

## RAPPORT DE LA COMMISSION

chargée d'examiner l'objet suivant :

### Postulat Olivier Feller et consorts intitulé des bus scolaires pour tous

La commission s'est réunie le jeudi 12 juin 2008 au Département de la formation, de la jeunesse et de la culture (DFJC), salle 55, rue de la Barre 8, 1014 Lausanne.

Elle était composée de Mmes et MM. les député-e-s Ginette Duvoisin, Olivier Gfeller, Olivier Feller, Serge Melly, José Durussel, Félix Glutz, Olivier Mayor, Jacqueline Rostan et Mireille Aubert, confirmée dans sa fonction de présidente.

Le DFJC était représenté par son secrétaire général M. Jean-Paul Jubin, et par M. Daniel Christen, chef de la Direction générale de l'enseignement obligatoire (DGEO).

Mme Barbara Bolomey Haenssler, collaboratrice à la DGEO, assurait la prise des notes de séance. Nous la remercions chaleureusement pour la qualité de son travail.

#### Un service à la population

Le postulant Olivier Feller explique pourquoi il souhaite demander au Conseil d'Etat d'étudier l'opportunité d'autoriser les communes mal desservies à ouvrir leur réseau de transports scolaires à leurs habitants. Sa démarche se veut avant tout pragmatique. Il envisage cette possibilité en termes de service offert à la population. Cette solution a l'avantage de ne pas entraîner de coûts supplémentaires, puisqu'elle consisterait à utiliser des transports existants dans la limite des places disponibles, la priorité étant bien entendu assurée aux élèves et à leur sécurité. La démarche s'inscrirait, par ailleurs, dans une logique de développement durable, similaire aux mesures de type "covoiturage", puisqu'elle consisterait à utiliser des transports existants. Les solutions doivent être trouvées à l'échelon local en fonction des réalités du terrain car c'est aux communes qu'appartient la décision d'ouvrir l'utilisation des bus scolaires aux adultes. Il ne s'agit en aucun cas de concurrencer les transports publics.

O. Feller cite l'exemple de la région de Genolier et relève que les communes s'organisent comme elles l'entendent pour le transport de leurs élèves. Un certain nombre d'entre elles confient un mandat à l'entreprise Carpostal Suisse SA. Le postulant s'est entretenu avec des responsables de cette entreprise pour la région Valais et pour la région ouest. Il en ressort qu'il existe trois types de transport :

1. Des bus affectés aux transports publics sur la base d'horaires réguliers.
2. Des bus affectés aux transports publics sur la base d'horaires réguliers, à qui l'on confie la prise en charge d'élèves à certains moments de la journée. Les élèves côtoient ainsi de fait des passagers adultes.
3. Des bus exclusivement destinés aux transports scolaires. Suivant le nombre d'élèves concernés, les véhicules utilisés sont tantôt les mêmes que ceux affectés aux transports publics, tantôt de nature spécifique. Dans ce dernier cas, seuls deux sièges, à côté de celui du chauffeur, ont la taille suffisante pour transporter des adultes.

## **Obstacles juridiques**

Tant le chef de la DGEO que le secrétaire général du DFJC qualifient l'idée du postulat d'excellente mais soulevant un certain nombre d'obstacles juridiques ce qui explique peut-être pourquoi elle n'a jamais été réalisée. Il a été difficile de déterminer quel département serait compétent pour traiter le postulat. Le Service de la mobilité du Département des infrastructures aurait tout aussi bien pu intervenir car les seules compétences du DFJC concernant les transports des élèves se limitent aux modalités selon lesquelles les indemnités sont accordées pour les frais de transport lorsque le domicile de l'élève est éloigné de plus de 2,5 km du lieu de scolarisation et qu'il doit se déplacer par ses propres moyens ! Sans vouloir s'ingérer dans les affaires du Conseil d'Etat, le postulant lui-même a le sentiment que sa proposition relève davantage du Département des infrastructures que du Département de la formation, de la jeunesse et de la culture.

Un avis de droit a été demandé au juriste départemental. Il conclut que l'ouverture au public de certains transports scolaires paraît éventuellement possible aux conditions suivantes :

- *Le transport public est effectué par une collectivité ou entreprise qui dispose des véhicules adéquats et du personnel formé pour le transport professionnel de personnes (non limité aux transports d'écoliers).*
- *L'Office fédéral des transports a décidé que le transport considéré n'était pas soumis à la régie du transport des personnes (art. 8 en relation avec l'art. 7 lettre c OCTV). A défaut, ce transport doit faire l'objet d'une concession fédérale, ce qui signifie des exigences nettement plus lourdes que celles d'une autorisation cantonale pour le transport d'écoliers.*

Ni le canton seul, encore moins le DFJC ne sont donc habilités à autoriser les communes à ouvrir leurs réseaux de transports scolaires à leurs habitants. En outre, la Confédération doit délivrer une concession obtenue après vérification par le canton que cet octroi ne concurrencerait pas une ligne de transports publics.

Il est surprenant de constater que les normes de sécurité des bus scolaires sont moins élevées que celles fixées pour le transport des adultes. Les quelques sièges éventuellement libres lors d'un transport scolaire ne peuvent donc pas être occupés par des adultes qui ne seraient pas identifiés comme "accompagnant-e-s".

## **Favoriser les bus mixtes**

Les député-e-s favorables au postulat sont conscient-e-s des problèmes qu'il soulève mais "nécessité fait loi" et les obstacles peuvent certainement être surmontés. Le postulat demande d'ailleurs d'examiner son opportunité et les démarches juridiques requises par cette réforme. A l'achat de futurs véhicules, les communes devraient envisager l'opportunité d'acquérir des bus mixtes. Dans la région de la Broye-Vully, les habitant-e-s sont confronté-e-s au manque de transports publics et il serait dommage de ne pas profiter de ce postulat pour examiner les possibilités de développer le réseau des transports. Dans certaines communes, il n'y a que deux bus public par jour alors qu'une dizaine de bus scolaires circulent. Créer de nouvelles lignes coûte très cher et les besoins des zones rurales et des zones urbaines sont différents L'objectif du postulat est de permettre à toute personne habitant dans une région mal desservie par les transports publics de se déplacer plus facilement entre les communes. La présence d'adultes dans un bus scolaire renforcerait la sécurité des enfants et au niveau social cette ouverture améliorerait la qualité de vie des personnes âgées appelées à se déplacer.

D'autres régions, comme celle de Grandson, sont déjà bien organisées. Les transports d'élèves sont nombreux et les véhicules sont complets. L'organisation des transports scolaires s'appuie sur une convention avec l'entreprise Carpostal et sur les lignes de transports publics. Coordonner le tout est une tâche compliquée et représente une charge financière importante pour les communes. L'idée du postulat d'Olivier Feller ne pourrait y être réalisée puisqu'il précise bien qu'il s'agirait uniquement d'utiliser l'offre déjà existante.

## **Protéger les enfants**

La sécurité des enfants a été longuement discutée. Tous les adultes ne sont pas adéquats avec les enfants. Lorsqu'il s'agit d'un transport scolaire, les parents confient leurs enfants à une personne en laquelle ils ont confiance et qui est responsable de la sécurité de leurs enfants. Elle n'a pas à gérer une clientèle mixte, mais à accompagner des enfants dans le cadre scolaire. Si les enfants prennent un bus qui ne leur est pas exclusivement réservé, la démarche des parents est différente. Le chef de la DGEO confirme que tout adulte entrant dans un bus scolaire doit avoir l'aptitude d'être avec des enfants.

### **Transports mixtes=transports publics**

Le postulat propose de faire contribuer les transports scolaires aux transports publics. Or, cela revient à admettre que l'offre en transports publics est aujourd'hui inadaptée. Si l'on retient l'argument du développement durable, le postulat n'est qu'une "mesurette" et le problème soulevé est bien celui du besoin de développer les transports publics. Si l'on est confronté à une demande en matière de transports publics, on ne doit pas contourner le besoin par des détours politiques. Cette préoccupation ne relève pas du DFJC. Une demande est faite d'intégrer les réponses aux nombreuses questions techniques dans le rapport du Conseil d'Etat si le postulat lui est transmis.

La Commission regrette que le Service de la mobilité n'ait pas été présent à cette séance. M. Daniel Christen confirme que le DFJC n'est pas vraiment légitimé à intervenir sur les questions soulevées par le postulat, si ce n'est sur celle de la prise en charge des enfants. Dans les quelques exemples précis cités au cours de la discussion, concernant des personnes âgées appelées à se déplacer régulièrement sans possibilité de transport public direct, elles pourraient éventuellement avoir le statut d'accompagnant. "Toutefois, quelle que soit la solution adoptée, il est indispensable d'établir un contrat moral avec ces adultes. Il faut poser des limites claires et veiller à ce que rien ne survienne, qui puisse déstabiliser les enfants."

*Par 5 voix favorables, 3 voix opposées et 1 abstention, la commission propose au Grand Conseil le renvoi au Conseil d'Etat du postulat Olivier Feller et consorts "Des bus scolaires pour tous".*

Bussigny, le 22 juin 2008.

La rapportrice :  
(Signé) Mireille Aubert