

Postulat Olivier Feller et consorts intitulé des bus scolaires pour tous

Développement

Dans de nombreuses régions vaudoises, le déplacement en transport public d'un village à un autre prend parfois les allures d'un parcours du combattant. Non seulement les liaisons sont rares, mais elles sont aussi souvent très sinueuses. Résultat : il faut fréquemment plus de temps pour aller dans un village voisin que pour faire Lausanne-Genève ou Lausanne-Berne en train. Si l'on habite le village de Longirod, par exemple, et que l'on souhaite se rendre à Aubonne, la plupart des bus transitent par Nyon. Il faut donc prendre ensuite le train de Nyon jusqu'à Allaman pour finalement remonter en bus vers Aubonne. Durée du voyage : une heure et demie pour 13 km de distance à vol d'oiseau entre Longirod et Aubonne. Cet exemple, récemment raconté par le quotidien *La Côte*, n'est pas unique dans notre canton.

Pourtant, les bus scolaires tissent un véritable réseau de transports à de nombreuses heures de la journée. Seulement voilà, ils n'ont le droit de véhiculer que les écoliers.

Laisser d'autres passagers accéder aux bus scolaires, qui ne sont pas toujours pleins et qui voyagent parfois même à vide, présenterait de nombreux avantages.

1. L'accès au réseau des bus scolaires rendrait de nombreux services à la population, en particulier à tous ceux qui n'ont pas de voiture ou qui ont renoncé au permis de conduire en raison de leur âge. Avec le vieillissement en cours de la population, une telle solution permettrait aux personnes âgées de conserver plus longtemps une certaine autonomie dans leur région.
2. Il n'y a pas d'investissements supplémentaires à consentir. Le réseau des bus scolaires est déjà financé par les communes pour assurer son but premier. A la rigueur, on peut même espérer quelques recettes dans la mesure où les passagers adultes pourraient payer une modeste contribution en échange du service rendu. Qui refuserait de verser quelques francs pour se déplacer de 13 km en moins d'une heure et demie ?
3. Ce serait une occasion supplémentaire de mettre nos actes en accord avec les principes du développement durable qui vise à favoriser le recours aux transports publics. A l'heure où l'on cherche à encourager le covoiturage, y aurait-il un inconvénient majeur à renoncer aux bus à but unique ?
4. Les autres moyens de transports publics, qui assurent les liaisons sur les axes plus importants, n'ont pas à craindre cette concurrence. Il ne s'agit pas de se substituer à eux mais de proposer une offre complémentaire pour les mini-déplacements à l'échelle locale. Les CFF, les TL, ou leurs équivalents régionaux, n'ont pas à craindre de perdre leur clientèle.

Autrement dit, ça ne coûte rien, ça rend service et c'est conforme aux principes du développement durable. Il ne reste plus qu'à autoriser les communes à ouvrir leur réseau de bus scolaires à l'ensemble de leurs habitants dans les limites des places disponibles et pour autant que les équipements le permettent, en particulier en ce qui concerne la taille des sièges.

Une telle action, qui permettrait d'améliorer la vie quotidienne de la population, ne coûterait rien, à part la volonté de voir et de faire les choses autrement.

Conclusions

Nous demandons au Conseil d'Etat d'examiner l'opportunité d'autoriser les communes à ouvrir leur réseau de bus scolaires à leurs habitants et les démarches juridiques qui seraient requises par cette réforme.

Genolier, le 22 avril 2008.

(Signé) *Olivier Feller et 20 cosignataires*