

**RAPPORT DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Exposé des motifs et projet de décret accordant aux Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA (MBC) une garantie d'emprunt de l'Etat de Vaud de CHF 66'630'000.- pour le financement d'un dépôt-atelier, à Denges, pour la flotte routière du Littoral

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le mardi 8 février 2022, à la salle du Bicentenaire, Place du Château 6, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker, Alice Genoud, Anne-Laure Métraux-Botteron, Cloé Pointet, Catherine Labouchère (qui remplace Jean-Luc Bezençon), Sylvie Pittet Blanchette (qui remplace Vincent Jaques), Blaise Vionnet (qui remplace Jean-Christophe Birchler), Patrick Simonin (qui remplace Pierre Volet), Jean-François Cachin, Cédric Echenard, Alexandre Rydlo, Aurélien Clerc (qui remplace Stéphane Rezso), Pierre-Alain Favrod, José Durussel, et de M. Jean-François Thuillard, président. Jean-Christophe Birchler, Vincent Jaques, Stéphane Rezso, Pierre Volet, Jean-Luc Bezençon étaient excusés.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre- Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Jean-Charles Lagniaz, chef de la division management des transports (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séance.

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

La cheffe de département indique que cet objet est une demande d'activation de la garantie de l'Etat pour la part fédérale que les MBC ne peuvent pas activer. En effet, la part fédérale est activable lorsqu'il s'agit de prestation de trafic régional. Or la majeure partie de l'activité des MBC concerne du transport urbain. Cette compagnie de transport a beaucoup grandi, dans un district concerné par une forte augmentation démographique. L'augmentation des prestations en transports publics a commencé et va s'intensifier en fonction des décisions des communes concernées. L'augmentation sera importante, car les communes du schéma directeur de la région morgienne ont prévu un triplement de la part modale en transports en commun à l'horizon 2030. Cela nécessite une adaptation de la flotte des véhicules qui va transporter ces personnes. La stratégie des MBC est de s'équiper de locaux qui pourront servir à entreposer et entretenir le matériel roulant, soit une centaine de bus. Actuellement, les MBC occupent une parcelle à Tolochenaz, qui est trop petite pour accueillir les activités de déploiement de l'offre. Une parcelle à Denges a été identifiée et la Migros va vendre cette parcelle aux MBC. Le projet prévoit la construction de deux bâtiments reliés entre-eux par le sous-sol pour les activités d'entretien et de stationnement des bus urbains et régionaux. Ces bâtiments prévoient aussi des locaux d'exploitation pour gérer la compagnie, des voies de circulation et des espaces de stationnement pour les véhicules légers. Dans le cadre de l'activation de cette garantie, des travaux d'aménagement sont également prévus sur la RC pour faciliter l'insertion et la sortie des véhicules pour les injecter dans le trafic. Le coût d'investissement sera assumé par la compagnie des MBC, qui va emprunter sur les marchés. C'est pour permettre cela qu'une garantie d'emprunt est nécessaire. Les règles fédérales impliquent que la garantie fédérale est activable pour la part trafic régional. Comme l'offre des

MBC est à 84.16% constituée de transports urbains, il est nécessaire d'activer la garantie d'emprunt cantonale. La relative urgence de cette garantie d'emprunt est liée au fait que la compagnie a commencé les travaux de fouilles archéologiques nécessaires. Une bonne partie de ces fouilles sont financées par la Migros. L'octroi rapide de cette garantie par le Grand Conseil permettrait d'éviter une interruption de chantier, ce qui serait un gain d'efficacité et d'efficience économique. Les communes sont très étroitement associées au projet, qui a fait l'objet de consultations intercommunales. La décision d'augmenter massivement l'offre a été prise par les communes du schéma directeur de la région morgienne elles-mêmes. S'agissant des coûts, 60 % concernent les bâtiments eux-mêmes, pour environ CHF 50 mio de construction. L'autre montant important concerne l'acquisition du terrain. Les MBC vont par ailleurs vendre leur parcelle de Tolochenaz. Un repreneur potentiel est déjà identifié qui arrangera bien la région, car le SDIS pourrait y installer la nouvelle caserne des pompiers, idéalement située proche de l'autoroute et des accès à la ville et aux axes du district de Morges. Cet EMPD est conforme à l'application stricte des ordonnances fédérale et de la loi sur les transports publics du canton de Vaud.

Le directeur général de la DGMR évoque de nombreux échanges avec la DGMR sur le projet lui-même, sur son dimensionnement, son mode de construction, la gestion environnementale globale du chantier, l'objectif d'établir un plan de mobilité d'entreprise concernant le nombre de places réservées aux collaborateurs, etc. Ces échanges ont permis de déterminer que le projet proposé a la bonne dimension. Il s'agit d'une vision à long terme et les éléments reçus confirment que ce projet est bon.

3. DISCUSSION GENERALE

Une députée déclare ses intérêts comme membre de commission de gestion en charge du DIRH. Elle a procédé à une visite de cette entreprise sur place avec le directeur général de la DGMR. Elle confirme ce qui a été annoncé, avec une visite intensive et des réponses apportées aux nombreuses questions posées. Ce projet répond à une nécessité de développement à terme de toute la communauté de ce district.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSE DES MOTIFS

(Seuls les chapitres ayant fait l'objet de remarques sont mentionnés)

1. Présentation du projet

Un député demande des précisions sur le fait que les éléments présentés ci-dessous reposent sur le projet d'ouvrage, avec des offres rentrées couvrant 80% du coût de construction.

Le directeur général de la DGMR répond qu'en l'état actuel du projet, les soumissions sont rentrées pour ce pourcentage. Les soumissions de second œuvre sont par exemple devisées dans le projet, mais les soumissions ne sont pas encore rentrées. Lorsque 80% des soumissions sont rentrées, cela offre une très bonne vue pour ce type de projets.

1.1 Motifs de l'investissement

Un député constate que le nombre de voyageurs va augmenter. Il demande si le même type de bus articulés que les TL est prévu. Il demande si des collaborations seraient possibles pour l'entretien.

Le chef de la division management des transports répond que l'offre des MBC est produite principalement avec des bus standard de 12m, à l'exception de la ligne 701 en direction de hautes écoles, qui est exploitée avec des bus articulés depuis 2 ans. Le dépôt actuel de Tolochenaz n'est pas dimensionné pour recevoir des bus articulés. Dans les prévisions des communes du schéma directeur de la région morgienne, en plus d'avoir identifié le besoin d'augmenter la fréquence, la capacité doit elle aussi être augmentée. Cela induit un changement de paradigme dans la production de l'offre de bus, avec majoritairement des bus articulés, mais pas de bus à double articulation.

Le directeur général de la DGMR précise que ces bus articulés sont les mêmes types de bus que ceux qui équipent les TL. L'appel d'offres n'a cependant pas encore été réalisé et il n'est pas possible de savoir si le constructeur sera le même que pour les TL. Les synergies de maintenance sont quant à elles compliquées, car avec un périmètre, un dimensionnement du réseau et des bus engagés de manière intensive, il est nécessaire d'être réactif. Disposer d'un atelier performant avec un tel nombre de véhicules est optimal en termes d'exploitation. La taille critique est suffisante au niveau technique et de la maintenance. Il peut y avoir des

synergies entre entreprises pour des entretiens particuliers. Et les heures supplémentaires peuvent aussi se louer entre entreprises.

La cheffe de département évoque les synergies dans la partie ferroviaire des MBC, au-delà des bus. En effet, l'entretien des bogies des compagnies régionales est réalisé chez Railtech à Villeneuve.

1.1.5 Stratégie de maintenance

Un député remarque qu'il est prévu d'augmenter de 130% les courses productives, ce qui implique un doublement de la flotte routière. Il demande des explications à ce sujet.

Le directeur général de la DGMR répond que l'augmentation de 130% de l'offre productive se décline dans des offres qui se traduisent en lignes. En fonction de leur longueur, du système d'exploitation mis en place, elles nécessitent par exemple plus ou moins de véhicules. Il n'est pas possible de faire un ratio entre l'augmentation du pourcentage de l'offre et le nombre de véhicules. Les lignes urbaines vont à priori nécessiter plus de véhicules que des lignes régionales à plus longue distance.

Le chef de la division management des transports ajoute qu'il y aura une densification de l'offre sur des lignes existantes et sur de nouvelles lignes. L'augmentation de l'offre va requérir plus de moyens pour pouvoir y parvenir, en fonction de la typologie de la ligne, de sa durée de parcours, de la manière dont elle est exploitée (enchaînement de ligne ou aller et retour).

1.1.6 Choix du site

Une députée demande si le site de Cossonay est déjà existant et s'il devra être renforcé à terme.

Le chef de la division management des transports répond que le dépôt de Cossonay existe déjà, et accueille les bus des lignes régionales à côté du centre du TCS. Ce dépôt a des capacités suffisantes, qui vont même pouvoir augmenter à l'horizon de la mise en service du dépôt de Denges, car une partie des courses seront injectées depuis le bas de ligne.

1.1.7.1 Evolution des technologies de propulsion

Une députée remarque que la technologie ne permet pas de passer aux bus électriques dès à présent, mais que le département reste attentif à l'évolution des technologies de propulsion. Elle demande s'il est imaginable de passer à des modes plus propres, comme les bus à hydrogène, au fur et à mesure de l'évolution et des commandes.

La cheffe de département répond qu'une étude est réalisée pour évaluer les possibilités du marché. Les compagnies le font également elles-mêmes. En fonction de l'offre disponible sur le marché, les MBC ne peuvent passer au tout électrique. Les bus à hydrogène sont également étudiés. Avec des coûts très élevés pour l'hydrogène et l'électrique, le marché va se développer, mais ne permet pas encore de passer à une autre technologie.

Le directeur général de la DGMR ajoute que la décarbonation des parcs de véhicules est une préoccupation de toutes ces entreprises. Considérant les besoins pour le trafic régional avec de nombreux kilomètres et des arrêts courts et peu fréquents, les possibilités ne sont pas les mêmes que pour les transports urbains. Des projets se mettent en place dans le canton. En cas de passage à des bus électriques, le site de Denges sera dimensionné pour pouvoir installer des stations de recharge.

1.1.7.2 Vision à long terme

Une députée se réfère au « Tableau 2 : Evolution de l'offre et du nombre de bus » et constate qu'en fonction de la demande, des lignes prévues à l'horizon 2030 pourraient être toutefois mises en place de manière anticipée, soit en 2023 ou en 2024. Elle demande des précisions à ce sujet si le dépôt n'est pas encore construit.

Le chef de la division management des transports répond que la mise en service des lignes est une décision conjointe des commanditaires que sont les communes. Sur la base des propositions de l'entreprise et de l'analyse de la demande, les commanditaires peuvent décider de mettre en place une nouvelle ligne. Concernant le dépôt, à l'heure actuelle, les MBC se basent sur le site de Tolochenaz et pour permettre de faire le tampon, des places sont louées à l'entreprise Friderici. L'idéal serait que le dépôt soit prêt avant, ce qui permettrait d'augmenter l'offre de manière graduelle et de rapatrier des lignes au dépôt de Denges.

Le directeur général de la DGMR remarque qu'en 2018, les MBC exploitent 53 bus et que 7 bus supplémentaires sont prévus en 2023. Les bus doivent encore être commandés et soumis à un marché public. Ils ne seront pas disponibles tout de suite et des solutions provisoires peuvent se mettre en place.

1.2.1 Objectifs

Une députée demande quels sont les résultats concernant le plan de mobilité ainsi que les réflexions concernant couverture de la toiture par des panneaux solaires.

Le chef de la division management des transports répond que le plan de mobilité est une charge au permis de construire. Il implique de présenter un plan de mobilité qui corresponde à l'actualité, avec un nombre minimal de places individuelles. Cependant avec un site de production, le fait que des travailleurs commencent leur service très tôt ou très tard va être intégré dans le dimensionnement. Ce plan n'est pas encore établi. Il est par ailleurs prévu de couvrir les toitures de panneaux solaires.

1.3.1 Estimation des coûts d'investissement

Un député demande des précisions sur le prix du m² en zone industrielle à Denges, qui semble supérieur à celui de la parcelle de Tolochenaz.

La cheffe de département répond que le canton n'est pas négociateur dans ce dossier. La vente se passe entre la Migros et les MBC.

Un député est surpris qu'une entreprise de transports publics doive financer des travaux pour CHF 1.4 mio pour des aménagements routiers sur la RC79 hors localité. Il demande des explications pour ce montant.

Le directeur général de la DGMR répond que c'est un projet tiers et que le canton n'a pas besoin de ces aménagements. Comme pour toute entreprise privée ou publique, l'aménagement des accès à sa parcelle et l'adaptation de la voirie cantonale sont systématiquement mis à la charge du projet. Il s'agit d'accès particuliers pour des véhicules articulés, avec des présélections.

1.3.2.1 Désinvestissements

Un député comprend l'agrandissement et l'acquisition de la parcelle de Denges. Le site de Tolochenaz sera vendu et il demande comment est utilisée cette parcelle dont la vente est estimée à CHF 3'564'000.-, un prix qu'il considère comme plutôt bas. Il demande s'il y a un risque que le site change d'affectation, de zone industrielle à zone à bâtir. Cela a en effet un impact sur le tarif lors de la vente de la parcelle.

Le directeur général de la DGMR répond que les MBC veulent conclure la meilleure affaire possible. Cette estimation repose sur une expertise qui correspond au prix du marché.

Le chef de la division management des transports précise que l'avenir de la zone industrielle « En Molliau », dans laquelle se trouvent les places de stationnement louées, n'est pas encore connu à ce jour. Son développement ou sa transformation en zone d'habitation ne garantissent pas le maintien des places de stationnement dans le futur. Il ne s'agit pas de la parcelle de Tolochenaz.

La cheffe de département ajoute que la parcelle de Tolochenaz est une parcelle industrielle. La valorisation de cette parcelle à des fins de logement est incompatible avec les activités qui la jouxtent (déchetterie, autoroute).

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

Lausanne, le 16 février 2022.

*Le rapporteur :
(Signé) Jean-François Cachin*