

Motion Valérie Schwaar et consorts pour un signe clair de l'Etat en faveur des systèmes de transports publics d'agglomération efficaces

Texte déposé

La loi sur les transports publics (LTPu) du 11 décembre 1990 classe les lignes de transports publics en deux catégories: les lignes de trafic régional et les lignes de trafic urbain. Elle prévoit également des contributions d'investissement et d'exploitation différentes de l'Etat, en fonction de la catégorie de lignes.

S'agissant de l'investissement:

Art. 14 al. 1 L'Etat met à disposition ou garantit la contribution financière d'investissement prévue à l'article 6, alinéa 2, chiffre 1 pour les lignes de trafic régional. Art. 17 al. 1 L'Etat participe aux lignes de trafic urbain à raison de 50% de la contribution financière d'investissement prévue à l'article 6, alinéa 2, chiffre 1.

S'agissant de l'exploitation:

Art. 15 al. 1 Les communes participent à raison de 30% à la contribution financière d'exploitation prévue à l'article 6, alinéa 2, chiffre 2 pour les lignes de trafic régional. Art. 18 al. 1 La contribution financière d'exploitation que l'Etat alloue aux lignes de trafic urbain, selon l'article 6, alinéa 2, chiffre 2, est limitée à 50 % au plus (...).

Or dans le cas des projets d'agglomération, et du PALM en particulier pour les mesures à financer pour la période 2011-2014 notamment, l'amélioration de l'offre en transports publics passe par la mise en service d'un nouveau système de transport, appelé bus à haut niveau de service (BHNS).

« Plus qu'un bus en tant que véhicule, le BHNS est avant tout un système de transport public innovant: c'est une ligne qui est exploitée comme un tram, majoritairement sur des voies réservées, et qui bénéficie de la priorité aux carrefours, ne s'arrêtant ainsi que pour prendre ou déposer des voyageurs. Un BNHS assure la même vitesse et la même régularité qu'un tram (...). Le coût de construction est moins élevé que celui d'un tram, car il n'est pas nécessaire de déplacer les réseaux souterrains (gaz, multimédia, eau, etc.) et l'infrastructure est plus légère, puisqu'il n'y a pas besoin de rails. »¹

Ainsi, cinq lignes de bus à haut niveau de service seront progressivement construites dans l'agglomération Lausanne-Morges. Celle-ci a choisi cette technologie pour répondre à ses besoins d'accessibilité (60% des emplois du canton) et de mobilité interne (50% de la population du canton).

L'alinéa 3 de l'article 7 (LTPu) précise que pour autant qu'elles soient en site propre et reconnues d'intérêt régional, certaines lignes de trafic urbain peuvent être assimilées aux lignes de trafic régional.

Dès lors, on peut considérer que ces nouvelles lignes de bus à haut niveau de service s'apparentent à des lignes d'intérêt régional, tant leur capacité (150 à 200 personnes par

¹ Qu'est-ce qu'un BHNS ? in *Lettre d'information n° 2 -Agglomération Lausanne-Morges*, mars 2011.

rame) que leur efficacité répond à un besoin accru dans l'agglomération. Et ce, bien qu'elles ne soient pas en site propre intégral, tout du moins dans leur mise en service initiale.

Motion

Par cette motion, nous demandons que les lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) soient considérées, dans la loi sur les transports publics (LTPU) du 11 décembre 1990, comme des lignes de trafic urbain en site propre, reconnues d'intérêt régional et donc assimilées aux lignes de trafic régional.

Demande le renvoi en commission.

Lausanne, le 4 octobre 2011.

(Signé) *Valérie Schwaar et 38 cosignataires*

Mme Valérie Schwaar : — Cette motion peut paraître un peu technique et lausanno-lausannoise mais elle ne l'est pas tant que ça. Le volet essentiel des mesures élaborées par les projets d'agglomérations est le développement des infrastructures de transports, notamment de transports publics, et de la mobilité douce. Ainsi, le projet d'agglomération PALM a fait le choix d'optimiser certaines lignes de trolleybus surchargées en les réaménageant avec des bus à haut niveau de service (BHNS). L'exploitation et l'efficacité de ces bus est comparable à celles des trams : voies réservées, priorité aux carrefours, grande capacité, bonne vitesse commerciale ; seul le coût d'investissement est moindre, car il n'y a ni réseau souterrain de canalisation, ni voies ferrées en surface à poser. On estime que le coût d'un BHNS est inférieur d'un tiers à celui d'un tram. Néanmoins, une autre grande différence distingue ces deux types de transports publics : la part de la prise en charge financière du canton et respectivement des communes concernées. En effet, la loi sur les transports publics considère qu'un tram est une ligne d'intérêt régional, dont elle assume le 100% des coûts d'investissement et le 70% des coûts d'exploitation, alors qu'elle ne prévoit qu'une participation de la moitié des coûts d'investissement pour les lignes dites urbaines. Or, c'est ici que ça se complique : pour qu'une ligne en zone urbaine puisse bénéficier de la manne cantonale comme une ligne régionale, elle doit également être en site propre. C'est donc bel et bien un aspect technique qui distingue les montants de la prise en charge financière du canton.

Aujourd'hui, il n'existe pas de bus à haut niveau de service dans le canton ; la plupart des exemples sont étrangers. Nous avons commencé à en parler avec les projets d'agglomérations et le PALM est le premier à avoir envisagé ce type de bus comme solution alternative au tram, parce que moins chère. Six communes sont concernées par les tronçons de lignes qui devraient entrer en service en 2018. A l'avenir, il se peut que d'autres régions, comme la Côte ou le Chablais, développent des projets de bus à haut niveau de service. La loi doit donc être précisée pour l'adapter aux avancées technologiques dont bénéficient les transports publics.

Plus largement, je souhaite rappeler ici que le succès des projets d'agglomérations passera aussi par les communes. Celles-ci vont devoir investir massivement dans les réaménagements routiers et dans les infrastructures pour la mobilité douce. Les communes concernées ont toutes accepté de financer les études de projets d'ouvrages pour évaluer le coût d'aménagement et d'exploitation des futurs BHNS. Le canton doit aussi faire montre de sa volonté de participer activement à la politique d'investissement pour améliorer les infrastructures de transport, ainsi qu'il l'a affirmé haut et fort cet été. Améliorer l'accès à l'agglomération lausannoise, c'est aussi améliorer l'accès à 60%

des emplois vaudois. On peut dès lors conclure que les lignes de bus qui convergent vers l'intérieur de l'agglomération servent aussi l'intérêt de tout le canton.

En conclusion, par cette motion, je demande que les lignes de bus à haut niveau de service soient considérées dans la loi sur les transports publics comme des lignes de trafic urbain en site propre, reconnues d'intérêt régional et donc assimilées aux lignes de trafic régional. Je vous enjoins à soutenir cette proposition.

La motion, cosignée par au moins 20 députés, est renvoyée à l'examen d'une commission.