



Au Conseil communal
De et à
1530 Payerne

PAYERNE, le 2 octobre 2024

Rapport de la Commission des finances

Préavis n° 15/2024

Demande de crédit pour la prolongation de la ligne de bus urbain existante et mise en service d'une seconde ligne

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux,

Conformément à l'article 53 al. 4 let. h du Règlement du Conseil communal, la Commission des finances (ci-après : « CoFin ») vous fait part de son avis sur le préavis cité en titre.

Pour ce faire, la CoFin s'est réunie à 3 reprises.

Préambule

La première ligne de bus urbain exploitée par CarPostal à Payerne a été inaugurée en décembre 2018. Celle-ci participe activement au changement de mobilité qui a été initié dans la Ville de Payerne. L'analyse et les propositions issues du concept communal de mobilité établi début 2024 par le bureau Christie & Gygax, confortent cette direction. Par ce préavis, il s'agit aujourd'hui de mettre en œuvre une partie de la stratégie de mobilité à l'échelle du territoire communal, et ainsi de compléter l'offre du transport en commun en Ville de Payerne, par l'introduction d'une deuxième ligne de bus urbain. Ce qui, en fait, une des mesures phare du programme de législature (Ville de Demain). La commune de Fétygny est demandeuse d'un arrêt sur son territoire avec une participation financière annuelle. Début 2024 un projet a émergé en lien avec cette mobilité sur l'ensemble du site de l'Aéroport, où là, il s'agit de la création d'un parking mutualisé qui offrirait diverses options aux utilisateurs. Celui-ci sera



également desservi par le bus urbain pour désengorger le stationnement au centre-ville et également pour anticiper les besoins de la future zone sportive communale. Le tracé des lignes futures sera adapté afin de s'aligner sur les horaires des CFF.

Analyse

La COFIN s'est interrogée sur le contenu de l'analyse du bureau Christe & Gyga mandaté. Nous n'avons malheureusement pas pu obtenir le rapport, mais la coordination entre celui-ci et le projet lauréat du MEP de la requalification du centre-ville étant en cours, de ce fait une communication à la population des mesures issues de ce rapport est prévue courant novembre.

Lors de la création de la première ligne, un appel d'offre de service a abouti en 2017 à un contrat-cadre d'une durée initiale de deux ans d'exploitation de la ligne de transport public. Ce contrat est reconductible tacitement d'année en année pour la durée de la concession attribuée à CarPostal, soit jusqu'au 11 décembre 2028. Le contrat-cadre n'a pas été remis en question lors des discussions portant sur la deuxième ligne sujette à ce préavis. La commune de Payerne loue une prestation et n'est pas propriétaire des véhicules. CarPostal s'occupe de la maintenance et de la mise à disposition d'un chauffeur.

La Commune de Payerne trouve un intérêt à étendre son réseau de transport à des communes limitrophes, elle compte sur une augmentation de la fréquentation de la ligne, avec une retombée financière et d'image. Les participations annuelles de tiers indiquent une durée de paiement jusqu'à la fin de vie des bâtiments ou la suppression de la ligne pour les Rives de la Broye et du HIB. Celle avec Fétigny court sur une durée de 25 ans sous réserve de l'existence de la ligne.

La COFIN s'est également interrogée sur la future création d'un parking sur le site de l'Aéropôle et de son financement. La Municipalité nous a communiqué qu'actuellement, les coûts d'étude préliminaire du parking mutualisé sont inclus dans le préavis du crédit d'études pour le master plan Aéropôle 1 et 2 (n° 8/2024). Il est prévu de rendre carrossable une surface en tout-venant côté gauche de la route d'accès à l'Aéropôle. De cette manière, il sera possible d'offrir la possibilité rapide de parcage. De cette manière, la surface pourra être augmentée au fur et à mesure des besoins. Ce parking sera payant, avec un système d'horodateurs. Le contrôle et la gestion sera effectuée en interne à la Commune. Une solution pérenne sous forme de parking silo est envisagée à moyen-long terme suivant l'usage. Affaire à suivre.

Aucun sondage n'a été effectué auprès de la population. Les arrêts ont été proposés sur la base des besoins identifiés par les services communaux, en cohérence avec les bassins de population qui pourraient être desservis. Toutefois, les services ont été sensibles aux demandes, notamment pour les quartiers autour du stade et pour la zone industrielle de la Palaz.



Il est regrettable que la Municipalité n'ait pas approché les grandes enseignes comme (Lidl, Landi, Jumbo) avant l'établissement de la ligne afin de solliciter leur participation.

La COFIN a demandé la raison pour laquelle, sur l'arrêt des Grandes-Rayes l'aménagement de nouveaux trottoirs était majoré de 72% par rapport aux autres arrêts budgétés. La Municipalité nous a répondu qu'il n'existe actuellement aucun aménagement. Le trottoir doit être entièrement construit (des fondations aux bordures conformes à la LHand) ce qui n'est pas le cas pour d'autres arrêts qui bénéficient déjà d'une infrastructure existante.

Le futur tracé a été présenté aux commerçants qui ont assisté à la présentation du projet lauréat du MEP. La Municipalité n'a pas reçu de remarques particulières à ce sujet lors de cette occasion.

La COFIN a demandé l'impact financier de cette nouvelle péréquation intercommunale (NPIV) pour la commune de Payerne. Selon la municipalité, le taux de prise en charge du déficit par la péréquation est de 60%. **À titre d'exemple**, les explications suivantes nous ont été données.

Coût annuel d'une ligne de bus urbain	300'000.-
Prise en charge déficit à hauteur de 60%	- 180'000.-
Participation au pot commun pour les transport publics	1'200'000.-
Coût effectif ligne de bus après déduction	- 180'000.-
Montant péréquation net pour les transports publics	1'020'000.-

Ainsi, dans le cas où le déficit à charge d'une commune pour ses transports publics est plus grand, la prise en charge de ce montant sera aussi supérieure tout en ayant un impact minime sur le pot commun. A titre informatif, le montant de ce pot commun cantonal est d'environ Fr.100'000'000.00.

Dans notre exemple, si on rajoute une ligne de bus qui a un déficit annuel de 200'000.-

Coût annuel de deux lignes de bus urbain	500'000.-
Prise en charge déficit à hauteur de 60%	- 300'000.-
Participation au pot commun pour les transport publics	1'200'000.-
Coût effectif ligne de bus après déduction	- 300'000.-
Montant péréquation net pour les transports publics	900'000.-

On remarque donc que la seconde ligne réduit l'impact pour la commune concernée, même si celui-ci sera noyé dans les différents objets de la péréquation.



Le canton se base selon les données communiquées par les sociétés de transport qui donnera lieu à une compensation. Le décompte final de la péréquation 2025 devrait se baser sur les acomptes 2025 à CarPostal déduction faite du solde final 2024 (bien entendu inconnu à ce jour).

La Municipalité nous a communiqué de la fréquentation sur la 1^{ère} ligne, calculée sur 253 jours d'exploitation

- 2021 : 46'660 personnes
- 2022 : 63'334 personnes
- 2023 : 73'049 personnes

Conclusion

La 1^{ère} ligne de bus est déficitaire, et ce, après plus de cinq ans d'exploitation. Les offres en transport public ne peuvent pas être bénéficiaires à moins d'être propriétaire d'un prestataire à la manière des Transports publics Lausannois (TL), par exemple. Il s'agit d'une offre de service à la population. Plus l'offre sera attractive et donc utilisée par la population, moins elle sera déficitaire. La fréquentation est le plus grand levier. En parallèle, une mise à disposition d'espaces publicitaires sur ces bus afin de bénéficier de rentrées supplémentaires.

Les arrêts où il existe déjà une infrastructure ne seront pas adaptés dans un premier temps, pour des raisons de coûts, afin de permettre une certaine souplesse dans leur positionnement durant les premiers temps d'exploitation de la ligne. Ils seront ensuite mis aux normes en parallèle de projets routiers.

La nouvelle péréquation (NPIV), qui sera en vigueur dès 2025, prévoit la prise en charge d'une partie du déficit des lignes de transport urbain. Cette prise en charge ne concerne que les lignes reconnues par la DGMR (soit celles qui entrent dans la répartition par bassins des transport régionaux ou qui bénéficient du subventionnement de l'État pour les lignes de trafic urbain comme définies par la LMP), comme les lignes urbaines de Payerne.

L'éventuelle prise en charge du déficit de notre seconde ligne entrera dans le « pot commun » des déficits à financer pour toutes les communes au prorata de la population. Nous ignorons totalement l'évolution des lignes urbaines dans les autres communes et, donc celle de ce pot commun.

Mais il est vrai toutefois que, mécaniquement, la péréquation horizontale conduit à une prise en charge d'une partie du déficit d'une ligne urbaine reconnue par la DGMR, ce qui en réduit l'impact pour la commune concernée, même si celui-ci sera noyé dans les différents objets de la péréquation.

Préavis n° 15/2024



Au vu de ce qui précède, la Commission des finances vous propose, à la majorité, de voter les résolutions suivantes :



Le Conseil communal de Payerne

Vu le préavis n° 15/2024 de la Municipalité du 19 juin 2024 ;

Oùï le rapport de la Commission des Finances ;

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour :

Décide

Article 1 :	d'accepter la mise en service de la seconde ligne de bus urbain et la prolongation de la ligne existante pour des coûts d'aménagement uniques de Fr. 380'000.— TTC et des coûts d'exploitation annuels totaux de Fr. 717'000. —, montant dont il y aura lieu de déduire les participations attendues de tiers;
Article 2 :	d'autoriser la Municipalité à financer le montant de Fr. 380'000.— par les fonds disponibles en trésorerie ;
Article 3 :	d'autoriser la Municipalité à amortir le montant de Fr. 100'000.— par un prélèvement sur le compte fonds de réserve n° 9.282.1800 « transports publics : ligne urbaine » et à amortir le solde de Fr. 280'000.— par un prélèvement sur le fonds n° 9.282.2040 « Ville de demain » ;
Article 4 :	d'autoriser la Municipalité à intégrer aux comptes de fonctionnement, dès l'année 2025, le montant de charges additionnelles estimées à Fr. 444'500.—, dont il y aura lieu de déduire les recettes de participations annuelles attendues de la part de tiers.



Veillez croire, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux, à l'expression de nos sentiments dévoués.

La Commission des finances :

Laura Macchia

Présidente

Vânia Andreia Silva Reis

Membre

Sarah Neuhaus

Membre

Jean-François Rossier

Membre rapporteur

Sylvain Quillet

Vice-président

Christian Pingoud

Membre