

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Pierre Grandjean au nom du Groupe radical intitulée : **Raser gratis, mais à quel prix ? Et au détriment de qui ?**

Rappel de l'interpellation

La Municipalité de Lausanne a proposé dans le cadre d'un préavis [1] dévoilé le 20 avril dernier une refonte des modalités d'attribution des abonnements de bus aux écoliers lausannois. Elle justifiait alors sa décision par la nécessité de répondre aux besoins des familles, de promouvoir la mobilité durable dès le plus jeune âge et de définir les règles d'octroi de la gratuité des transports publics à Lausanne, compétence en mains des communes depuis la mise en place d'EtaCom.

Dans le détail, la Municipalité lausannoise précisait son projet de la façon suivante [2]:

" Convaincue qu'une distance de 2,5 km n'est pas adaptée au milieu urbain et qu'elle contraint de nombreuses familles à financer elles-mêmes les transports, (...) la Municipalité(...) propose de fixer à 1 km la distance permettant l'octroi d'un abonnement gratuit aux écoliers, et ce dès la 3e année primaire (leurs camarades plus jeunes sont généralement domiciliés à moins de 1 km et peuvent utiliser les lignes Pédibus). (...) Le dispositif proposé sera complété par la possibilité, pour tout enfant ou jeune en âge de scolarité obligatoire dès la 5e année et ne répondant pas aux critères d'octroi de la gratuité, ou pour tout jeune hors scolarité jusqu'à sa vingtième année, d'obtenir un bon de transports permettant d'acquérir un abonnement annuel. Ce bon leur permettra, sur demande, de bénéficier d'un rabais de 50% sur les abonnements Mobilis."

Le projet lausannois vise donc deux publics : d'une part, les élèves en scolarité obligatoire ; d'autre part, les enfants et jeunes en formation post-obligatoire, exerçant déjà une activité professionnelle, en écoles privées ou en institutions spécialisées. La première catégorie entre dans le cadre de la péréquation intercommunale, contrairement à la seconde, qui dépend uniquement du bon vouloir communal.

Certes, il n'appartient pas au Grand Conseil de s'immiscer dans les affaires de la capitale vaudoise. Pourtant, le montage financier de l'opération ne peut qu'intéresser notre plénum, puisque... **75% de la charge engendrée par le projet au profit des enfants en scolarité obligatoire seront financés par la péréquation intercommunale, c'est-à-dire par l'ensemble des communes vaudoises !**

Pour le détail, l'extrait suivant du préavis est éloquent [3]:

" 8.4. Financement de l'opération par la péréquation intercommunale

Les frais de transports scolaires sont intégrés aux coûts de transports à charge des communes selon les modalités de la péréquation intercommunale. Le mode de calcul actuel de la péréquation prévoit la prise en charge de 75% des coûts de transports des communes dès lors que ces coûts dépassent 8 points d'impôts communaux, ce qui est le cas à Lausanne. Toute dépense supplémentaire n'est donc qu'à 25% à charge de la Ville.

Dans le cadre du projet proposé, le coût de transports des élèves de la scolarité obligatoire s'élevant à Fr. 1'302'000.— et la péréquation intercommunale prenant en charge 75%, soit Fr. 976'000.—, le coût réel à la charge de la ville de Lausanne peut être évalué, selon le mode de calcul actuel de la péréquation intercommunale à Fr. 326'000.—.

Quant aux coûts relatifs aux bons délivrés aux enfants et aux jeunes non ou plus scolarisés dans les établissements scolaires, ils n'entrent pas dans le cadre de la péréquation intercommunale. Ces dépenses, évaluées pour un montant net de Fr. 1'048'000.—, seront donc entièrement prises en charge par le budget de la ville de Lausanne.

" Le coût net total de l'ensemble de ce projet peut donc être évalué à Fr. 1'048'000.— + Fr. 326'000.—, soit Fr. 1'374'000.—."

Estimant qu'il est trop facile de raser gratis à Lausanne lorsque les autres communes en supportent la charge, le groupe

radical remercie le Conseil d'Etat de bien vouloir répondre aux questions suivantes:

1. *Le Conseil d'Etat a-t-il été avisé, voire consulté, sur les conséquences de ce préavis ?*
2. *En cas d'acceptation du projet par les autorités lausannoises, quel sera le pourcentage des fonds versés au titre de l'écrêtement de la couche thématique "routes et transports" revenant à la ville de Lausanne ?*
3. *Si toutes les communes pratiquaient la même politique de gratuité, la péréquation intercommunale permettrait-elle encore de financer le 75% du déficit de la couche thématique "routes et transports" ?*
4. *L'accroissement du déficit engendré par cette décision permettra-t-il encore au système actuellement en place de financer, à hauteur de 75%, le déficit de la couche thématique "routes et transports" de toutes les communes du canton ?*
5. *Le Conseil d'Etat partage-t-il les intentions lausannoises, du point de vue de l'équilibre intercommunal et du principe de gratuité des transports publics ?*

[1] *Préavis 2009/16 Nouvelle politique en matière de transports scolaires et d'encouragement des jeunes de moins de 20 ans à l'utilisation des transports publics.*

[2] *Communiqué de presse de la Ville de Lausanne du 20.04.2009, téléchargeable sous <http://www.lausanne.ch/view.asp?docId=31176&domId=64809&language=F>*

[3] *Préavis, op. cit, p. 10.*

Souhaite développer.

Réponse

1. Le Conseil d'Etat a-t-il été avisé, voire consulté, sur les conséquences de ce préavis ?

Non.

2. En cas d'acceptation du projet par les autorités lausannoises, quel sera le pourcentage des fonds versés au titre de l'écrêtement de la couche thématique "routes et transports" revenant à la ville de Lausanne ?

Ce pourcentage est indiqué dans le préavis de la Ville de Lausanne. La couverture des charges liées aux coûts des transports prise en compte au titre des dépenses thématiques de la péréquation intercommunale se monte à CHF 976'000.-, ce qui représente le 75% des coûts de transports du financement de l'opération.

Ceci est conforme à l'article 4 alinéa 2 du décret fixant pour les années 2006, 2007, 2008 et 2009 les modalités d'application de la loi sur les péréquations intercommunales du 28 juin 2005 (RSV 175.515), décret qui sera prolongé dans les mêmes termes pour l'année 2010.

3. Si toutes les communes pratiquaient la même politique de gratuité, la péréquation intercommunale permettrait-elle encore de financer le 75% du déficit de la couche thématique "routes et transports" ?

La question qui se pose et qui devra être tranchée est de savoir quelles sont les charges et/ou investissements qui entrent dans le champ des dépenses thématiques de la péréquation intercommunale et celles qui, relevant d'une décision propre d'une commune dans le cadre de sa politique de transports publics, doivent être financées par la seule commune qui les met en œuvre, en excluant toute prise en charge par la biais du système de péréquation. A ce jour, cette distinction n'existe pas. Dès lors, la décision de la commune de Lausanne tendant à la gratuité des transports scolaires pour l'ensemble des élèves de la ville entre, de fait, dans le champ d'application de la couche thématique idoine. Dans le cadre du décompte de la péréquation 2008, dont le solde disponible s'élève à CHF 18.6 millions, une telle dépense pourrait être absorbée. Une telle absorption diminuera naturellement les montants alloués aux communes en fonction des autres paramètres péréquatifs (hors couches thématiques). Il y a toutefois lieu de s'interroger sur la légitimité de l'aide financière intercommunale pour la mise en œuvre d'une décision dont les effets sont réservés, en l'occurrence, aux élèves lausannois, et de se demander si les coûts d'une telle décision ne devraient pas incomber entièrement à la seule commune bénéficiaire. Le respect du principe "qui commande paie et qui paie commande" l'exigerait. Ce débat est actuellement ouvert et des discussions auront lieu entre le Canton et les associations de communes une fois que les principes cardinaux de la nouvelle péréquation seront adoptés. Ces derniers, entérinés par la plateforme Canton-Communes, font actuellement l'objet d'une consultation auprès de l'ensemble des communes vaudoises avant d'être, le cas échéant, soumis au Parlement cantonal.

Pour répondre précisément à la question de M. Grandjean, il est incontestable que la décision lausannoise est susceptible de heurter l'indispensable solidarité dont doit faire preuve l'ensemble des communes vaudoises. C'est en vue de préciser cette dernière que ladite plateforme sera mise sur pied. Par ailleurs, le Conseil d'Etat n'est pas favorable au principe qualifié, à tort, de gratuité des transports publics.

4. L'accroissement du déficit engendré par cette décision permettra-t-il encore au système actuellement en place de financer, à hauteur de 75%, le déficit de la couche thématique "routes et transports" de toutes les communes du canton ?

La problématique soulevée par cette question est la même qu'à la question précédente. Nous nous référons dès lors expressément à la réponse qui y a été donnée.

5. Le Conseil d'Etat partage-t-il les intentions lausannoises, du point de vue de l'équilibre intercommunal et du principe de gratuité des transports publics ?

La question des transports scolaires, que la démarche EtaCom a transférés entièrement aux communes (la charge et la responsabilité en étaient auparavant réparties entre l'Etat et les communes), présente deux types de difficultés. La première difficulté tient à la longueur des déplacements à partir de laquelle les communes doivent mettre en place des moyens de transports. Se basant sur le déjà ancien règlement concernant les indemnités pour frais de transport et de pension des élèves de la scolarité obligatoire (Ri-TP), du 16 juillet 1986, le DFJC a retenu une distance de 2.5 km. Or, cette norme a été plusieurs fois contestée par le Tribunal fédéral (dans des arrêts vaudois ou d'autres cantons), pour son côté absolu, d'où une insécurité juridique.

Cette question fait l'objet de l'interpellation de M. le député Philippe Ducommun (9_INT_251), à laquelle le Conseil d'Etat répond simultanément.

La seconde difficulté est présentée par la récente décision lausannoise d'offrir les transports à partir de 1 km, avec intervention de la péréquation (dans le cadre de la couche thématique " transports "), pour les raisons critiquées dans la présente interpellation. Le règlement de ces difficultés concerne certes l'Etat, mais il intéresse en premier lieu les communes (que souhaitent-elles ?), de sorte qu'une concertation s'impose. Aussi le Conseil d'Etat s'apprête-t-il à mettre en place, moyennant l'accord de l'UCV et de l'AdCV, une plateforme Canton-Communes pour la question des transports publics.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 28 octobre 2009.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean