

## REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### à l'interpellation Arnaud Bouverat et consorts – Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (VMCV) : ça va vraiment mieux ?

#### **Rappel de l'interpellation**

L'édition du 6 décembre dernier du quotidien 24heures évoquait l'obligation faite à la compagnie de transports publics VMCV (Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve) d'engager dix chauffeurs pour pallier une infraction à la loi sur la durée de travail après un audit de l'Office fédéral des transports. Cet état de fait avait déjà été dénoncé en mars 2018 par une mobilisation du personnel soutenue par le syndicat du personnel des transports (SEV) ; étaient alors dénoncés : une flexibilisation du travail, le manque de budget, des conditions de travail et d'horaires péjorées et le sous-effectif chronique. Dans son rapport d'activité 2018, la compagnie VMCV a mentionné l'engagement de chauffeurs supplémentaires, afin que l'entreprise respecte l'ordonnance sur la durée du temps de travail. Plusieurs législatifs communaux de la Riviera avaient entretemps demandé un audit de l'entreprise non seulement à ce sujet mais également sur la gouvernance de VMCV SA. Si la direction de la compagnie a subi des modifications, aucun audit n'a été publié. Depuis lors, des communes impactées par la hausse de la subvention, notamment en lien avec la prolongation de la ligne 201 à destination de Rennaz, mais pas seulement, puisque d'autres surcoûts sont évoqués, n'épargnent pas de critiques notre canton et se désolidarisent du financement des prestations de VMCV SA. La commune de Montreux mentionne dans son rapport de gestion 2018 qu'il serait excessivement optimiste d'affirmer que tous les problèmes ont été réglés. En octobre dernier, le journal Le Régional se faisait du reste l'écho de problèmes pour les pauses, notamment aux terminus de ligne.

La compagnie VMCV fait partie des rares compagnies de transport entièrement aux mains des communes et sans participation ou représentation cantonale au sein de la société. Le canton de Vaud participe pourtant au financement des prestations du trafic régional et du trafic urbain de VMCV SA. Un audit de la Cour des comptes de 2003 avait relevé que le canton est tenu par la Loi sur les subventions (Lsubv) d'évaluer périodiquement l'efficacité des subventions qu'il octroie. En page 32 dudit rapport, la Cour mentionne que le droit fédéral confère à l'OFT « la responsabilité d'édicter des règles et des standards en matière d'infrastructure et de circulation et d'exercer le rôle d'autorité de surveillance des entreprises concessionnaires. Néanmoins, le canton peut être plus ou moins proactif en matière de sécurité des voyageurs et définir ses objectifs en la matière. » De plus, la Cour insistait dans une observation sur le respect de l'art. 27 al. 2 LSubv et art. 8 al.2 RLSbv qui doit permettre le contrôle des prestations, au-delà des aspects purement financiers. Dans le dernier rapport de la Cour des comptes sur le suivi des recommandations, le Service de la Mobilité a mentionné attendre des développements nationaux et qu'« il est pour le moment difficile pour le canton d'assurer un suivi homogène des indicateurs qualitatifs et environnementaux ».

*Compte tenu de qui précède, nous avons l'honneur de poser au Conseil d'Etat les questions suivantes :*

- 1. Le Conseil d'Etat peut-il garantir au Grand Conseil que la compagnie VMCV respecte l'ensemble du cadre légal régissant les activités de transports publics et en particulier le temps de travail et l'organisation des pauses des chauffeurs ?*
- 2. Le Conseil d'Etat peut-il donner des garanties que la gestion du personnel s'est améliorée en examinant quelques indicateurs (turnover, engagements en CDD/CDI, effectif suffisant, mesures disciplinaires, par exemple) ?*
- 3. Dans le cadre des VMCV et d'autres compagnies de transports subventionnées, le législateur peut-il avoir des garanties que ses subventions soient réservées à des compagnies qui respectent les lois, ordonnances et conventions en vigueur dans la branche ?*
- 4. Bien qu'il ne soit pas membre du Conseil d'administration, le canton de Vaud a-t-il connaissance du contenu de cet audit fédéral, peut-il dans un intérêt public en résumer les points principaux et donner les assurances que ces conclusions seront suivies par la compagnie VMCV ?*
- 5. Les problèmes de gouvernance des VMCV soulevés par plusieurs conseils communaux sont-ils vraiment résolus alors que de nouveaux conflits ont vu le jour avec la prolongation de la ligne 201 ? Au vu de l'accumulation des problèmes, des audits complémentaires sont-ils prévus ?*
- 6. Le canton de Vaud estime-t-il nécessaire de revoir le fonctionnement de son subventionnement et de ses participations au regard des problèmes soulevés par le cas VMCV ?*

*Souhaite développer.*

*(Signé) Arnaud Bouverat  
et 22 cosignataires*

## ***Réponse du Conseil d'Etat***

### **Préambule**

Il apparaît nécessaire au Conseil d'Etat de rappeler au préalable que le Canton de Vaud n'est ni actionnaire, ni membre du Conseil d'administration (CA) des VMCV. Ainsi, la gouvernance des VMCV et le respect des dispositions, notamment légales, sont, au premier chef, du ressort des communes administratrices ou actionnaires.

D'autre part, il convient également de rappeler le cadre légal qui régit les transports publics.

#### Actes normatifs fédéraux

En application de l'article 9 de la loi sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1), l'entreprise de transport doit disposer des autorisations nécessaires pour emprunter les voies de communications et les stations. Elle doit notamment prouver qu'elle respecte les conditions de travail et de salaire usuelles dans la branche (alinéa 2, lettre c).

L'article 11 de l'ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV ; RS 745.11) stipule qu'une concession peut être octroyée uniquement si l'entreprise garantit le respect des dispositions légales (alinéa 1, lettre d). Ainsi, dans le cadre d'un octroi, d'une modification, d'un renouvellement ou d'un transfert de droits de concession, l'Office fédéral des transports (OFT) exige de l'entreprise requérante des indications sur les conditions de travail et sur les contrats collectifs de travail, ainsi qu'une confirmation du respect de la directive OFT sur les conditions de travail de la branche bus, le cas échéant ; le délivrance d'une concession pour le transport régulier et professionnel de voyageurs est donc conditionnée au respect des conditions de travail de la branche.

Conformément à l'article 18 de la loi fédérale sur le travail dans les entreprises de transports publics (Loi sur la durée du travail, LDT ; RS 822.21) et à l'article 62 de son ordonnance (Ordonnance sur le travail dans les entreprises de transports publics, OLDLT ; RS 822.211), la surveillance et l'exécution de la LDT incombent à l'OFT.

#### Bases légales vaudoises

L'article 27 de la loi vaudoise sur les subventions (LSubv ; BLV 610.15) et l'article 8 de son règlement (règlement d'application de la loi sur les subventions, RLSubv ; BLV 610.15.1) requiert de l'autorité compétente de mettre en place une procédure de suivi et de contrôle des subventions sous l'angle de leur adéquation aux principes définis par la loi. Ce controlling des prestations vise notamment à évaluer l'efficacité des subventions, avant tout en termes qualitatifs. Pour ce faire, et dans un souci d'homogénéité et de rationalisation, les cantons se sont concentrés sur le Système de mesure de la qualité mis en place par l'OFT.

#### Système de mesure de la qualité de l'OFT

L'OFT met en œuvre un système de mesure de la qualité (QMS) du transport régional de voyageurs (TRV), conformément à l'article 9 de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16).

Le QMS TRV a été conçu en étroite collaboration avec différents acteurs des transports publics, créant un système national unifié. Des clients-test employés par une entreprise externe évaluent, sur mandat de l'OFT, la propreté, l'ordre, l'état des véhicules et des gares ou arrêts ainsi que la qualité de l'information aux voyageurs. De plus, les données des entreprises de transport sur la ponctualité sont intégrées au QMS. Les données collectées dans le cadre du QMS sont centralisées et analysées.

Pour la Confédération et les cantons, le QMS TRV constitue un important instrument de pilotage grâce auquel ils peuvent définir une série d'exigences minimales. Dans le cas où certains domaines présenteraient des insuffisances, ils peuvent exiger des améliorations par le biais de conventions d'objectifs conclues avec les entreprises de transport. Grâce au QMS, l'OFT s'assure que les pouvoirs publics et les usagers bénéficient de prestations à la hauteur de leurs investissements.

Dans le but de consolider et améliorer le système déjà mis en place, une mise en œuvre du QMS pour le trafic urbain demeure optionnelle ; il suppose néanmoins que les autorités organisatrices, à savoir les Communes desservies par le réseau urbain en question, en fassent la demande et en assument les frais en découlant.

## Réponse aux questions

1. *Le Conseil d'Etat peut-il garantir au Grand Conseil que la compagnie VMCV respecte l'ensemble du cadre légal régissant les activités de transports publics et en particulier le temps de travail et l'organisation des pauses des chauffeurs ?*

Les services fédéraux sont seuls compétents pour réaliser les procédures de contrôle et le suivi des charges qu'ils formulent. Ceci est le cas pour la loi sur la durée du travail, comme pour toute autre loi fédérale par ailleurs. Il va sans dire que les services ayant effectué un audit réalisent un suivi des charges qu'elles formulent, appelé « follow-up ». Renseignement pris auprès des VMCV, la majeure partie des charges formulées par l'OFT sont en cours de réalisation et seront intégrées dans leur gestion courante d'ici à la fin de cette année.

2. *Le Conseil d'Etat peut-il donner des garanties que la gestion du personnel s'est améliorée en examinant quelques indicateurs (turnover, engagements en CDD/CDI, effectif suffisant, mesures disciplinaires, par exemple) ?*

Le Conseil d'État n'a pas connaissance de ces informations, lesquelles sont propres à la gestion interne des ressources humaines de l'entreprise. Au demeurant, il est à relever que l'année 2019 a fortement sollicité le personnel des VMCV en raison de la Fête des Vignerons et du prolongement de la ligne 201 à l'Hôpital Riviera-Chablais de Rennaz.

3. *Dans le cadre des VMCV et d'autres compagnies de transports subventionnées, le législateur peut-il avoir des garanties que ses subventions soient réservées à des compagnies qui respectent les lois, ordonnances et conventions en vigueur dans la branche ?*

Les transports publics sont régis par les lois fédérales. La Confédération est seule compétente pour s'assurer que les actes normatifs sont appliqués, en particulier sur le respect des conditions de travail de la branche des bus sans lequel une concession de transport ne peut être octroyée. Subsidiairement, le Canton de Vaud s'assure que les subventions accordées sont utilisées de manière conforme à l'affectation prévue et à la loi vaudoise sur les subventions. À cet effet, nous signalons que le Canton de Vaud a mis en place des mesures complémentaires, notamment :

- la vérification des comptes des entreprises cantonales selon les dispositions du contrôle ordinaire en cas de versement de plus de 3 millions de francs de subvention cantonale (VMCV concernés) ;
- un mandat à l'organe de révision selon la Norme d'audit suisse (NAS) 920, recouvrant le domaine de la comptabilité analytique ;
- un suivi de la mise en œuvre des recommandations formulées par l'organe de révision lors du bouclage des comptes annuels, ou par d'autres organes dans le cadre de leurs audits.

Enfin, nous signalons que l'OFT a décidé d'adapter et renforcer son système de surveillance relatif à l'attribution des subventions dans les transports publics et notamment le projet de charger les organes de révision des entreprises de transport d'effectuer à l'avenir un « audit spécial des subventions ». Ces audits spéciaux, qui devraient entrer en vigueur pour 2021, s'ajoutent aux contrôles légaux des organes de révision et aux contrôles approfondis de la section « Révision » de l'OFT. Le CA des entreprises bénéficiant de subventions devra ainsi mandater ces audits spéciaux à venir. Par ailleurs, le CA sera également chargé de confirmer le respect des lois par une autodéclaration. Le Canton de Vaud suivra étroitement ces nouvelles orientations et adaptera également son système de surveillance en conséquence.

4. *Bien qu'il ne soit pas membre du Conseil d'administration, le canton de Vaud a-t-il connaissance du contenu de cet audit fédéral, peut-il dans un intérêt public en résumer les points principaux et donner les assurances que ces conclusions seront suivies par la compagnie VMCV ?*

Le Conseil d'État n'a pas connaissance du contenu de cet audit fédéral, le canton de Vaud n'étant en effet pas membre du Conseil d'administration des VMCV. Pour le surplus, il y a lieu de se référer à la réponse à la question 1.

5. *Les problèmes de gouvernance des VMCV soulevés par plusieurs conseils communaux sont-ils vraiment résolus alors que de nouveaux conflits ont vu le jour avec la prolongation de la ligne 201 ? Au vu de l'accumulation des problèmes, des audits complémentaires sont-ils prévus ?*

Les conflits en lien avec le prolongement de la ligne 201 ont émergé car les Communes desservies ont contesté que le prolongement de la ligne 201 soit soumis au régime de financement du trafic urbain. Depuis, une solution de financement pérenne a été trouvée et acceptée à l'unanimité des communes desservies. Pour le surplus, le Conseil d'État reste attentif sur l'évolution de la gouvernance des VMCV, mais n'a pas connaissance de nouveaux audits.

6. *Le Canton de Vaud estime-t-il nécessaire de revoir le fonctionnement de son subventionnement et de ses participations au regard des problèmes soulevés par le cas VMCV ?*

Une nouvelle structure de direction et interne des services de l'entreprise s'est mise en place en 2019. Le Conseil d'État entend donner du temps à cette nouvelle organisation. Des contacts renforcés avec la direction permettront de suivre les impacts de cette évolution organisationnelle. Au vu des mesures prises au sein de l'entreprise, le Conseil d'État n'entend pas revoir, à ce stade, le fonctionnement de son subventionnement et de ses participations vis-à-vis des VMCV.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 23 septembre 2020.

La présidente :

*N. Gorrite*

Le chancelier :

*V. Grandjean*