

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

**Postulat Alberto Mocchi et consorts au nom Au nom de Sébastien Humbert -  
Les voyages (en train) forment la jeunesse**

### **1. PREAMBULE**

La commission s'est réunie le 12 février 2026, à la Salle Cité, rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mme Aliette Rey-Marion, de MM. Grégory Bovay, Bernard Nicod, Denis Corboz, Kilian Duggan (remplaçant Alberto Mocchi), Sébastien Humbert, Jean Valentin de Saussure, Marc Vuilleumier, et Olivier Petermann confirmé dans son rôle de président.

Le postulant Alberto Mocchi ayant été empêché, c'est Sébastien Humbert, co-porteur du texte, qui le représente.

Mme Nuria Gorrite (cheffe du DICIRH) était accompagnée de MM. Pierre-Yves Gruaz (directeur général de la DGMR) et Mehdi-Stéphane Prin (délégué aux affaires ferroviaires).

M. Jérôme Marcel, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances. Qu'il en soit ici remercié.

### **2. POSITION DU POSTULANT**

En préambule, le postulant rappelle que le secteur des transports représente environ 40% des émissions totales des gaz à effets de serre (GES) des habitantes et habitants de notre Canton, dont près de la moitié sont liées au transport aérien.

Selon lui, l'utilisation du train constitue une alternative crédible à l'avion, même sur de plus longues distances. Toutefois, ce mode de transport souffre encore d'un déficit d'image, notamment de croyances de complexité, de durée et de coût.

Actuellement, pour parcourir de longues distances, l'avion est souvent préféré, par réflexe. Avec ce postulat, il est proposé d'inciter à remettre en question ce réflexe. La proposition, concrète et positive, consisterait à offrir un pass « interrail » aux jeunes atteignant leur majorité, qui leur permettrait de voyager en Europe pendant quelques jours.

L'objectif de cette proposition n'est pas seulement de l'ordre du moyen de transport, mais aussi de l'expérience qu'elle permet de vivre : montrer, alors que les habitudes de mobilité ne sont pas forcément encore figées, que les voyages en train peuvent être simples, agréables et attractifs.

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

La cheffe du DICIRH a rappelé l'attachement du Conseil d'Etat aux alternatives à l'avion, en particulier au train, et notamment aux trains de nuit. Le Canton de Vaud a été l'un des premiers à pousser l'idée d'un financement fédéral dans le cadre du premier projet de loi sur le CO<sub>2</sub>. Depuis l'échec de ce texte, le Canton de Vaud continue d'aller dans ce sens, et plaide aussi pour que la Suisse

participe au développement des grands express européens dans les messages à venir du Conseil fédéral. L'enjeu est important, car si la Suisse ne met pas sa part, ces lignes risquent tout simplement de nous contourner.

Dans ce cadre, le Conseil d'État souligne que on ne change pas durablement les habitudes avec un simple "coup de pouce" isolé si, au bout du compte, l'offre n'est pas vraiment attractive. Pour que des jeunes, et plus largement une clientèle large, basculent de l'avion vers le rail, il faut que ce soit facile, fiable, fréquent, confortable, et surtout lisible. Et cela renvoie largement à des décisions qui se jouent au niveau national, parce que l'accès de la Suisse à ces grandes liaisons européennes dépend de choix de financement et de coopération.

Le cas d'Interrail illustre bien la difficulté. Sur le papier, c'est séduisant. Dans la réalité, c'est souvent plus compliqué qu'on ne le croit, et moins simple qu'avant. Les trains internationaux au départ de Suisse sont pris d'assaut, ce qui impose des réservations. Beaucoup de trains européens exigent aussi une réservation, et elle est généralement payante. Avec la libéralisation du rail, les systèmes de tarification et de réservation se sont fragmentés, et planifier un itinéraire clair devient vite un exercice pénible. Le Pass Interrail n'est plus accepté partout, notamment sur certaines compagnies privatisées en Italie, en Espagne, et en France. Au final, l'offre paraît moins accessible, plus opaque, et parfois décourageante. Sans même parler de la multitude de variantes de pass qui ajoutent une couche de confusion.

Dans ce contexte, l'idée d'un bon cantonal se heurte à une réalité pratique : comment le faire fonctionner simplement auprès d'une mosaïque d'opérateurs, de règles et de plateformes ? Le Conseil d'État rappelle d'ailleurs que même des facilités tarifaires au sein de Mobilis, donc entre nos propres compagnies vaudoises, ont déjà été complexes à négocier. Alors imaginer un mécanisme fluide à l'échelle d'Interrail et des opérateurs européens devient rapidement délicat.

Sur le fond, le Conseil d'État revient à ce qui fait vraiment basculer un choix modal. L'expérience le confirme, c'est multifactoriel. Une expérience offerte une fois ne suffit généralement pas, sauf chez celles et ceux qui ont déjà des convictions très fortes. Ce qui compte, c'est l'offre au quotidien. La fréquence, le temps de parcours, la fiabilité, la lisibilité, le confort, la disponibilité immédiate. Et il y a aussi la question du portemonnaie. Ce qui coûte cher aux ménages, c'est souvent de devoir garder les deux systèmes en parallèle : une voiture avec ses charges fixes et ses coûts d'usage, et en plus un abonnement de transports publics. La multimodalité, qui correspond à la vie réelle de beaucoup de gens, peut devenir onéreuse parce qu'on additionne plutôt qu'on ne remplace.

Le Conseil d'État note aussi que les changements se produisent lorsque plusieurs leviers se combinent. L'amélioration de l'offre, bien sûr, mais aussi ce qui rend la voiture moins "évidente" au quotidien, notamment la raréfaction des places de stationnement à destination. Et, à côté, des politiques tarifaires ciblées peuvent jouer un rôle. Mobilis propose déjà des tarifs préférentiels pour les jeunes et, par ailleurs, c'est la deuxième communauté tarifaire la moins chère de Suisse. On voit ce cocktail d'effets à l'échelle de l'agglomération lausannoise : une offre de transports publics qui s'est fortement développée, des places de parc qui se raréfient, des conditions améliorées pour la marche et le vélo. Résultat, l'usage de la voiture baisse nettement, alors même que la population augmente.

Enfin, le Conseil d'État conclut que le coût estimé de la mesure proposée, 1,7 million par an, n'est pas anodin dans le contexte financier actuel, qui impose des choix. À titre de comparaison, cela correspond au financement du RER entre Lausanne et Fribourg, à la ligne CGN Lausanne-Thonon, au maintien de lignes comme Aigle-Leysin ou Apples-L'Isle, ou encore à l'ensemble des bus entre Coppet et Nyon. Mais surtout, le Conseil d'État estime qu'on n'est pas face à la bonne réponse à la bonne question. Et, de toute façon, la mise en œuvre supposerait d'inscrire une base légale dans la LMTP, au titre des facilités tarifaires, pour pouvoir financer une telle mesure.

#### 4. DISCUSSION GENERALE

Plusieurs interventions soutiennent le renvoi du postulat en insistant sur son objet concret : il ne s'agit pas d'un débat général sur la transition de la mobilité ou sur la communauté tarifaire Mobilis, mais d'une mesure ciblée liée aux habitudes de voyage des jeunes. Il est rappelé qu'aujourd'hui une partie de la jeunesse accède très facilement à des vols à bas prix en quelques clics, ce qui favorise des départs spontanés et bon marché. Dans ce contexte, l'idée du postulat est de rendre plus visible et plus accessible l'alternative ferroviaire au moment où se construisent des réflexes de mobilité, en donnant l'occasion d'essayer "autrement", sans prétendre transformer immédiatement l'ensemble des comportements.

S'agissant d'Interrail, il est relevé que le dispositif conserve une audience importante malgré les difficultés actuelles, avec 750'000 abonnements vendus en 2024. Cet élément sert à souligner qu'il existe une demande et un intérêt, et que l'instrument n'est pas marginal. Il est aussi rappelé que des collectivités publiques testent déjà des approches comparables, ce qui justifie de demander au Conseil d'État un rapport de faisabilité et un état comparatif de ce qui se fait ailleurs, plutôt que d'écarter le principe d'emblée.

Plusieurs intervenants favorables présentent le postulat comme un incitatif positif, à un âge symbolique. Les 18 ans sont décrits comme un "rite de passage", et le fait que cet âge corresponde aussi à celui du permis de conduire est mis en parallèle : encourager le train à ce moment-là est perçu comme un signal cohérent, qui valorise une option de mobilité différente de la voiture et de l'avion. Il est aussi souligné que voyager en train offre une expérience distincte, notamment en termes de confort et d'approche du déplacement, et que l'objectif est d'encourager cette découverte.

Sur le plan financier, il est indiqué que le montant de 1,7 million par année constitue une estimation de risque maximal. Les soutiens insistent sur le fait que l'intention n'est pas de distribuer automatiquement un bon à chaque personne atteignant 18 ans, mais de mettre une possibilité à disposition, sur demande, pour les jeunes intéressés. Dans cette logique, la probabilité que l'ensemble fasse valoir la prestation est jugée faible, ce qui relativise le scénario maximal. Plusieurs modalités concrètes sont évoquées pour encadrer le coût : un dispositif sur demande, des bons nominatifs, un remboursement après achat sur présentation de justificatifs, voire un nombre limité de prestations disponibles ou une enveloppe annuelle plafonnée. L'idée d'un système de type "enveloppe" est mentionnée, avec le principe que, lorsque le plafond est atteint, il faut attendre l'année suivante, à l'image de mécanismes existant dans d'autres politiques publiques.

Des exemples locaux sont cités pour illustrer la faisabilité pratique et limiter les craintes d'abus. Par exemple, dans une commune vaudoise, un subventionnement du demi-tarif pour les jeunes atteignant 18 ans dans l'année fonctionne sur une base de demande, puis de remboursement. Il est relevé que cela fonctionne bien et que les abus ne sont pas observés, ce qui montre qu'il existe des solutions pragmatiques permettant d'assurer que la mesure profite aux bénéficiaires visés.

Plusieurs interventions répondent aux critiques liées au risque de revente ou d'utilisation indue. Il est soutenu qu'un dispositif nominatif, avec validation de l'identité et activation sur demande, permet de prévenir ces problèmes. Un programme européen est cité à titre d'exemple, dans lequel des pass sont attribués via un système de candidature pour les jeunes de 18 ans. L'argument avancé est qu'un mécanisme de ce type démontre qu'il est possible de cibler correctement les bénéficiaires et de gérer l'accès de manière contrôlée.

Une intervention favorable relève aussi que, si le canton subventionne une prestation de ce type, cela peut logiquement augmenter le nombre de jeunes qui y recourent, mais que cela ne signifie pas que l'ensemble le fera. Il est mentionné que, pour qu'une telle mesure trouve son public, une promotion est probablement nécessaire, et qu'il est ensuite possible d'ajuster le dispositif si la demande devait

dépasser les attentes. L'idée d'un contingentement ou d'un calibrage progressif est évoquée comme mesure de pilotage.

Sur le plan climatique, il est rappelé qu'un trajet aller-retour vers Berlin remplacé par le train plutôt que l'avion représente un ordre de grandeur d'une demi tonne d'émissions de CO<sub>2</sub> évitée, et que, dans cette perspective, un soutien de 200 francs pour favoriser ce choix est qualifié de bon retour sur investissement. Il est souligné que les transports constituent un facteur important dans le bilan carbone et qu'un incitatif ciblé contribue à l'orientation des choix.

Une question est posée sur le mode de financement, notamment sur un lien éventuel avec le déficit des transports publics réparti entre communes. La réponse précise qu'il s'agit d'un subventionnement à la personne, et non d'un mécanisme entrant dans le déficit des entreprises de transport.

Enfin, il est rappelé à plusieurs reprises qu'il s'agit d'un postulat : la demande porte sur une étude de faisabilité, pas sur l'introduction immédiate de la mesure. Les soutiens insistent sur le fait qu'un renvoi au Conseil d'État permet précisément de documenter les options, les coûts, les variantes possibles, les conditions légales et les comparaisons externes, avant tout arbitrage. Il est aussi indiqué que la question budgétaire et le calibrage de la mesure sont, le cas échéant, tranchés au moment où un modèle concret est présenté au Grand Conseil.

La cheffe du département confirme que la mise en œuvre est complexe et qu'une base légale est nécessaire. Elle mentionne deux pistes techniques : un système d'aide à la personne avec remboursement de frais effectifs sur présentation d'une facture, ou une approche par facilités tarifaires. Elle précise également que les facilités tarifaires existantes sont conçues pour des réductions de tarifs via des financements aux entreprises de transport, et qu'une modification de la LMTP est requise pour permettre une forme de facilités tarifaires ad personam.

En conclusion et au terme de la discussion, la commission considère majoritairement que le renvoi du postulat se justifie pleinement. Il ne s'agit pas de décider aujourd'hui d'une dépense, mais de demander au Conseil d'État d'examiner sérieusement une piste, d'en préciser les variantes possibles, les conditions légales et les modalités de pilotage, en s'appuyant sur des expériences existantes. Dans un contexte où l'avion low-cost façonne très tôt les habitudes, l'idée d'un incitatif ciblé, sur demande et maîtrisable financièrement, mérite d'être documentée plutôt qu'écartée. Le renvoi permet précisément de disposer d'une base factuelle, comparée et chiffrée, afin d'apprécier si une mesure proportionnée peut encourager, à un âge charnière, un choix de mobilité plus durable.

## **5. RECOMMANDATION DE LA COMMISSION**

*Par cinq voix pour, quatre voix contre et aucune abstention, la commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération ce postulat et de le renvoyer au Conseil d'Etat.*

Olivier Petermann annonce un rapport de minorité.

Lutry, le 3 mars 2026

Le rapporteur de la majorité :  
(signé) *Kilian Duggan*