

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

Postulat Julien Eggenberger et consorts - En train à la montagne, facilement !

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le 30 octobre 2020, de 14h à 15h, à la salle du Bicentenaire, place du Château 6, à Lausanne.

Elle était composée de Mesdames Taraneh Aminian, Florence Bettschart-Narbel ainsi que de Messieurs Julien Eggenberger, Pierre Fonjallaz, confirmé dans son rôle de président-rapporteur, Claude-Alain Gebhard et Cédric Weissert.

Participaient également à la séance Madame Andréane Jordan (cheffe du Service de la promotion de l'économie et de l'innovation – SPEI, Département de l'économie, de l'innovation et du sport – DEIS) et Messieurs Jean-Charles Lagniaz (chef de la division management des transports à la Direction générale de la mobilité et des routes – DGMR au Département des infrastructures et des ressources humaines – DIRH) ainsi que Philippe Leuba (chef du DEIS)

2. POSITION DU POSTULANT

M. Eggenberger explique la difficulté à effectuer un choix modal différent que celui de la voiture pour aller pratiquer un sport, en particulier ceux d'hiver, qui demande beaucoup de matériel.

Le choix d'un transport public pose souvent un problème auquel sont confrontées les familles, particulièrement avec des enfants en bas âges. Or, peu d'éléments suffiraient pour rendre ce choix plus pratique.

Ce postulat vise alors à réfléchir aux aménagements qui faciliteraient l'accès aux stations de montagne des excursionnistes par les transports publics, par exemple, par la mise à disposition d'un endroit chaud où se changer, de lieux sur place pour stocker ou louer du matériel, des compartiments dans les transports suffisamment grands pour le matériel et des offres combinées attractives.

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

1) Les trains et les bus pourraient être dotés de grands compartiments pour l'équipement, et les arrêts de gare être aménagés de manière à faciliter le transfert des passagers et passagères

La question des compartiments dans les trains et les cars relève de la DGMR, et non de la DEIS. Les infrastructures ferroviaires, les gares et les haltes doivent en effet être mises en conformité d'ici décembre 2023 pour l'accès aux personnes handicapées, ou celles avec des poussettes ou des bagages. Ce travail est en cours, bien qu'à des stades divers. Le renouvellement du matériel ferroviaire comprend des espaces multifonctionnels, que ce soit pour les skis ou les vélos, c'est-à-dire les activités quatre saisons. Quant aux bus, les constructeurs n'existent pas en Suisse. Dans les régions touristiques, il existe des porte-skis, des remorques à l'arrière des bus, notamment pour le transport des VTT, mais ceci dans la limite des capacités des infrastructures.

2) Aménager les gares pour mettre à disposition des voyageurs et voyageuses des vestiaires, éventuellement des locaux de stockage de matériel (de ski, par exemple).

Les gares relèvent de la politique fédérale des transports publics. Les infrastructures sont clairement limitées aux fonctionnements des trains. Certains projets existent à l'instar de Leysin où les autorités cantonales, communales et les remontées mécaniques ont mis sur pied un projet pour coordonner la gare avec la station de départ des pistes de ski de Leysin.

3) Des titres de transport facilités (billets combinés train et remontées mécaniques) et modalités de financement.

Le conseiller d'Etat indique que le département et la Loi sur l'appui au développement économique (LADE) ne financent jamais l'exploitation. Tous les investissements consentis pour le programme « Alpes vaudoises 2020 » ne comprennent que des subventionnements à l'investissement pour les infrastructures (remontées mécaniques, par exemple). Les tarifications ou les titres de transport relèvent des entreprises de transport et de remontées mécaniques.

Un certain nombre d'études sont en cours avec la communauté tarifaire vaudoise sur la question des billets ou des offres combinées. Le DIRH a pointé la nécessité de travailler sur les offres dites de loisir (trafic qui ne relève pas du pendulaire). Ces études n'en sont qu'à leur début. Il faut garder en tête que pour la question des transports publics, la composante locale doit être prise en compte, mais qu'elle s'inscrit aussi dans des systèmes de distribution complexes, à l'échelle du pays, c'est-à-dire plus de 200 entreprises à coordonner lorsque des changements surviennent.

Globalement, un faisceau d'éléments se met en place pour faciliter la question des transbordements

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

La discussion se résume à demander à l'Etat ce qu'il pourrait faire pour améliorer la situation du transfert modal. Les réponses montrent que l'Etat investit déjà pour les remontées mécaniques et le développement du sport dans les régions de montagne. La majorité de la commission considère selon les explications de son représentant n'avoir pas la possibilité d'intervenir pour des aménagements de train, de gare, au départ des remontées mécaniques ou pour intervenir sur des forfaits. Il peut avoir un rôle incitatif uniquement. Ceci concerne des acteurs privés, soit les sociétés de remontée mécanique, les propriétaires d'un hôtel, la compagnie ferroviaire, un magasin de sport. Ils doivent s'organiser entre eux pour proposer des infrastructures ou des billets combinés. Malheureusement, les moyens financiers sont souvent très limités. Il est précisé également que les Alpes vaudoises souhaitent se positionner comme « la montagne facilement accessible en transports publics » et que cette direction a déjà été prise, qu'il faut du temps pour que les changements se fassent. Le postulant insiste sur le fait qu'on trouve des infrastructures mieux organisées, comme à Champéry, par exemple. L'Etat dépense beaucoup pour la voiture, comme des aides aux agrandissements de parkings au départ des remontées mécaniques, et qu'il pourrait s'investir plus pour les transports publics. La voiture sera toujours privilégiée dans cette situation. M. Leuba rappelle, suivi par la majorité de la commission, que l'Etat peut inciter, mais n'a ni l'autorité ni la possibilité d'intervenir financièrement sur les infrastructures ou sur les offres combinées.

5. VOTE DE LA COMMISSION

La commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération ce postulat par 4 voix contre 2 et 0 abstention.

Cully, le 28.05.2021

*Le rapporteur :
(Signé) Pierre Fonjallaz*