

RAPPORT DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :
Motion Valérie Schwaar et consorts pour un signe clair de l'Etat en faveur des systèmes de transports publics d'agglomération efficaces

La commission nommée pour étudier l'objet cité en titre s'est réunie le vendredi 10 février 2012 à la salle de conférence du DINF, rue des Deux-Marchés.

En faisaient partie, Mmes Christiane Jaquet-Berger, Suzanne Jungclaus Delarze, remplaçant M. Jean-Yves Pidoux, Valérie Schwaar, motionnaire. MM. Marc-André Bory, Jean-François Cachin, Martial De Montmollin, remplaçant Vassilis Venizelos, André Marendaz, remplaçant Mme Fabienne Freymond Cantone, Alain Monod, Michele Mossi, Jean-Jacques Truffer. Premier membre désigné, Jean-Luc Chollet se voit confirmé tacitement dans ses fonctions.

Monsieur le Conseiller d'Etat François Marthaler, chef du DINF, était accompagné de Monsieur Frederico. Molina, chef de projet et adjoint du chef du service de la mobilité.

Madame Sophie Métraux, secrétaire de commissions parlementaires, s'est chargée de la rédaction des notes de séance, avec efficacité ; qu'elle en soit ici remerciée.

Madame la Députée Valérie Schwaar, motionnaire, n'a pas de commentaire particulier à faire, son texte étant suffisamment clair.

Un commissaire lance la discussion en faisant part de sa perplexité. Les trams ont disparu des rues lausannoises à l'aube des années soixante, remplacés par des bus. Aujourd'hui on veut revenir au tram tout en mettant également l'accent sur les bus via les BHNS. Si l'on y ajoute le M1 à voie métrique et le M2 sur pneus, Lausanne pourra, avec 130'000 habitants, se targuer d'offrir un catalogue des différents moyens de transport que n'a pas une ville d'un million d'habitants.

Monsieur le Conseiller d'Etat apporte quelques éléments à la discussion. Un bus a une capacité maximale de 120 passagers ; le tram en emmène le double. La ligne 7 transporte 10 millions de voyageurs par an ; autant que le Métro M1. Un tram est prioritaire, y compris par rapport aux piétons ; ce n'est pas le cas d'un bus. Concernant les BHNS, il s'agit d'un compromis entre les deux.

Combien de projets potentiels pour le Canton, s'interroge un commissaire, auquel un autre ajoute qu'il y aura selon toute vraisemblance un certain nombre de prétendants, ce qui pourrait poser problème.

Madame la motionnaire précise qu'elle ne souhaite pas limiter sa motion à Lausanne, voire à l'agglomération lausannoise, mais bien l'étendre à l'ensemble du Canton, pas plus qu'elle oppose le pneu au fer. Il y a d'ailleurs un certain nombre de critères auxquels répondre pour justifier l'appellation BHNS.

Monsieur le Conseiller d'Etat nous fait part de son souhait de modifier la Loi en répartissant la facture moitié-moitié Canton-Communes après déduction des 50% de la part fédérale. Les

communes savent bien que la moitié du financement du tram est cantonale alors que pour les bus ce sont elles qui doivent assumer. Ce mécanisme de financement, déclare-t-il, n'est pas optimum.

Monsieur Marthaler nous parle ensuite de la mesure exceptionnelle de financement par le doublement des 20 millions débloqués qui s'ajoutent aux 20 millions fédéraux dans le périmètre PALM. Tant mieux pour le PALM, répond la motionnaire, mais elle répète que sa motion vise également le reste du Canton.

S'agissant de ce reste du Canton et prenant exemple sur la ligne 701 des transports publics de la Riviera vaudoise, Monsieur Marthaler, constatant que la majeure partie de la ligne se trouve déjà en ligne propre, prophétise que, comprenant rapidement l'avantage du système, de nombreuses compagnies se presseraient rapidement au portillon cantonal en vue d'une subvention, ce qui rendrait la situation explosive. Il faut impérativement, ajoute-t-il, qu'il y ait un intérêt régional prépondérant. D'où la modification, à l'époque, de la LTPu, en vue de permettre le financement du M1 et du M2 desservant des pôles d'importance cantonale ; il n'est que de penser au CHUV, au Biopôle, à l'UNIL ou à l'EPFL. Quant à l'éventualité de faire de la ligne 701 des VMCV une ligne de BHNS, peut-on réellement penser qu'elle revêt un caractère régional au même titre que le M1 ou le M2 ?

Conclusion provisoire : n'importe quelle ligne ne pourra s'improviser BHNS afin d'obtenir quelque argent de l'Etat.

Monsieur le représentant de l'administration rappelle qu'il est important de toujours placer l'outil en regard de la demande effective. Ce qui veut dire que si un BHNS, normalement destiné à desservir des zones moins denses que ne le ferait un tram, est utilisé dans un contexte de forte densité, ses coûts d'exploitation exploseront sans atteindre la capacité souhaitée.

Un commissaire dubitatif considère que la motion Schwaar tend à faire le procès du M3 et présente l'option BHNS comme la panacée, ce que réfute bien évidemment la motionnaire.

Un autre commissaire, pas très enthousiaste à l'idée de cette motion, objecte que si le Canton attribue actuellement des subventions au cas par cas, il peut fort bien continuer ainsi à l'avenir ; il n'y a donc pas lieu de modifier la LTPu.

Monsieur le Conseiller d'Etat résume en quelque sorte cette discussion en déclarant que le caractère d'importance régional, introduit en son temps pour financer le M2 est actuellement un peu gênant. L'iniquité fondamentale, nous dit-il, réside dans l'interprétation de cette notion de caractère régional. Ceci fausse toutes les décisions, qu'elles soient cantonales ou communales. Une répartition moitié-moitié pour tous les transports publics à l'échelle du canton pourrait constituer une solution pour pallier à l'étrange distinction entre le régime de financement des transports régionaux et celui des transports urbains. Cependant les conséquences en seraient massives.

Résistant à la suggestion de certains commissaires que Madame la motionnaire devienne Madame la postulante, Madame la Députée Schwaar estime qu'il faut aller vite et qu'un postulat ne serait rien d'autre qu'une perte de temps.

Et c'est par 6 OUI , 4 NON et 1 ABSTENTION que la commission vous recommande, Mesdames, Messieurs les députés, de transmettre la motion Valérie Schwaar au Conseil d'Etat.

Rovéréaz, le 29 février 2012

Le rapporteur
(signé) *Jean-Luc Chollet*