

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

**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le  
Postulat Olivier Feller et consorts – des bus scolaires pour tous (08\_POS\_060)**

**1. PREAMBULE**

La commission s'est réunie le 3 juin 2021 à la Salle du Bicentenaire, pl. du Château 6, à Lausanne.

Elle était composée de Mmes Florence Bettschart-Narbel, Céline Misiego, de MM. Nicolas Bolay, Jean-François Cachin, Jean-Claude Glardon, Claude Matter, Yves Paccaud, Olivier Petermann, Alexandre Rydlo, Felix Stürner, ainsi que de M. Sylvain Freymond, confirmé dans son rôle de président et rapporteur.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH, y était accompagné de M. Jean-Charles Lagniaz, chef de la division management des transports DGMR.

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

**2. POSITION DU POSTULANT**

Un membre de la commission indique que le postulant a lu le rapport et qu'il s'étonne du temps pour répondre à son intervention déposée en avril 2008. Le postulant regrette que, dans le cadre de la politique actuelle en matière climatique, il n'y ait pas la possibilité de mettre en place des synergies avec les bus scolaires.

**3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT**

La cheffe du DIRH reconnaît que le Conseil d'Etat aurait pu répondre plus rapidement à ce postulat. Ce postulat pose des problèmes pratiques et légaux vu les responsabilités additionnelles qui en découleraient pour les communes. Organiser et financer le transport scolaire est en effet une tâche des communes lorsqu'il y a une trop grande distance entre lieu de résidence et école. La fausse bonne idée du postulat était de se dire que dès lors que ces lignes existent, ouvrons-les aux gens, ce qui permettrait de ne pas développer davantage les TP. Or, cette appréciation est fautive, car ces bus scolaires sont souvent pleins, et ouvrir ces bus scolaires à des personnes qui ne sont pas des élèves serait contraire à l'Ordonnance fédérale qui s'applique en la matière. Un chantier législatif au niveau national qui serait disproportionné, et signifierait qu'il faudrait s'assurer de niveaux de formations adéquats pour les conducteurs, et assurer la sécurité des élèves dans un contexte où des adultes prendraient ces bus, avec des risques d'atteinte à l'intégrité des élèves pour lesquelles les communes seraient responsables. De plus si ces bus deviennent des bus de ligne, il faudrait afficher des horaires, pour une place qui n'est pas garantie car souvent ils sont pleins.

Concernant les enjeux climatiques, le Conseil d'Etat a présenté au Grand Conseil un EMPD de 50 millions essentiellement à charge du canton pour développer l'offre de bus de ligne, ouverts à tout le monde, avec une cadence horaire. Une offre qui va peut-être dans certains

cas soulager les communes en permettant d'assurer des transports d'élèves. En effet, s'il existe une ligne de bus adéquate, une coordination est possible avec le transport scolaire. Une véritable prestation de TP à usage de l'ensemble de la population, car seuls des bus de ligne à horaire régulier cadencés à la demi-heure permettent de générer un report modal des TIM vers les TP.

A contrario, la proposition du postulant ne répondrait ni au besoin des communes, ni aux enjeux de transfert modal, tout en générant la nécessité de modifier les ordonnances fédérales dans le domaine des transports. Sans compter que cette mesure ne serait pas du tout à la hauteur des enjeux de luttes contre le réchauffement climatique.

Le chef division management des transports DGMR ajoute que le transport scolaire est une particularité vaudoise et de certains cantons romands : dès qu'on passe la Sarine, il y a un niveau d'offre TP tel qu'il y a un besoin bien moindre en la matière. Concernant le développement du réseau, une centaine de lignes de bus sont en cheville avec les établissements scolaire pour essayer de faire ce double travail consistant à mettre un maximum d'élèves sur les lignes régulières, avec à la clef un certain volume de fréquentation, ce qui permet par la suite de mettre à disposition de l'ensemble de la population un volume d'offre intéressant. Pour certaines dessertes, et essentiellement des jeunes élèves, il y a une offre essentiellement en minibus avec des allèges d'équipements et des sièges prévus pour des poids jusqu'à 40 kilos et des tailles d'enfants : il ne reste fondamentalement qu'une place adéquate à un adulte, soit à côté du conducteur, pour autant qu'elle soit existante car souvent les bus dédiés pour les enfants n'en sont pas équipés. Dans le cadre des transports scolaires avec des grands bus, la plupart du temps ils sont surchargés. La synergie entre transport des élèves et lignes de bus régionales existe, car on a besoin de ces élèves pour avoir le socle de clients permettant d'offrir suffisamment de courses sur une ligne.

#### **4. DISCUSSION GÉNÉRALE**

##### **Discussion générale**

Une commissaire estime, concernant l'intégrité physique des enfants qu'il n'y a pas à supposer qu'il y un danger supplémentaire dans les lignes scolaires que dans des lignes normales. Elle déplore le manque de données chiffrées dans le rapport du Conseil d'Etat et regrette également le manque d'information sur le nombre d'enfants transportés et le type de bus utilisés. Elle rappelle, comme de nombreux commissaires, que ce postulat a été déposé en 2008. Plusieurs commissaires soulignent également que cela pourrait poser des problèmes au niveau de l'acceptation des parents si les lignes scolaires étaient ouvertes à tous les usagers.

La cheffe du DIRH relève que la responsabilité concernant l'intégrité physique des enfants incombe aux communes qui ne sont à ce jour pas confrontées à cette problématique. Par ailleurs, la réglementation est différente entre transports scolaires et bus de lignes. Les demandes de mobilité de la population ne correspondent pas forcément à l'offre proposée dans le cadre du ramassage scolaires et pose de nombreux problèmes réglementaires.

Le Chef division management des transports DGMR explique que juridiquement le droit des transports relève de la Confédération. Les transports publics nécessitent une concession, laquelle définit les droits et obligations, notamment des tarifs, des destinations et des horaires affichés ou encore la comptabilité avec LHand. Pour le ramassage scolaire, le système prévu par l'ordonnance fédérale est plus souple, c'est une activité différente qui est régie par d'autres règles et qui nécessite une autorisation délivrée par le canton. Le ramassage scolaire ne nécessite pas un affichage des destinations et des tarifs et les horaires peuvent évoluer en continu.

Plusieurs commissaire relève la difficulté d'organiser les transports scolaires qui nécessitent de nombreuses adaptations en permanence. Si les conditions le permettent, le transport des élèves peut être effectué dans les transports publics. Bien que selon les règles des transports publics en Suisse un enfant peut voyager seul dès 6 ans, la DGMR recommande pour les niveaux 1 à 4 P Harmos de privilégier la solution des transports scolaires.

Un commissaire se demande dans quelle mesure le canton assure une formation des chauffeurs et tout particulièrement dans les sociétés sous-traitantes.

Le chef division management des transports DGMR indique que les entreprises mandatées doivent être au bénéfice d'une licence, laquelle contient les règles de formation ainsi que les types de permis requis. Le canton a mis en place un aide-mémoire pour le transport d'écoliers pour guider les communes et les transporteurs dans ce domaine. Des rencontres ponctuelles ont lieu entre transporteurs, DGMR, SAN, gendarmerie, DFJC et d'autres intervenants. C'est de la responsabilité des transporteurs et des communes, de faire faire respecter les contrats et les règles. Il est également rappelé que dans la LAJE, il a été précisé que les chauffeurs de bus doivent fournir un extrait de casier judiciaire vierge.

La cheffe du DIRH rappelle les grandes réflexions d'ensemble et de développement qui, depuis 2012, ont amené à développer la desserte au-delà des grandes agglomérations. Ce qui permet de présenter un EMPD de 50 millions pour le développement de l'offre de bus dans les régions péri-urbaines dans le cadre du plan climat. Cela pourrait apporter une aide aux communes et une importante augmentation de l'offre.

Plusieurs députés soulignent que le développement de lignes ouvertes à tous les usagers sera plus bénéfique pour l'ensemble de la population. Un transfert pourrait, si les conditions sont réunies, permettre le transfert d'élèves sur ces nouvelles lignes liées à cet EMPD. La cohabitation de ces différents utilisateurs n'est cependant pas toujours chose facile et nécessite certaines mesures.

Le chef division management des transports DGMR explique que dans le trafic de ligne les chauffeurs n'interviennent pas. Des procédures existent en cas de débordement ou de problèmes importants. Dans les petits bus scolaires, le chauffeur s'assure que les enfants sont bien attachés, par exemple. Parfois, les groupements scolaires engagent des « médiateurs » pour accompagner les élèves dans les courses-clefs qui se font dans les transports publics.

Pour répondre à plusieurs commissaires, la cheffe du DIRH confirme que le crédit cadre de 20,5 millions cité dans les conclusions du rapport concerne les interfaces de transports. Il s'agit d'un financement de ces lieux d'intermodalité (bus/ train/ voiture/ etc.) de compétences communales. Ce crédit cadre qui a été adopté va aider les communes grâce à un appui technique et des subventions liées à la réalisation de ces interfaces.

## **5. LECTURE DU RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT**

### **2.3 Situation actuelle**

Un commissaire se demande, en rapport avec les 70 autorisations de transports, s'il serait possible de disposer d'informations sur le volume moyen du transport que les communes doivent organiser.

La cheffe du DIRH explique que le canton ne dispose pas de cette information. Si le nombre d'autorisation est connu, l'Etat ne connaît pas le nombre exact d'élèves concernés. Il faudrait se renseigner auprès de chaque commune et groupement scolaire afin de fournir ces données.

## **6. VOTE DE LA COMMISSION**

*Avec dix voix pour, aucune voix contre et une abstention, la commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat.*

Montricher, le 20 mars 2023.

*Le rapporteur :  
(signé) Sylvain Freymond*