

Préavis municipal n° 03 – 2025

Remplacement des bus PPDLV

Monsieur le Président,
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

Préambule

Les Communes de Penthaz, Penthaz, Daillens et Lussery-Villars sont liées par un contrat de droit administratif pour l'exploitation et la gestion des bus PPDLV. La Commune de Penthaz est la commune boursière et contractuelle. L'acquisition de nouveaux bus passe donc par un préavis soumis à l'acceptation du Conseil communal de Penthaz. En raison de la nouvelle comptabilité MCH2, l'achat en leasing de nouveaux bus doit également être soumis à l'acceptation du Conseil communal.

A noter que même si les trois autres communes ne peuvent se prononcer sur ce préavis, elles ont bien entendu été informées de la particularité de cette démarche par le biais des responsables du dicastère concerné au sein de chaque Municipalité. Une répartition des frais sera faite en temps utile, sur la base d'un montant porté au budget des communes concernées.

La démarche commune vise à choisir les meilleurs véhicules en prenant en compte du prix d'achat, de la consommation énergétique, et du coût d'entretien.

Historique

Voilà plus de 10 ans que les véhicules PPDLV circulent sur nos routes, servant de lien pour la population, les entreprises et les Communes. Ces transports ont été assurés en premier lieu par des véhicules de la marque Citroën, puis Opel a succédé en septembre 2018 à la marque aux chevrons.

La création de cette ligne avait été motivée afin et de bénéficier d'un transport gratuit afin de rallier la gare, la bibliothèque intercommunale, le local des jeunes, ainsi que les divers terrains de sport, places de jeux, commerces locaux, médecins ou permanence médicale.

Nos véhicules parcourent environ 150 kilomètres par jour et affichent actuellement plus de 280'000 km chacun. L'entretien est assuré hors garantie par des garages régionaux. Pneus et services sont les principales interventions que ces véhicules ont connues. L'un des deux véhicules a vu sa boîte à vitesse mécanique remplacée ; pour remédier à cette problématique, il nous a semblé opportun d'opter pour une boîte automatique. La panne la plus récurrente et compliquée est la rupture de la courroie de transmission servant à ouvrir la porte latérale. Le prochain véhicule devra impérativement fonctionner avec une ouverture mécanique à pignons.

Choix des véhicules

Dans un premier temps, il a été décidé de faire appel à un bureau spécialisé pour nous permettre de déterminer précisément le type de véhicule le plus adapté à l'utilisation quotidienne de ces deux bus. L'offre du bureau consulté a été jugée excessive. C'est donc sur la base de demandes d'offre à plusieurs sociétés de vente de véhicules et de l'expérience de mécaniciens, chauffeurs et membres de la branche automobile que cette analyse est issue. Le bus utilisé pour la liaison Penthaz - Penthalaz - Daillens nécessite d'avoir au minimum 14 places alors que celui affecté aux trajets Penthalaz - Gare - Lussery-Villars devra avoir une capacité d'au minimum 17 places.

Divers types de motorisation

Nos recherches nous ont permis de passer en revue les principaux types de motorisations :

Hydrogène

Le véhicule équipé de cette motorisation contient une pile à combustible qui transforme l'hydrogène du réservoir et l'oxygène de l'air en courant électrique qui à son tour entraîne le moteur électrique et charge la batterie en cas de besoin. Actuellement, 95 % de l'hydrogène est produit à partir du méthane, une énergie fossile, ce qui rend le bilan carbone médiocre. Pour information, le prix d'un kilo d'hydrogène est d'environ CHF 20,- pour une autonomie de 100 kilomètres.

Moteur à gaz

Si la tendance au moteur à gaz est réelle, peu de véhicules de la catégorie qui nous intéresse sont équipés de ce combustible. Son inconvénient majeur est qu'il consomme deux fois plus de carburant qu'un moteur diesel et qu'aucune station à gaz existe dans nos quatre Communes, la plus proche étant à Cossonay.

Electrique

Avec un moteur électrique, l'impact carbone est certes sensiblement meilleur. Si l'électricité a prouvé son utilité avec les transports en commun (chemins de fer, trolley et tramway), elle est aussi une alternative intéressante pour le transport de particulier. La vente des véhicules électriques a nettement augmenté depuis quelques années, le parc d'occasions également.

Moteur à essence ou diesel

Ces moteurs sont encore les plus répandus. Le choix en terme de marques est large et varié. Le combustible recommandé pour nos bus est le diesel. Les moteurs de dernière génération bénéficient des dernières évolutions et adaptations pour répondre aux normes antipollution de plus sévères.

Malgré le travail des chercheurs et de toutes les innovations dans ce domaine, le bilan carbone reste problématique.

Motorisations retenues

A la suite des études et des renseignements pris, les deux motorisations les plus adaptées sont au diesel ou à l'électrique. Ci-dessous, vous trouverez deux tableaux comparatifs des principaux avantages et inconvénients de ces deux types de moteurs.

Moteur électrique

Avantages	Inconvénients
Silence	Autonomie limitée des batteries
Ecologie	Temps de recharge long
Coûts d'entretien réduit	Nécessité d'installations de bornes de recharges rapides
	L'entretien et le dépannage nécessitent l'intervention d'un personnel spécialisé donc moins répandu.

Moteur thermique Diesel

Avantages	Inconvénients
Carburant facile à trouver	Polluant
Autonomie	Entretiens plus coûteux
Technologie éprouvée	Services plus nombreux
Confort	
Prix d'achat encore plus avantageux	
Intervention/réparation possible par n'importe quel mécanicien	

Pour conclure ce rapport, nous tenons à préciser que la préparation de ce préavis a nécessité la prise de nombreux renseignements auprès d'entreprises de transport, comme MBC, CarPostal, mais également Taxi Dany, Enzo location ainsi que de spécialistes de la branche automobile.

Il est intéressant de constater que si le véhicule électrique a fait ses preuves et s'est beaucoup amélioré dans la branche du transport privé ainsi que pour des transports de grande envergure (train, tramway, etc.), dans la catégorie qui nous intéresse, soit le transport de 14 à 17 personnes, l'expérience des quelques entreprises qui se sont équipées de véhicules électriques n'est pas convaincante. De manière générale, les entreprises de location préfèrent faire confiance au moteur thermique. Les risques invoqués sont que les batteries équipant ces véhicules ne sont pas plus grandes que celle des véhicules de tourisme et que les bus étant plus lourds, l'autonomie ne s'avère pas satisfaisante pour assurer le transport journalier. En effet, un terrain accidenté, une forte pluie, la neige, le froid ou le chaud peuvent considérablement modifier l'autonomie qui est estimée, dans de bonnes conditions, à environ 200 kilomètres.

Beaucoup estiment donc qu'il est prématuré de choisir l'option électrique compte tenu de l'autonomie nécessaire, des variations de niveau des parcours à effectuer (côtes), du manque de points de recharge, de la maintenance et de l'entretien, de la fiabilité et de la qualité de la batterie, ainsi que du manque d'expérience dans le domaine du bus de transports de personnes.

Finalement, après avoir pris connaissance des différentes opinions professionnelles et en considérant l'usage actuel, le passage à l'électrique pour nos bus est prématuré. Dans 5 ans, la technologie de fabrication et la capacité des batteries seront plus fiables, et le passage à l'électrification ne sera même plus une discussion, mais une décision indiscutable. En conclusion nous vous proposons d'acquérir deux bus de marque Ford sur la base des deux offres ci-jointes.

Comptabilisation et financement

Les nouveaux véhicules seront pris en leasing. Les véhicules seront intégralement payés à la fin du leasing. Il ne subsistera qu'une très faible valeur résiduelle. De plus, la durée d'amortissement de l'investissement correspond à la durée du leasing. Par conséquent, il s'agit d'un leasing dit financier, soit une manière de financer l'acquisition d'un bien et non la location de celui-ci. Selon les principes du MCH2, lors de ce type de leasing, l'investissement doit être porté à l'actif du bilan et la dette y relative au passif.

L'investissement sera donc porté au compte 1406.11 « Bus PPDLV en leasing » pour la somme totale de CHF 140'000.-.

La dette de leasing sera comptabilisée dans le compte 2067.11 « Contrat de leasing bus PPDLV » pour un montant de 130'000.-. La différence représente l'acompte initial. Il sera supporté par la trésorerie courante.

L'amortissement de l'investissement sera effectué sur 5 ans la première fois l'année qui suivra l'acquisition, soit 2026. Le montant annuel de l'amortissement sera de CHF 28'000.- par an et sera comptabilisé dans le 62910.3300.00 « Amortissements planifiés des immobilisations corporelles PA ».

Le paiement du loyer sera divisé entre l'amortissement de la dette et le règlement des intérêts. Ces derniers seront comptabilisés dans le compte 62910.3401.00 « Intérêts passifs des engagements financiers ». Ils représenteront environ CHF 4'000.- la première année et seront, par la suite, dégressif.

Refacturation aux Communes PPDLV

Les charges relatives à cet investissement seront réparties, comme l'ensemble des charges des bus PPDLV, entre les communes selon la clé de répartition choisie. La clé de répartition actuelle est la suivante : 10 % à charge de la Commune de Lussery-Villars qui profite le plus des bus, puis selon la population des quatre communes.

Sur la base de chiffre de la population au 31 décembre 2024, on peut donc dire que Penthaz prendra à sa charge environ 30% des charges évoquées ci-dessus, soit CHF 9'600.-.

En conclusion, on verra le total des comptes indiqués précédemment augmenter du montant total des charges susmentionnées et, en parallèle, la rétrocession des autres Communes dans le compte 62910.4612.00 « Dédommagements des communes et associations intercommunales » augmentera de CHF 22'400.-.

Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation à proprement parlé des véhicules ne devraient pas être sensiblement modifiés. En effet, de nouveaux véhicules à moteur thermique auront la même consommation et les mêmes coûts d'entretien, sur leur durée de vie, que leurs prédécesseurs. Des véhicules électriques pourraient permettre une réduction des coûts d'entretien comme cela est mentionné dans le tableau des avantages/inconvénients.

En conséquence, ces charges d'exploitation faisant déjà partie des charges prévues au budget, elles ne sont pas listées dans le présent préavis.

CONCLUSIONS

En conclusion, nous vous invitons, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers, à bien vouloir prendre la décision suivante :

Le Conseil communal,

- Vu le préavis N° 03 - 2025 – Remplacement des bus PPDLV
- Ouï le rapport de la Commission ad hoc chargée d'examiner cet objet
- Considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour :

décide

- D'accorder à la Municipalité l'autorisation d'acheter deux véhicules pour un montant maximum de CHF 140'000,-
- D'autoriser la Municipalité à financer cette opération par le recours à un leasing
- D'accepter la hausse des charges d'exploitation telles qu'elles figurent dans le chapitre « Comptabilité et financement » du présent préavis

Approuvé par la Municipalité, in corpore dans sa séance du 31 mars 2025

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic :



Jean-François Pollien

La Secrétaire :

Marielle Goy Bommottet

Délégués municipaux Volet technique : Albert Emery, Municipal ; Volet financier : Sébastien Durussel, Municipal

Annexes : offres