

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### à l'interpellation Vincent Keller et consorts - La Poste ferme des agences, Car Postal va-t-elle réduire ses dessertes ?

#### **Rappel de l'interpellation**

*Notre canton a un réseau de car postal plus ou moins important pour les régions périphériques et petits villages surtout dans la région ouest du canton et le Jura-Nord VD.*

*Suite à la fermeture annoncée de dizaines d'agences postales ou leur remplacement par des filiales partenaires dans les commerces locaux, l'interpellant fait le lien avec l'entreprise Car Postal et s'inquiète de l'éventuelle disparition de liaisons fondamentales pour les régions périphériques, par leur externalisation - comprendre contrat avec une entreprise tierce à l'image des filiales partenaires postales - le cas échéant. Cela mène le soussigné à poser la question suivante au Conseil d'Etat :*

*Le Conseil d'Etat peut-il renseigner le Grand Conseil sur la politique de Car Postal en matière de diminution, de statu quo ou d'augmentation des dessertes à l'échelle du Canton ?*

*Souhaite développer.*

*(Signé) Vincent Keller et 4 cosignataires*

#### **Réponse du Conseil d'Etat**

##### **Préambule**

Une réforme en profondeur du financement et de la commande de l'offre du trafic régional de voyageurs (TRV) a été entreprise au début des années 1990, basée sur une refonte complète du dispositif légal réglant le TRV : loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF), loi sur le transport de voyageurs (LTV), ordonnance sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (ORCO puis OCEC), etc. La loi vaudoise sur la mobilité et les transports publics, fixant notamment les règles de financement, a été développée en 1991.

L'organisation des transports publics en Suisse et dans le canton de Vaud peut être résumée comme suit.

- Le trafic grandes lignes comprend les lignes grande distance ferroviaires, dont les prestations sont commandées et financées par la Confédération.
- Le TRV comprend les lignes ferroviaires, routières et lacustres qui remplissent une fonction de desserte (jonction d'une localité d'au moins 100 habitants avec le réseau supérieur des transports publics). Ces prestations sont commandées et financées par la Confédération et les cantons.
- Le trafic urbain en site propre comprend les lignes de métro et tramway. Ces prestations sont assimilées à du TRV et sont financées par le canton.

- Le trafic urbain ou local comprend les lignes servant à la desserte capillaire à l'intérieur des localités ou dans les zones fortement bâties ou ne remplissant pas les critères du TRV. Ces prestations sont commandées par les communes avec une participation du canton.

Dans le canton de Vaud, 9 entreprises de transport sont au bénéfice de concessions fédérales pour l'exploitation du réseau des lignes de bus régionales. La commande de ces prestations suit des règles strictes fixées par la Confédération : taux de couverture des charges par les recettes minimum à respecter, adéquation entre l'offre (nombre de courses) et la demande (fréquentation), commande pour des périodes bisannuelles. Ces commandes doivent également s'inscrire dans les budgets de la Confédération et des cantons. Pour le canton de Vaud, la Confédération couvre actuellement 47% du déficit des lignes, sous réserve du respect de ces différents critères et de la quote-part attribuée au canton. Le canton de Vaud refacture 30% de la contribution cantonale (de 53%) aux communes selon un système de répartition par région de transport pondéré par les populations et qualité de desserte des communes.

La Poste Suisse SA, société anonyme dont l'entier du capital-actions est détenu par la Confédération, regroupe les trois sociétés stratégiques Poste CH SA, PostFinance SA et CarPostal SA, comprenant elles-mêmes plus de 30 sociétés actives dans les domaines de la communication et de la logistique, des services financiers, du transport de voyageurs. Chaque entité est autonome et indépendante. Ainsi, les décisions prises au niveau de Poste CH SA sur le réseau des offices de poste n'ont pas d'influence sur la politique de CarPostal SA.

Dès lors, CarPostal est un opérateur en main de la Confédération mais déployant ses activités dans le cadre légal mentionné ci-avant. C'est donc le développement de l'offre en transport public commandé conjointement par la Confédération et le canton de Vaud qui détermine le niveau de desserte dans le trafic régional.

### **Réponse à la question**

#### **Le Conseil d'Etat peut-il renseigner le Grand Conseil sur la politique de Car Postal en matière de diminution, de statu quo ou d'augmentation des dessertes à l'échelle du Canton ?**

L'entreprise CarPostal, par ses filiales Région Ouest, Valais et Berne est en charge de l'exploitation de plus de 70 lignes de bus régionales dans le canton de Vaud. Ces offres sont commandées par la Confédération et le Canton, par l'intermédiaire de l'Office fédéral des transports et de la Direction générale de la mobilité et des routes, selon les mécanismes de commande du TRV décrits dans le préambule.

L'évolution de ce réseau est de la responsabilité des commanditaires et principaux financeurs. Le canton de Vaud soutient le développement des transports publics en général et du réseau régional routier en particulier : le programme de législature 2017-2022 prévoit d'"améliorer substantiellement l'offre des transports publics en augmentant les cadences de lignes régionales de transport public, tant sur le RER Vaud que sur les lignes de bus ou celles des chemins de fer privés [...]" (axe 2.8 Poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité) ; la mesure A21 "Infrastructures de transports publics" du Plan directeur cantonal vise une "augmentation de l'offre en transports publics pour diminuer la part des transports individuels motorisés", notamment en renforçant le rabattement des voyageurs par transports publics sur les gares bénéficiant d'une bonne desserte ferroviaire.

Dans les faits, les prestations kilométriques réalisées par CarPostal sur le territoire vaudois ont augmenté de 30% entre 2010 et 2017, impliquant une augmentation des indemnités assumées par le canton de Vaud d'environ 37%. Les principaux sauts d'offres ont eu lieu dans les secteurs suivants :

- Gros de Vaud (horaire 2012)
- La Côte (horaires 2012 et 2013)
- Nord vaudois (horaires 2012, 2014 et 2016)

– Broye (horaires 2015 et 2018)

Ces sauts d'offres ont été rendus nécessaires en accompagnement de développements ferroviaires (horaire Romandie 2013, augmentation de la cadence des RegioExpress de la ligne du Simplon, développement de l'offre sur le RER Fribourg, introduction des ICN à la demi-heure sur la ligne du Pied-du-Jura et prolongement du RER Vaud jusqu'à Grandson), par une fréquentation importante et en hausse, ou en substitution de services de transport à la demande.

Dans les prochaines années, le réseau des transports publics régionaux est appelé à être adapté à une demande en constante augmentation dans le respect des budgets alloués au secteur des transports. Cette augmentation ne sera toutefois pas uniforme sur tout le territoire. Si certaines lignes vont continuer à connaître une fréquentation et une offre croissante, d'autres lignes, peu fréquentées aux heures creuses, se limiteront à une offre ciblée aux heures de pointe et minimale pendant la journée.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 6 décembre 2017.

La présidente :

*N. Gorrite*

Le chancelier :

*V. Grandjean*