636</b>	<b>-204'552</b>	<b>-971'787</b>
Intérêts et amortissements (B)		686'700	1'189'100	2'284'967	2'223'967	2'163'967	8'548'701
<b>Augmentation charges (A+B)</b>		<b>505'700</b>	<b>1'006'240</b>	<b>2'084'228</b>	<b>2'021'331</b>	<b>1'959'415</b>	<b>7'576'914</b>

## Trafic urbain

Charges financière et amortissements							
		2017	2018	2019	2020	2021	Total
Système de distribution	Intérêts (90%)	25'200	53'100	78'300	69'300	60'300	286'200
	Amortissements (90%)	-	-	383'580	383'580	383'580	1'150'740
Matériel roulant hors trolleybus	Intérêts (73%)	51'100	78'840	88'330	77'380	67'160	362'810
	Amortissements (73%)	345'801	586'993	586'993	586'993	586'993	2'693'773
Trolleybus	Intérêts (100%)	115'000	218'000	311'000	275'000	239'000	1'158'000
	Amortissements (100%)	-	-	535'667	535'667	535'667	1'607'001
<b>Total</b>		<b>537'101</b>	<b>936'933</b>	<b>1'983'870</b>	<b>1'927'920</b>	<b>1'872'700</b>	<b>7'258'524</b>
Part Etat 50% (A1)		268'551	468'467	991'935	963'960	936'350	3'629'262
Part Communes 50% (A2)		268'551	468'467	991'935	963'960	936'350	3'629'262
<b>Coûts d'entretien</b>							
Système de distribution (90%)		-	-	-27'900	-27'900	-27'900	-83'700
Matériel roulant hors trolleybus (73%)		3'650	3'650	3'650	3'650	3'650	18'250
Trolleybus (100%)		-	-	15'000	15'000	15'000	45'000
<b>Total</b>		<b>3'650</b>	<b>3'650</b>	<b>-9'250</b>	<b>-9'250</b>	<b>-9'250</b>	<b>-20'450</b>
Part Etat 12.5% (B1)		456	456	-1'156	-1'156	-1'156	-2'556
Part Communes 87.5% (B2)		3'194	3'194	-8'094	-8'094	-8'094	-17'894
<b>Produits supplémentaires</b>							
Réseaux urbain (90%) (C)		-167'400	-169'074	-170'765	-172'472	-174'197	-853'908
Augmentation indemnité trafic urbain Etat avant REDIP (A1+B1)		269'007	468'923	990'779	962'804	935'194	3'626'706
Réduction de la déduction impôt préalable		10'626	18'523	39'137	38'032	36'941	143'259
<b>Part nette Etat indemnité trafic urbain</b>		<b>279'633</b>	<b>487'446</b>	<b>1'029'916</b>	<b>1'000'835</b>	<b>972'135</b>	<b>3'769'964</b>
Augmentation indemnité trafic urbain communes avant REDIP (A2+B2+C)		104'344	302'586	813'077	783'394	754'059	2'757'460
Réduction de la déduction impôt préalable		4'122	11'952	32'117	30'945	29'786	108'923
<b>Part nette communes indemnité trafic urbain</b>		<b>108'466</b>	<b>314'539</b>	<b>845'194</b>	<b>814'339</b>	<b>783'845</b>	<b>2'866'383</b>

## Trafic Régional

Charges financière et amortissements							
		2017	2018	2019	2020	2021	Total
Système de distribution	Intérêts (10%)	2'800	5'900	8'700	7'700	6'700	31'800
	Amortissements (10%)	-	-	42'620	42'620	42'620	127'860
Matériel roulant hors trolleybus	Intérêts (27%)	18'900	29'160	32'670	28'620	24'840	134'190
	Amortissements (27%)	127'899	217'107	217'107	217'107	217'107	996'327
<b>Total (A)</b>		<b>149'599</b>	<b>252'167</b>	<b>301'097</b>	<b>296'047</b>	<b>291'267</b>	<b>1'290'177</b>
<b>Coûts d'entretien</b>							
Système de distribution (10%)		-	-	-3'100	-3'100	-3'100	-9'300
Matériel roulant hors trolleybus (27%)		1'350	1'350	1'350	1'350	1'350	6'750
<b>Total (B)</b>		<b>1'350</b>	<b>1'350</b>	<b>-1'750</b>	<b>-1'750</b>	<b>-1'750</b>	<b>-2'550</b>
<b>Produits supplémentaires</b>							
Recettes réseau régional (10%) (C)		-18'600	-18'786	-18'974	-19'164	-19'355	-94'879
Augmentation indemnité TRV avant REDIP (A+B+C)		132'349	234'731	280'373	275'133	270'162	1'192'748
Réduction de la déduction impôt préalable		5'228	9'272	11'075	10'868	10'672	47'115
<b>Augmentation indemnité TRV</b>		<b>137'577</b>	<b>244'003</b>	<b>291'448</b>	<b>286'001</b>	<b>280'833</b>	<b>1'239'863</b>
Part Confédération (47%)		64'661	114'681	136'981	134'421	131'992	582'736
Part Canton (53%)		72'916	129'322	154'468	151'581	148'842	657'127
<b>Part nette Etat indemnité trafic régional (70% des 53%)</b>		<b>51'041</b>	<b>90'525</b>	<b>108'127</b>	<b>106'107</b>	<b>104'189</b>	<b>459'989</b>
<b>Part Communes indemnité trafic régional (30% des 53%)</b>		<b>21'875</b>	<b>38'796</b>	<b>46'340</b>	<b>45'474</b>	<b>44'653</b>	<b>197'138</b>

## Répartition TRV/Urbain

Pour le calcul de l'évolution des indemnités à charges des collectivités, il faut tenir compte de la répartition des investissements entre trafic régional et trafic urbain suivante:

Produits supplémentaires : 10% imputables au trafic régional et 90% imputables au trafic urbain ;

Coûts supplémentaires systèmes de distribution : 10% imputables au trafic régional et 90% imputables au trafic urbain ;

Coûts supplémentaires matériel roulant (hors trolleybus) : 27% imputables au trafic régional et 73% imputables au trafic urbain ;

Coûts supplémentaires trolleybus : 100% imputables au trafic urbain.

## Intérêts et amortissements

## Amortissements

## Trolleybus et billetterie

-Acquisition et activation en une seule étape en 2019

## Autres véhicules

- Activation à la fin de la livraison de la catégorie concernée en 2017 et 2018.

Le moment de l'activation correspond à l'année à laquelle le dernier acompte sera versé.

## Intérêts

- Taux d'intérêt constant de 2% ;

- Intérêts dégressifs calculés en tenant compte d'un amortissement trimestriel des emprunts ;

- Calculés sur une période de 10 ans, y compris pour les trolleybus, indépendamment

de l'amortissement comptable des objets ;

- Prise en compte de la contraction des emprunts à différents