

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil

(Du 23 avril 2012)

PROPOSITIONS DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE**Projet de décret portant octroi d'un crédit d'engagement de 3 millions de francs pour procéder à l'augmentation de capital prévue dans le cadre de la fusion des entreprises de transports TN et TRN**

La commission parlementaire "Fusion TN et TRN"

composée de M^{me} et MM. Jean-Bernard Wälti président, Jean-Charles Legrix, vice-président, Philippe Loup, rapporteur, et Jean-Daniel Burnat, Olivier Haussener (partiellement), Armand Blaser, Marina Giovannini, Theo Bregnard et Laurent Debrot.

fait les propositions suivantes au Grand Conseil:

Discussion générale

La commission s'est penchée au préalable sur ce rapport en orientant ses questions sur trois points particuliers, à savoir:

- Pourquoi une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2012 et non pas au 1^{er} janvier 2013?
- Explications sur les modes de rééquilibrage des deux Caisses de pensions.
- Raisons d'une recapitalisation très largement effectuée aux frais de l'Etat et non pas une recapitalisation plus largement assumée par l'ensemble des actionnaires?

Pourquoi une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2012 et non pas au 1^{er} janvier 2013?

Une mise en vigueur rétroactive au 1^{er} janvier 2012 ne peut se faire que si l'ensemble du processus de dissolution se fait avant le 30 juin si l'on désire pouvoir encore s'appuyer sur les comptes consolidés de 2011. Un report au 1^{er} janvier 2013 aurait plusieurs conséquences peu favorables. Tout d'abord, il conviendrait dès lors de s'appuyer sur les comptes consolidés de 2012. La valorisation des deux sociétés TN et TRN telle qu'effectuée demande une fusion rapide afin de se faire sous des chiffres crédibles. Par ailleurs, des audits supplémentaires seraient sans doute nécessaires et surtout l'ensemble des éléments indispensables à la mise en route du processus de fusion devrait être interrompus. Il convient également de préciser que laisser le personnel dans l'incertitude n'est clairement pas favorable, pouvant même entraîner des pertes de compétences. En définitive, démarrer dès cette année avec une nouvelle société réunie permet à cette dernière de se positionner sur le marché intérieur au plus vite et facilite aussi grandement le travail d'offre et de négociation avec le service des transports. De plus, une fusion en 2012 permet une renégociation de la Convention auprès de l'Office fédéral des transports (OFT) et ainsi d'obtenir quelques avantages.

Explications sur les modes de rééquilibrage des deux Caisses de pensions

Respectivement, les Caisses de pensions se trouvent à 92.3% pour les TN et à 105.3% pour les TRN. Cette différence ne provient en rien d'un déficit de gestion chez l'une mais plutôt de par des différences en matière de plans et de prestations. Dès lors, il a été

décidé, en accord avec les commissions paritaires respectives des deux caisses, de pratiquer de la façon suivante: pour la caisse des TRN, une réserve sur couverture sera distribuée auprès de tous les employés actifs sur leur compte personnel de Caisse de pensions au moment de la fusion. Un montant de 5 millions de francs sera réparti pour parvenir ainsi à un taux de couverture de 102%. Pour ce qui est de la caisse des TN, un emprunt de 3,6 millions de francs sera conclu pour permettre d'arriver à un taux de couverture de 100%. Aucune participation n'est demandée au personnel des TN. Le coût financier sera facturé sur les prestations de l'entreprise.

Raisons d'une recapitalisation très largement effectuée aux frais de l'Etat et non pas une recapitalisation plus largement assumée par l'ensemble des actionnaires?

Tout d'abord, il est bon de préciser que la structure financière des deux sociétés est différente. Les TRN se finança largement avec des fonds propres alors que les TN ont plutôt fait appel à des emprunts. Ceci est notamment provoqué par le fait que les TRN ont certes des trafics urbains mais surtout régionaux pour lesquels ils reçoivent des subventions fédérales, au contraire des TN qui sont centrés sur des trafics urbains et périurbains, non bénéficiaires de subventions fédérales. Par ailleurs, tel que mentionné dans le rapport du Conseil d'Etat, les TN sont au l'aube d'une importante période d'investissement pour le changement de son matériel roulant. La fusion des deux entités montre un niveau de capitalisation insuffisant ce qui n'est pas propice au développement de la future société. Dès lors, un effort de capitalisation de 3,7 millions de francs est nécessaire tant face à ces investissements planifiés que pour la solidité de la société. Dans le cadre de la fusion, il est voulu qu'un rééquilibrage du niveau de participation des trois principaux actionnaires se fasse. Il est nécessaire d'en tenir compte aussi au moment de la recapitalisation. C'est pourquoi l'Etat assume 3 millions de francs dans cette augmentation et Neuchâtel et les communes du Littoral 700.000 francs.

Entrée en matière (art. 64 OGC)

A l'unanimité, la commission propose au Grand Conseil d'entrée en matière sur ce projet de loi.

Vote final

À l'unanimité des 8 membres présents, la commission propose au Grand Conseil d'accepter ce projet de loi tel qu'il est présenté par le Conseil d'Etat.

Préavis sur le traitement du projet (art. 102ss OGC)

A l'unanimité des 8 membres présents, la commission propose au bureau du Grand Conseil que le projet soit traité par le Grand Conseil en débat libre.

Motion dont le Conseil d'Etat propose le classement

A l'unanimité des 8 membres présents, la commission propose au Grand Conseil d'accepter le classement de la motion 07.109, du 30 janvier 2007, "Pour une entreprise cantonale des transports publics".

Neuchâtel, le 7 juin 2012

Au nom de la commission "Fusion TN et TRN":

Le président,
J.-B. WÄLTI

Le rapporteur,
PH. LOUP