



AVRIL 2021

21_RAP_1

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL
sur le postulat Olivier Feller et consorts - des bus scolaires pour tous
(08_POS_060)

Rappel du postulat

Dans de nombreuses régions vaudoises, le déplacement en transport public d'un village à un autre prend parfois les allures d'un parcours du combattant. Non seulement les liaisons sont rares, mais elles sont aussi souvent très sinueuses. Résultat: il faut fréquemment plus de temps pour aller dans un village voisin que pour faire Lausanne-Genève ou Lausanne-Berne en train. Si l'on habite le village de Longirod, par exemple, et que l'on souhaite se rendre à Aubonne, la plupart des bus transitent par Nyon. Il faut donc prendre ensuite le train de Nyon jusqu'à Allaman pour finalement remonter en bus vers Aubonne. Durée du voyage: une heure et demie pour 13 km de distance à vol d'oiseau entre Longirod et Aubonne. Cet exemple, récemment raconté par le quotidien La Côte, n'est pas unique dans notre canton.

Pourtant, les bus scolaires tissent un véritable réseau de transports à de nombreuses heures de la journée. Seulement voilà, ils n'ont le droit de véhiculer que les écoliers.

Laisser d'autres passagers accéder aux bus scolaires, qui ne sont pas toujours pleins et qui voyagent parfois même à vide, présenterait de nombreux avantages.

- 1. L'accès au réseau des bus scolaires rendrait de nombreux services à la population, en particulier à tous ceux qui n'ont pas de voiture ou qui ont renoncé au permis de conduire en raison de leur âge. Avec le vieillissement en cours de la population, une telle solution permettrait aux personnes âgées de conserver plus longtemps une certaine autonomie dans leur région.*
- 2. Il n'y a pas d'investissements supplémentaires à consentir. Le réseau des bus scolaires est déjà financé par les communes pour assurer son but premier. A la rigueur, on peut même espérer quelques recettes dans la mesure où les passagers adultes pourraient payer une modeste contribution en échange du service rendu. Qui refuserait de verser quelques francs pour se déplacer de 13 km en moins d'une heure et demie ?*
- 3. Ce serait une occasion supplémentaire de mettre nos actes en accord avec les principes du développement durable qui vise à favoriser le recours aux transports publics. A l'heure où l'on cherche à encourager le covoiturage, y aurait-il un inconvénient majeur à renoncer aux bus à but unique ?*
- 4. Les autres moyens de transports publics, qui assurent les liaisons sur les axes plus importants, n'ont pas à craindre cette concurrence. Il ne s'agit pas de se substituer à eux mais de proposer une offre complémentaire pour les mini-déplacements à l'échelle locale. Les CFF, les TL, ou leurs équivalents régionaux, n'ont pas à craindre de perdre leur clientèle.*

Autrement dit, ça ne coûte rien, ça rend service et c'est conforme aux principes du développement durable. Il ne reste plus qu'à autoriser les communes à ouvrir leur réseau de bus scolaires à l'ensemble de leurs habitants dans les limites des places disponibles et pour autant que les équipements le permettent, en particulier en ce qui concerne la taille des sièges.

Une telle action, qui permettrait d'améliorer la vie quotidienne de la population, ne coûterait rien, à part la volonté de voir et de faire les choses autrement.

Conclusions

Nous demandons au Conseil d'Etat d'examiner l'opportunité d'autoriser les communes à ouvrir leur réseau de bus scolaires à leurs habitants et les démarches juridiques qui seraient requises par cette réforme.

Genolier, le 22 avril 2008.

(Signé) Olivier Feller et 20 cosignataires

Rapport du Conseil d'Etat

1. PREAMBULE

En préambule, le Conseil d'Etat s'excuse du délai pris pour répondre au postulat. Cela s'explique, d'une part, par une procédure d'attribution plus complexe que prévue ayant d'abord conduit à confier l'objet au Département en charge de la scolarité obligatoire (DFJC) puis au Département en charge des transports (DIRH) vu la compétence de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) en matière d'octroi des autorisations de transports et, par la réorganisation survenue avec la mise en place de la DGMR en 2014, d'autre part.

Le postulat Olivier Feller et consorts intitulé "des bus scolaires pour tous" (08_POS_060) a été déposé le 22 avril 2008. Il demande au Conseil d'Etat d'examiner l'opportunité d'autoriser les communes à ouvrir leur réseau de bus scolaires à leurs habitants et les démarches juridiques qui seraient requises par cette réforme.

Ce postulat a été développé lors de la séance du Grand Conseil du 29 avril 2008, qui a décidé de son renvoi en commission par 71 voix contre 36 et 4 abstentions.

La commission chargée d'examiner l'objet s'est réunie le 12 juin 2008 au DFJC, en présence de représentants de la Direction générale de l'enseignement obligatoire (DGEO) et du secrétaire général du DFJC.

Par cinq voix favorables, trois opposées et une abstention, la commission a recommandé au Grand Conseil de renvoyer le postulat au Conseil d'Etat.

Le Grand Conseil a traité le postulat le 16 septembre 2008, qu'il a pris en considération et renvoyé au Conseil d'Etat avec 5 avis contraires et une quinzaine d'abstentions.

En substance, ce postulat demande d'étudier la possibilité d'ouvrir les bus scolaires à des personnes qui ne sont pas des écoliers, notamment des personnes âgées, cela dans la limite des places disponibles et pour autant que les équipements le permettent.

Pour le postulant, la démarche s'adresse plus particulièrement aux communes qui seraient mal desservies en transports publics. Celle-ci se veut pragmatique, elle aurait l'avantage de ne pas entraîner de coûts supplémentaires tout en s'inscrivant dans une logique de développement durable, dès lors qu'il s'agirait d'utiliser des transports déjà existants.

2. LES TRANSPORTS SCOLAIRES DANS LE CANTON DE VAUD

Avant de procéder à l'examen du postulat, il convient de rappeler la manière dont sont organisés les transports scolaires dans le canton de Vaud, en particulier les compétences, les bases légales et réglementaires existantes ainsi que la situation actuelle.

En préambule, on rappelle que l'article 62 de la Constitution fédérale impose aux collectivités publiques de prévoir un enseignement de base obligatoire suffisant, ouvert à tous les enfants et gratuit dans les écoles publiques. Ainsi, la distance entre le lieu d'habitation et le lieu de scolarisation ne doit pas porter préjudice à l'enseignement. Il en découle un droit à la prise en charge des frais de transport lorsque, compte tenu de la distance importante ou du caractère dangereux du chemin de l'école, on ne peut pas raisonnablement exiger que l'élève le parcoure à pied.

2.1 Compétences et bases légales

Dans le canton de Vaud, les transports scolaires sont de compétence communale. Ainsi, il incombe aux communes d'organiser et de financer ces transports.

L'obligation faite aux communes découle de l'article 28, alinéa 1, lettre b) "transports scolaires" de la loi sur l'enseignement obligatoire du 7 juin 2011 (LEO, BLV 400.02) qui prévoit que les communes doivent organiser des transports scolaires "lorsque la distance à parcourir entre le lieu d'habitation et le lieu de scolarisation, la nature du chemin et des dangers qui y sont liés, l'âge et la constitution des élèves le justifient, à défaut de transports publics adaptés aux horaires scolaires". Lorsque les circonstances l'exigent, des transports sont également prévus pour permettre aux élèves de se rendre d'un lieu d'enseignement à un autre (al. 2). En outre, la loi prévoit le principe de gratuité des transports scolaires, y compris lorsqu'il s'agit de transports publics (al. 3). Un règlement élaboré après consultation des communes fixe les modalités de mise en œuvre, notamment quant à la sécurité des élèves (al. 4).

Le règlement sur les transports scolaires du 19 décembre 2011 (RTS, BLV 400.01.1.4) est entré en vigueur le 1er août 2012. Il traite des dispositions relatives à l'organisation, par les communes, des transports entre le lieu de résidence des élèves et l'école ainsi que de l'utilisation de ces transports par les élèves.

En particulier, le règlement stipule que si le principe général veut qu'un élève se rend à l'école par ses propres moyens, la commune fixe la distance à partir de laquelle elle organise un transport, laquelle ne saurait excéder 2,5 kilomètres. En outre, la commune est tenue d'organiser un transport si, compte tenu des caractéristiques de l'itinéraire à parcourir, il n'est pas raisonnable d'exiger d'un élève, selon son âge, qu'il se rende à l'école par ses propres moyens. De plus, la commune peut faire utiliser les moyens de transport public à disposition des élèves si les horaires et les conditions de sécurité sont adéquats. Le principe de gratuité pour les élèves est également rappelé, que ce soit pour l'accès aux transports scolaires ou l'utilisation de moyens de transports organisés par la commune. En outre, le RTS stipule que les communes doivent édicter à leur niveau un règlement sur les transports scolaires qui définit, pour chaque établissement scolaire, les principes généraux d'organisation des transports scolaires, les périmètres et les points de prise en charge des élèves, les règles à observer par les élèves et les modalités de surveillance de ces derniers ainsi que les éventuelles sanctions.

Au niveau communal, la situation des transports scolaires peut donc être résumée comme suit :

- En l'absence de danger particulier, apprécié en fonction de l'âge, de la constitution des enfants concernés, de la difficulté du trajet (topographie) et des saisons par exemple, les élèves domicilié-e-s à moins de 2,5 kilomètres de l'école sont présumé-e-s pouvoir s'y rendre par leurs propres moyens ; la commune n'est alors pas tenue d'organiser un transport scolaire, ni de verser une indemnité de transport.
- Dans le cas contraire, le droit cantonal présume qu'on ne peut raisonnablement pas exiger que l'élève se rende à l'école par ses propres moyens. Dans cette situation, deux cas de figure sont alors possibles :
 - Pour autant qu'un moyen de transport public existe et que ses horaires soient suffisamment en relation avec les besoins des écoliers-ères, la commune n'a pas l'obligation d'organiser un service spécial de transport scolaire. Elle doit en revanche rembourser intégralement les frais résultant de l'utilisation d'un moyen de transport public.
 - Dans le cas contraire, elle a en principe l'obligation d'organiser un service de transport scolaire gratuit, sauf accord des parents de transporter eux-mêmes leurs enfants en voiture privée contre une indemnité. La commune ne saurait en revanche imposer à des parents de s'organiser eux-mêmes pour transporter régulièrement les élèves d'un même quartier ou d'une même commune.

Quant au Canton, il est compétent pour octroyer les autorisations de transport.

En effet, selon l'article 7, lettre b) de l'ordonnance fédérale sur le transport des voyageurs du 4 novembre 2009 (OTV, RS 745.11), une autorisation cantonale est nécessaire pour le transport professionnel d'écoliers. L'article 34 OTV prévoit que les cantons sont compétents pour les différentes autorisations de transports des voyageurs prévues à l'article 7.

Dans le canton de Vaud, l'autorisation de transport d'écoliers relève de la compétence de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).

Aux termes de l'art. 30 de l'OTV ("conditions d'octroi"), une autorisation cantonale est octroyée uniquement :

- a. *si aucune offre de transports publics n'est menacée dans son existence ;*
- b. *si aucune offre de transport cofinancée par des contributions d'exploitation ou d'investissement par les pouvoirs publics n'est concurrencée de manière essentielle ;*
- c. *si aucun intérêt essentiel lié à l'environnement ou à l'aménagement du territoire ne s'y oppose, et*
- d. *si l'entreprise garantit le respect des dispositions légales.*

A noter que le transport exclusif de personnes handicapées étant soustrait à la régle du transport des voyageurs (art. 8, lettre c) OTV), il n'est pas soumis à l'autorisation cantonale (en particulier le transport scolaire de l'enseignement spécialisé).

Enfin, les transports scolaires sont également soumis à l'ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers du 19 juin 1995 (OETV, RS 741.41), laquelle règle les critères de classification, le contrôle en vue de l'immatriculation, le contrôle subséquent et le service antipollution ainsi que les différentes exigences techniques requises pour les véhicules routiers.

L'OETV prévoit ainsi plusieurs exigences techniques qui s'appliquent aux bus scolaires :

- **hauteur minimale des couloirs** : au moins 1,50 m dans les minibus, à l'exception des bus scolaires (art. 121, al. 2, let d OETV) ;
- **dimension réduite et poids par personne limité** : lorsqu'ils sont immatriculés en tant que tels, les bus scolaires sont des minibus et des autocars dont les places et les compartiments sont de dimension réduite et où le poids par personne est limité. Ils ne sont admis que lorsque le rapport, établi par un organe d'expertise agréée par l'OFROU, confirme que la protection offerte est équivalente à celle des dispositifs de retenue pour enfants conformes au règlement CEE-ONU n° 44/03 pour le groupe d'âge concerné ou au règlement CEE-ONU n° 129 (art. 123a, al. 1 OETV) ;
- **signes pour les transports écoliers** : les minibus et autocars affectés à des transports scolaires peuvent être munis, à l'avant et à l'arrière, du signe distinctif prévu à l'annexe 4 ; ce signe doit être masqué ou enlevé lorsque le véhicule n'est pas utilisé pour des transports scolaires (art. 123a, al. 1 OETV) ;
- **largeur minimale du siège conducteur** : pour les bus scolaires, au moins 0,65 m (même norme que pour les voitures automobiles lourdes et les minibus) et au moins 0,60 m sur les autres voitures automobiles (annexe 9, chiffre n° 221 OETV) ;
- **largeur minimale des sièges passagers** : pour les bus scolaires, au moins 0,30 m pour les sièges avant et arrière (la norme est de 0,45m et 0,40 m pour les minibus ; 0,45 et 0,38 m pour les voitures automobiles lourdes (sauf autocars) ; 0,38 m pour les voitures automobiles légères) (annexe 9, chiffre n° 222 OETV) ;
- **distance du volant** : pour les bus scolaires, la norme est de 0,58 m (2 places), 0,88 m (3 places) et 1,18 m (4 places) ; les valeurs sont plus importantes pour les voitures automobiles lourdes (0,72 m / 1,17m / 1,62 m) et légères (0,62 m / 1,01m) (annexe 9 n° chiffre 23 OETV) ;
- **distance entre les sièges** : pour les voitures automobiles y compris les bus scolaires, au moins 0,55 m et pour les minibus : 0,60 m. A noter que lorsque deux sièges sont placés l'un en face de l'autre, l'espace libre entre leurs dossiers doit être d'au moins 1,30 m en général alors que 1,00 m suffit pour les bus scolaires (annexe 9 chiffre 24 OETV) ;

- **poids par personne** (annexe 9 chiffre 25 OETV) : pour établir le nombre de places, le poids déterminant par personne s'élève à 75 kg, sauf dans les cas suivants :
 - minibus : 71 kg
 - minibus avec places debout : 75 kg
 - bus scolaires : 40 kg
 - autocars : 68 à 71 kg (selon la classe) voir (annexe 9, chiffre chapitre 321 OETV).

A noter que la vérification des exigences techniques requises pour les véhicules routiers au sens de l'OETV est de la compétence du Service des automobiles et de la navigation (SAN). Il incombe donc aux communes ou aux détenteurs des véhicules de présenter les véhicules concernés au SAN avant toute immatriculation d'un véhicule destiné aux transports scolaires afin de déterminer s'il répond aux prescriptions légales en vigueur.

De plus, sur la base du formulaire "utilisation d'un véhicule pour le transport d'écoliers" rempli par l'autorité communale en charge des transports scolaires, le SAN est compétent pour déterminer les exigences légales relatives au véhicule et au permis de conduire qui s'appliquent afin de déterminer, dans chaque cas particulier, si le transport d'écoliers envisagé est un transport professionnel ou non-professionnel au sens des ordonnances fédérales sur le travail.

2.2 Aide-mémoire pour les transports d'écoliers

Au vu du nombre d'acteurs en présence et de la complexité des dispositions légales régissant les transports d'écoliers, l'Etat de Vaud a, au travers de ses services (SAN, DGMR, DGEO), édité un Aide-mémoire pour les transports d'écoliers, qui traite des questions légales liées à ce thème et qui s'adresse en particulier aux autorités scolaires, aux communes, aux transporteurs et aux autorités de police. L'aide-mémoire résume ainsi les dispositions actuellement en vigueur, fournies à titre purement indicatif et n'engage pas la responsabilité de l'Etat. Il traite des points tels que la définition du terme "transport professionnel", les autorisations selon l'OTV, la licence d'entreprise de transport des voyageurs, les exigences quant au véhicule et aux permis de conduire, la formation du conducteur et les responsabilités.

A l'instar de ce qui figure dans la réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation Cornamusaz "Transports scolaires : y a-t-il des bus à deux vitesses ?" de juin 2017 (16_INT_626), l'aide-mémoire a été adopté pour la première fois en 2001 et il a régulièrement fait l'objet d'adaptations en lien avec les différentes modifications légales intervenues depuis lors et convenues entre les différentes parties prenantes. La dernière actualisation date de 2018.

Le Conseil d'Etat se permet de renvoyer aux explications détaillées contenues dans l'aide-mémoire annexé au présent rapport, en particulier s'agissant de la distinction effectuée entre les trois types de transports scolaires, les allègements d'équipements autorisés, l'aménagement interne et externe des véhicules ainsi que les exigences relatives au permis de conduire, à la formation et aux responsabilités des chauffeurs et conducteurs.

2.3 Situation actuelle

Aujourd'hui, l'on dénombre environ 70 autorisations de transport scolaire sur l'ensemble du canton. Ce chiffre peut toutefois légèrement fluctuer car il est soumis à des critères variables tels qu'un changement de l'offre en transports publics ou une modification de la zone géographique desservie par l'établissement scolaire (aire de recrutement) par exemple. Il convient également de préciser que jusqu'en 2009, était considéré comme du transport scolaire uniquement le ramassage, soit les trajets domicile – école. Or, depuis la modification de l'OTV, le transport scolaire comprend également les trajets entre établissements ou vers des centres sportifs.

Quant au nombre d'élèves transportés chaque année dans les communes ou par des prestataires des transports scolaires, cette information n'est pas disponible.

En effet, les autorisations délivrées par la DGMR le sont uniquement auprès des autorités organisatrices des transports scolaires, à savoir les communes, les écoles ou les associations scolaires intercommunales, qui à leur tour mandatent un prestataire pour effectuer les courses selon leurs propres critères.

3. EXAMEN DU POSTULAT

3.1 Exigences juridiques

Au vu des éléments présentés dans la partie 2, ouvrir les bus scolaires à des personnes qui ne sont pas des écoliers nécessiterait à l'évidence d'importantes modifications juridiques et réglementaires.

En effet, selon l'avis de droit évoqué lors des travaux de commission sur le postulat en juin 2008, il ressort que l'ouverture au public des bus scolaires impliquerait que les conditions suivantes soient au moins réunies :

- le transport public est effectué par une collectivité ou une entreprise qui dispose des véhicules adéquats et du personnel formé pour le transport professionnel de personnes, c'est-à-dire non limité aux seuls transports d'écoliers ;
- l'OFT a décidé que le transport considéré n'était pas soumis à la régie du transport des personnes. A défaut, ce transport doit faire l'objet d'une concession fédérale, ce qui signifie des exigences nettement plus lourdes que celles d'une autorisation cantonale pour le transport d'écoliers.

Dès lors, il apparaît que ni le canton seul, et encore moins le département compétent, ne sont habilités à autoriser les communes à ouvrir leurs réseaux de transports scolaires à leurs habitant-e-s.

De même, à teneur des exigences fixées par l'art. 30 OTV, la Confédération doit délivrer une concession obtenue après vérification par le canton que cet octroi ne concurrencerait pas une ligne de transports publics.

Enfin, les exigences techniques relativement strictes de l'OETV pour les bus scolaires (pas de hauteur minimale des couloirs, dimensions réduites et poids par personne limité à 40 kg) devraient également être modifiées et complétées de manière conséquente pour permettre un usage mixte des bus effectuant uniquement des transports d'écoliers, ce qui ne paraît guère envisageable au vu des normes en vigueur, basées sur des distinctions claires entre les catégories de véhicules. Ainsi, les quelques sièges éventuellement libres lors d'un transport scolaire ne pourraient pas être occupés par des adultes. En outre, on relèvera encore que pour assurer la sécurité des enfants transportés, aucune place debout n'est admise (art. 107 al. 2 OETV), comme le rappelle d'ailleurs l'aide-mémoire précité (page 8).

Quant à un éventuel "système D" évoqué lors des débats parlementaires (possibilité qui serait laissée à certains adultes ou personnes âgées d'utiliser les bus scolaires), on rappelle qu'un tel système est par principe proscrit à teneur de l'art. 7 let. b) de l'OTV, qui définit le transport scolaire comme le transport exclusif des écoliers ou des étudiants ("*les courses servant **exclusivement** à transporter des écoliers ou des étudiants*").

Ainsi, permettre l'ouverture des bus scolaires à des personnes qui ne sont ni écoliers ni étudiants nécessiterait une modification de ladite ordonnance fédérale, dont on rappelle qu'elle est de la compétence exclusive du Conseil fédéral.

3.2 Difficultés pratiques

En sus des exigences juridiques évoquées ci-dessus, l'ouverture des bus scolaires à d'autres usagers n'irait pas sans poser un certain nombre d'enjeux et de problèmes pratiques dont il faut tenir compte, en particulier la sécurité des écoliers et la protection de l'enfance, la sensibilité des parents, les responsabilités-risques ou le respect des horaires.

S'agissant de la **sécurité des écoliers**, il s'agit de rappeler ici que lors des transports scolaires, les parents confient de fait leurs enfants à des personnes et des prestataires de transports en laquelle ils placent leur confiance, dès lors que ce sont bien ces personnes qui sont chargées d'assurer la sécurité des enfants lors des déplacements. Sur le principe, s'agissant des seuls bus scolaires, les parents ne s'attendent donc pas à ce que la personne responsable du transport soit en même temps appelée à devoir gérer une clientèle mixte ou non-scolaire, mais bel et bien à transporter uniquement leurs enfants dans le cadre scolaire.

Bien sûr, la situation est légèrement différente lorsque les enfants utilisent une course à l'heure d'une ligne régionale de transport public : dans un tel cas, les parents savent au préalable que ce type de transport n'est pas exclusivement réservé à leurs enfants et peuvent ainsi adopter une attitude en conséquence s'agissant de la sécurité de leurs enfants et la confiance placée dans les personnes responsables des transports. Dès lors, on ne saurait exclure a priori que les parents d'enfants scolarisés réagissent voire même s'opposent à l'ouverture des bus scolaires à d'autres types d'usagers, en vertu de motifs compréhensibles de sécurité et de protection de l'enfance.

D'ailleurs, la question des responsabilités-risques, potentiellement délicate, pourrait être posée si des problèmes devaient avoir lieu suite à une telle ouverture. En effet, en cas d'atteinte à l'intégrité physique, psychique ou sexuelle d'un écolier ou d'une écolière par un-e adulte lors d'un tel trajet, ou alors en cas de blessure ou de décès

d'une personne âgée montée dans un bus scolaire qui connaîtrait un accident, c'est vraisemblablement la commune qui devrait répondre des dommages éventuels auprès des assurances voire des tribunaux.

Un enjeu pratique supplémentaire réside dans le respect des horaires de service des bus scolaires. En effet, pour assurer le bon fonctionnement des établissements scolaires au quotidien, il est impératif que les horaires des bus aux différents arrêts desservis soient respectés pour faire en sorte que les écoliers transportés arrivent toujours à l'heure à l'école (respectivement en repartent), ce qui a priori laisse très peu de flexibilité-horaire pour être en mesure d'ajouter d'autres catégories d'usagers à ces transports particuliers.

Enfin, l'ouverture des bus scolaires à d'autres personnes impliquerait que les communes ou les prestataires devraient afficher publiquement ces horaires, cela sans pour autant pouvoir donner la garantie à ces personnes de trouver une place dans le bus concerné, en particulier en début de matinée ou d'après-midi lorsque les bus scolaires sont soit déjà remplis - ou le sont progressivement au fur et à mesure que le véhicule transite par les différents lieux à desservir - avec une problématique vraisemblablement similaire au retour.

Au demeurant, la configuration même des bus scolaires (petite taille du bus et des sièges, faible hauteur, poids admis limité, etc.) les rend peu adaptés au transport de personnes adultes, pour ne pas dire inadaptés au transport de personnes âgées.

Finalement, on notera que les mêmes difficultés pratiques se posent concernant les accompagnant-e-s : en effet, s'il est évident que pour certains types de déplacement les enseignant-e-s doivent accompagner les élèves, c'est très rarement le cas dans le cadre du ramassage scolaire. De même, l'autorisation éventuelle d'accompagnant-e-s qui se verraient reconnaître un tel statut - outre les enjeux juridiques évoqués plus haut - ne va pas sans poser des problèmes pratiques similaires, ne serait-ce que pour définir le nombre d'accompagnant-e-s qui pourrait être admis dans un bus scolaire où la place est de facto limitée et les dimensions du véhicule passablement réduites.

4. CONCLUSION

En vertu des éléments juridiques et pratiques exposés dans la partie précédente, il ressort de cet examen que les inconvénients d'une ouverture des bus scolaires à d'autres catégories d'usagers que les écoliers et étudiants surpassent nettement les gains éventuels d'une telle mesure, qui ne représenterait d'ailleurs une plus-value que pour un nombre probablement assez restreint de situations individuelles dans les communes concernées.

En particulier, le Conseil d'Etat tient à relever que la sécurité des enfants et les transports scolaires constituent autant d'aspects particulièrement sensibles pour les parents, qui pourraient à juste titre s'inquiéter voire s'opposer à une telle mesure.

De plus, le financement des transports scolaires étant à la charge des communes, il paraîtrait à tout le moins délicat que le Canton cherche à modifier un paramètre aussi substantiel des transports scolaires sans prendre en compte les différentes conséquences financières, logistiques et pratiques qu'une telle ouverture des bus scolaires auraient inmanquablement pour les autorités communales et les établissements scolaires.

Le Conseil d'Etat rappelle enfin que même si telle était son intention, il n'a de toute façon pas la compétence de modifier l'ordonnance fédérale qui définit le transport scolaire comme le transport exclusif des écoliers ou des étudiants.

En définitive, plutôt qu'une mesure "bricolée" dont les inconvénients excèdent nettement les bénéfices envisageables, le Conseil d'Etat entend continuer de privilégier des solutions qu'il juge plus cohérentes et plus efficaces pour améliorer et renforcer l'offre en transports publics dans les localités qui seraient encore insuffisamment desservies.

En effet, il est convaincu que c'est par des investissements continus et massifs dans le développement de l'offre régionale et locale en transports publics qu'il faut poursuivre les efforts des autorités, à l'instar de la politique déployée depuis plusieurs années pour assurer une desserte en transports publics la plus large possible à toutes les régions du canton. Soucieux de renforcer encore sa politique en la matière, le Conseil d'Etat a ainsi fait de la poursuite d'une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité un axe prioritaire du programme de législature 2017-2022.

En particulier, cette stratégie se déploie au travers d'une augmentation tant quantitative que qualitative de l'offre régionale en transports publics, que ce soit via le développement croissant de l'offre du Réseau Express Régional (RER) Vaud, le soutien actif au développement des réseaux de bus au niveau local ou régional ou encore par une stratégie ambitieuse des interfaces de transport avec un crédit-cadre de 20,5 millions de francs pour soutenir financièrement et techniquement de nombreux projets dans tout le canton afin de faciliter les échanges entre différents modes de transport, notamment dans les localités et régions où l'offre peut encore être développée et optimisée.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 21 avril 2021.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean