

RAPPORT DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :

**Postulat Sylvie Podio et consorts - Un coup de pouce pour le climat, les jeunes,
les familles et les transports publics**

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le 26 novembre 2015 à la salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Valérie Schwaar, Sylvie Podio et Graziella Schaller, de MM. Pierre Grandjean, Jean-François Cachin, Maurice Neyroud, Marc-André Bory, Philippe Krieg, Michele Mossi, ainsi que de M. Daniel Ruch, confirmé dans sa fonction de président et rapporteur. Mme Claire Attinger Doepper était excusée.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, était accompagnée de M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, et de Mme Stéphanie Manoni, responsable mobilités durables de la DGMR.

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a tenu les notes de séances.

2. POSITION DE LA POSTULANTE

La postulante explique que cette demande concernant un subventionnement des transports publics (TP) se situe dans le contexte de demandes récurrentes. Elle cite la pétition des jeunes POP qui a été signée par 3700 personnes, le rapport de la commission des jeunes qui proposait un subventionnement à hauteur de 50% sur l'abonnement annuel pour le trajet travail – maison, sur la base par exemple d'une répartition moitié – moitié entre le canton et les communes. Elle précise que lors de la session cantonale des jeunes en mai 2015, ceux-ci ont également fait part de leur vœux auprès des députés que les abonnements lors du premier cursus de formation soient subventionnés. Ce qui rejoint la demande du postulat, qui propose un subventionnement entre 30% et 50% afin d'être vraiment incitatif. En effet, les abonnements aux TP représentent une grosse charge pour les familles, et augmentent régulièrement, à l'instar des assurances maladies. La postulante relève que les coûts sont dans certaines communes relativement élevés pour des courses relativement courtes, et qu'à ce jour les TP ne représentent que 12% des transports, contre 55% en transports individuels motorisés (TIM), le reste en mobilité douce. Cela permettrait de faire bouger les choses. Elle relève au final que le DIRH est ici représenté, or le subventionnement ne relève pas forcément de ce département.

3. POSITION DU CONEIL D'ETAT

La cheffe du DIRH relève que ce postulat pose une question récurrente. Pour comprendre les intentions de ce postulat, il faut dans un premier temps en clarifier les objectifs :

- soit intensifier le recours aux TP, et partant augmenter les parts modales y relatives ;
- soit soulager certaines bourses financièrement parce qu'il y a un coût trop élevé.

Dans ce contexte, il s'agirait de déterminer le rôle des pouvoirs publics, en matière de soutien au développement de l'offre en TP et en matière de tarification.

Le Grand Conseil a déjà eu à traiter ce type de demande, et à chaque fois il a estimé que dès lors que le canton de Vaud est dans une logique de rattrapage par rapport à l'offre qui existe dans les agglomérations de Berne, Bâle ou Zürich, l'effort financier doit être mis dans le développement de

l'offre, si l'on veut être en mesure de capter une part plus importante de personnes vers les TP. On ne peut en effet reprocher aux gens d'utiliser la voiture si l'offre en TP est absente ou mauvaise. En un mot, la priorité est aux investissements, fédéraux, cantonaux et communaux.

Pour mémoire, avec le développement récent, les indemnités annuelles d'exploitation aux entreprises à charge de l'Etat sont ainsi passées de 163 millions en 2010 à 216 millions en 2016. Ces coûts pérennes visent précisément à prendre en charge ce qui n'est pas payé par les utilisateurs, un coût actuellement réparti à part égale entre le canton et la Confédération. La part couverte par les utilisateurs est gérée par la communauté tarifaire Mobilis, qui regroupe 11 entreprises de transport (CFF, TL et Car Postal en étant les principales, les tarifications nationale des CFF jouant un rôle primordial dans la fixation des coûts des billets).

Selon le mode de transport, le taux de couverture (soit la part payée par les usagers) s'élève actuellement à 34% pour les bus urbains (TL, Morges, etc.), 29% pour les bus régionaux, 47% pour le réseau ferroviaire et 46% pour les métros m1 et m2. De plus, le prix payé pour accéder à l'offre Mobilis varie selon les segments tarifaires : les juniors (16 à 25 ans) bénéficient d'ores et déjà d'un rabais de 30% sur l'abonnement mensuel, et de 36% sur l'abonnement annuel. La communauté tarifaire Mobilis étant par ailleurs une des communautés tarifaires les moins chères de Suisse, il s'avère ainsi que les participations du canton et de la Confédération dans le canton de Vaud sont donc parmi les plus élevées.

Que signifierait l'acceptation du postulat, en termes d'impacts financiers comme de nombre de personnes concernées ? Vu qu'il y a 29'250 personnes en formation dans le secondaire dans la tranche d'âge 15-24 ans résidents dans le canton de Vaud (chiffres OFS, moyenne 2011-2013), et que les parts modales de cette tranche d'âge sont de : 77,1% pour les TP, 14,9% pour les TIM et 8% pour la mobilité douce, il apparaît que :

- si l'objectif du postulat est d'augmenter la part modale de cette tranche d'âge vers les TP, on peut considérer qu'il concerne 14,9% de cette population, soit une population de 4400 personnes environ, soit une part très congrue des jeunes en formation, qui n'utilisent pas les TP à ce jour.
- Si l'objectif du postulat est de subventionner tous les juniors, l'estimation du coût suivante a été réalisée : avec un abonnement moyen 5 zones d'un coût de Fr. 1000.- par an environ (les lieux de formation sont centralisés), il en coûterait pour les 29'250 personnes concernées : 8,8 millions avec un subventionnement à hauteur de 30%, 14,7 millions par an avec un taux de subventionnement de 50%. Soit entre 9 et 15 millions par an pour subventionner une population qui a d'ores et déjà un tarif préférentiel et qui utilise d'ores et déjà à plus de 70% les TP.

Quand on sait qu'en 2016, l'augmentation de la part exploitation du budget du DIRH correspondant à l'augmentation de l'offre pour l'ensemble de la population vaudoise s'élève à 13 millions, la cheffe du DIRH peine à imaginer qu'on investisse de telles sommes pour convaincre 4400 personnes supplémentaires à utiliser les TP !

Le Conseil d'Etat comprend que pour une partie des familles, les transports représentent un coût important. Raison pour laquelle l'Etat intervient avec d'autres outils, qui tiennent compte de la capacité économique des familles, notamment l'augmentation des allocations familiales et les bourses d'études.

En conclusion, la cheffe du DIRH estime que le postulat :

- cible une population relativement étroite en ce qui concerne la captation de nouveaux utilisateurs des TP ;
- offrirait une aide financière qui coûterait très cher, dont la cible serait peu conforme aux moyens financiers des familles (politique de l'arrosoir) ;
- dès lors que le budget n'est pas extensible à souhait, l'introduction d'un tel mécanisme de subventionnement aurait pour conséquence de freiner le développement de l'offre à toute la population du canton : s'il faut opérer un choix, celui du CE est très clair, il faut développer l'offre pour toute la population.

4. DISCUSSION GENERALE

La discussion a mis en exergue que :

- le taux de couverture des coûts de TP par les adultes est de 33% et pour les jeunes de 21%. Ce qui signifie que ces derniers bénéficient d'ores et déjà d'un subventionnement à hauteur de près de 80% des coûts de leurs transports par la collectivité.
- Pour les jeunes jusqu'à la fin de l'école obligatoire, dès que la distance dépasse les 2,5 km, en principe c'est à la commune de prendre en charge les transports.
- Le fait que les jeunes ne paient que 20% du coût réel est un effort suffisant : ce qui ne coûte rien n'a pas de valeur, n'est pas estimé et s'ensuit des problèmes de dégradations. La mobilité n'est pas un dû qui doit être offert à tout un chacun.
- Les TP étant compris dans le calcul du montant alloué par les bourses d'études, si on subventionnait les TP des jeunes, les bourses seraient diminuées d'autant. Or, les bourses sont justement là pour aider ceux qui en ont vraiment besoin.
- D'une étude visant à comparer la mobilité dans les agglomérations de Lausanne, Berne, Bâle et Zürich, il en ressort que bien qu'à Lausanne le billet de TP est meilleur marché, on y utilise plus la voiture que dans les autres villes. Cela est dû au fait que les axes RER de pénétration dans l'agglomération lausannoise sont faibles, un important investissement pour mettre en place un réseau de RER devant dès lors être consenti pour corriger le tir. Ce qui est au cœur de la politique actuelle du CE, à savoir développer l'infrastructure RER.
- L'EPFL et l'UNIGE, les deux cantons, les TL et TPG ont mené une étude sur la mobilité des vaudois et des genevois. Il y apparaît que l'augmentation de la fréquentation suit la courbe de l'augmentation de la capacité.
- Il y a déjà eu sur le même thème une initiative Borel en 2009 (09_INI_024), puis une motion Borel transformée en postulat en 2010 (10_MOT_110), qui ont été refusées par le Grand Conseil.

A contrario, il a été relevé que :

- certaines communes subventionnent ces coûts de transport, alors que d'autres non, ce qui introduit une inégalité de traitement. Ce postulat étant rédigé de manière peu contraignante, il permettrait d'appréhender cette problématique de manière ouverte.
- Lors de l'introduction de la communauté tarifaire Mobilis, il y a eu des réactions dans certaines communes, l'abonnement de certains jeunes devant traverser une, deux ou trois zones ayant fait un bond.
- Les parents payant en général les abonnements, l'argument de la prise de conscience du coût de la prestation n'étant pas forcément pertinente.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Avec une voix pour, une abstention et huit voix contre, la commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération ce postulat.

Aucun rapport de minorité n'est annoncé.

Corcelles-le-Jorat, le 5 janvier 2016

*Le rapporteur :
(Signé) Daniel Ruch*