



REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation David Raedler et consorts au nom Les vert.e.s vaudois.e.s – Un Taxibus remodelé poussant à privilégier la voiture individuelle ? (23_INT_3)

Rappel de l'interpellation

Parmi les nombreuses offres proposées par les Transports publics de la région lausannoise (TL), le Taxibus constitue indéniablement un système essentiel pour favoriser les transports publics dans toutes les zones du Grand Lausanne, y compris celles se caractérisant par une relative faible densité de population. Se déployant sur 11 lignes et transportant plus de 70'000 personnes par année, ce réseau de transport à la demande permet à toute personne de bénéficier d'une offre forte et fiable en transports publics, où qu'elle se trouve. Un élément critique pour permettre à chacune et chacun de se passer, dans la mesure du possible, d'un véhicule automobile individuel. Ceci y compris pour les personnes ayant des horaires irréguliers et/ou travaillant les weekends ainsi que de nuit. Pour celles-ci, l'offre de Taxibus complète très utilement le réseau général des TL, notamment de nuit. Et évite que les personnes concernées n'aient à utiliser un véhicule individuel motorisé pour se rendre à leur lieu de destination et accroissent ainsi les problèmes de congestion et de parking liés au trafic motorisé. Enfin, l'offre de Taxibus de nuit permet également d'accroître le sentiment de sécurité des utilisateurs et utilisatrices des transports publics.

Malgré un succès indéniable, les TL ont annoncé à la fin d'année 2022 la fin du service Taxibus du matin et de nuit (sauf pour les collaborateurs TL)[1] ainsi que la suppression de plusieurs lignes pour les zones de Crissier, Paudex, Cery et Chailly-Vuachères, ceci avec effet au 16 janvier 2023[2]. L'explication donnée dans ce cadre renvoie au renfort du réseau 2023 suite à l'entrée en vigueur du changement d'horaire du 03 décembre 2022, ainsi qu'à l'évolution de l'offre nocturne. Cette dernière est renforcée en partie sur les 6 lignes de nuit qui relient Lausanne St François au Grand-Mont (N1), à Vers-chez-les-Blanc (N2), à Praz-Séchaud (N3), à Mex VD (N4), à St-Sulpice VD (N5) ainsi qu'à Grandvaux (N6), de même que sur les deux lignes du LEB ainsi que du bus 60 (pour Froideville) qui fonctionnent aussi de nuit[3]. Un renforcement qui ne répond toutefois pas aux mêmes besoins que le service de Taxibus matin/nuit, précisément car les personnes souhaitant privilégier les transports publics tout en ayant des horaires irréguliers s'étendant aussi les weekends et/ou de nuit voient ainsi leur situation se péjorer. Au risque de mener à une perte d'attractivité des transports publics pour une partie de la population, les renvoyant en conséquence aux seuls moyens de transport individuels motorisés.

A la lumière de ce qui précède, les signataires de la présente interpellation ont l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- 1. Quel a été le nombre de personnes transportées par les services Taxibus matin/nuit en 2021 et 2022 ?*
- 2. Le Conseil d'Etat considère-t-il que l'offre TL de nuit répond suffisamment aux besoins des personnes ayant des horaires irréguliers impliquant du travail du weekend et/ou de nuit ?*
- 3. Quelles alternatives plus flexibles au réseau de nuit le Conseil d'Etat identifie-t-il pour les personnes ayant des horaires irréguliers impliquant du travail du weekend et/ou de nuit ?*
- 4. Comment le Conseil d'Etat intègre-t-il la suppression du Taxibus matin/nuit dans les objectifs du Plan Climat ?*

[1] <https://mon-espace.t-l.ch/fr/faq/index/detail?id=563>.

[2] <https://www.t-l.ch/horaires-plans/autres-solutions-de-mobilite/taxibus>.

[3] <https://www.t-l.ch/horaires-plans/autres-solutions-de-mobilite/reseau-nocturne>.

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le Conseil d'Etat mène une politique de développement des transports publics volontariste dans le but de favoriser le report modal et de diminuer l'effet des déplacements sur le climat. Cette politique concerne non seulement le rail, mais aussi les bus et les infrastructures d'échange. Le Canton s'engage fortement dans le cadre des projets d'agglomération avec des projets ambitieux comme le métro m3, le tramway t1 ou encore les BHNS ; en 2019, le Canton s'est doté d'une stratégie des interfaces de transport de voyageurs pour laquelle le Grand Conseil a débloqué un crédit-cadre de 20,5 millions permettant de soutenir financièrement et techniquement de nombreux projets dans tout le canton de Vaud ; le Canton s'est également engagé à investir des moyens plus importants ces prochaines années pour renforcer l'attractivité des bus régionaux par des cadences renforcées, dans le cadre d'une mesure spécifique de son Plan Climat ; le Canton est également actif dans l'élaboration d'une vision à long terme du développement ferroviaire (horizon 2050).

Par ailleurs, les compétences des différents pouvoirs publics pour la commande, l'organisation et le financement de l'offre de transport public sont dictées dans la Loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV, RS 745.1) et dans la Loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP, BLV 740.21). Les prestations taxibus s'inscrivent dans les lignes de trafic urbain au sens de l'article 7, alinéa 2 de la LMTP. Ces prestations sont donc commandées par les Communes et non par le Canton, bien que ce dernier en assume une part de subventions. Enfin, la stratégie d'évolution du réseau urbain des tl est fixée par son Conseil d'administration, dans lequel les 15 communes du réseau urbain tl sont représentées. Les décisions concernant ce trafic urbain sont prises par cet organe.

Il convient encore de rappeler que le service taxibus matin/nuite, qui est une partie des prestations de taxibus proposées par les tl, est une offre complémentaire au réseau des lignes fixes de transport public, aux heures où ces dernières ne roulent pas (avant les premiers et après les derniers bus). Ces prestations étaient réalisées sur réservation de la clientèle par téléphone ou via une application. Elles étaient exécutées par une entreprise de taxi, Taxi Services, sur mandat des tl. Le service de nuit s'effectuait entre 0h10 et 1h40. Il permettait de se déplacer depuis 12 arrêts principaux de l'agglomération vers n'importe quelle adresse dans les zones mobilis 11 et 12. Quant au service du matin, il était offert de 3h30 à 5h40, avec une prise en charge à un arrêt de transport public des zones 11 et 12 et une dépose à l'un des 12 arrêts principaux de l'agglomération. Historiquement, ce service a été mis en place afin de remédier à l'absence de prestations tôt le matin et la nuit, notamment pour relever l'arrivée des derniers trains grandes lignes des CFF arrivant à Lausanne après les derniers bus réguliers, et afin d'assurer une relation avec les premiers trains pour Genève-Aéroport ou pour arriver au centre-ville de Lausanne avant 6h, avec des prises en charge possibles toutes les 10 minutes. Pour bénéficier de ces services, les usagers devaient être en possession d'un billet de transports publics valable et s'acquitter d'un supplément de CHF 4.- par personne.

Le service taxibus concerne également des prestations diurnes, par zones, réalisées dans des quartiers à faible desserte en transport public ou pour pallier une faible desserte le soir et le week-end ou encore lorsque des poches d'habitations sont éloignées des arrêts de bus de ligne. Une analyse fine des fréquentations et des coûts associés aux différentes zones taxibus a été présentée par la Direction des tl à son Conseil d'administration. Sur cette base, ce dernier a pris la décision de supprimer quatre zones de desserte de jour (Paudex, Cery, Chailly-Vuachère et Crissier) ainsi que le service matin/nuite. Les services de jour précités ont transporté très peu de personnes en 2021, avec respectivement 2, 7, 653 et 1'265 personnes par année. Le service Taxibus matin/nuite a quant à lui transporté 54'104 clients dans 41'628 courses, ce qui correspond à un taux de regroupement de 1,3 personnes par course, en 2021. En 2022, le service matin/nuite a transporté 31'769 clients, avec un taux de regroupement moyen de 1,7 personnes environ. A titre de comparaison, les tl transportent 350'000 personnes par jour, soit 114 millions de personnes par année sur l'ensemble de leur réseau.

La suppression de ces prestations de taxibus s'inscrit dans un contexte de crise énergétique avec des conséquences très fortes sur les budgets des entités publiques et des entreprises de transports publics. Afin de ne pas reporter l'entier des surcoûts énergétiques sur les collectivités publiques, les tl ont dû proposer des mesures d'économie interne, sur demande de leur Conseil d'administration, et ont dû également ajuster leur planification d'offre par le report de certains développements mais aussi par la recherche d'autres optimisations. La seule mesure prise par les tl ayant un impact sur les prestations assurées jusqu'ici porte sur le taxibus.

Pour les collectivités publiques, ces prestations ont un coût non négligeable. Le taxibus matin/nuite a présenté un coût d'environ CHF 670'000.- en 2021, pour environ CHF 190'000.- de recettes, et a donc dû être indemnisé à hauteur d'environ CHF 480'000.-. En 2022, le coût est passé à CHF 720'000.- pour environ CHF 120'000.- de recette, soit un besoin d'indemnisation d'environ CHF 600'000.- pour une année.

La décision de suppression de ce service en janvier 2023, validée par le Conseil d'administration des tl le 12 décembre 2022, a donc été prise dans une démarche d'optimisation des coûts et d'utilisation rationnelle des deniers publics communaux, dans un contexte financier difficile, en essayant de toucher le moins de personnes possible. Bien que n'étant pas impliqué dans la décision prise et l'objet n'étant pas de sa compétence, et tout en déplorant la perte de qualité de l'offre de transport public vécue par les usagères et usagers de ce service, le Conseil d'Etat comprend la pesée des intérêts effectuée par le Conseil d'administration des tl. Il regrette toutefois le délai d'annonce très court de cette suppression auprès des voyageurs qui bénéficiaient de ce service depuis plusieurs années déjà.

Réponse aux questions

1. *Quel a été le nombre de personnes transportées par les services Taxibus matin/nuit en 2021 et 2022 ?*

Selon les informations fournies par les tl, en 2021, le service Taxibus matin/nuit a transporté 54'104 clients, dans un total de 41'628 courses.

En 2022, le service Taxibus matin/nuit a transporté 31'769 clients, dans un total de 18'705 courses, à raison d'environ 55 % pour le service du matin et 45 % pour le service de nuit.

Le service de nuit (0h10-1h40) a transporté environ 30 personnes par nuit en 2021, environ 40 personnes par nuit en 2022. Quant au service du matin (3h30-5h40), il a été utilisé par environ 35 personnes par jour, hors week-ends, en 2021 et 2022.

Le taux de regroupement moyen des courses était de 1,3 personnes par taxi en 2021 et de 1,7 personnes en 2022.

2. *Le Conseil d'Etat considère-t-il que l'offre TL de nuit répond suffisamment aux besoins des personnes ayant des horaires irréguliers impliquant du travail du weekend et/ou de nuit ?*

Le Conseil d'Etat salue le développement du réseau nocturne d'agglomération mis en service lors du changement d'horaire de décembre 2021, avec certaines adaptations en décembre 2022. Désormais, six lignes quittent St-François chaque nuit de vendredi à samedi et de samedi à dimanche (ainsi que les veilles de jours fériés) afin de desservir l'agglomération, à raison de 3 à 4 paires de courses par ligne, permettant des relations d'arrêt à arrêt à la fois au départ de Lausanne et aussi en sens inverse, entre 00h30 et 5h30. Ce développement s'inscrit dans la continuité du concept de desserte régionale commandé par le Canton depuis l'horaire 2022 (changement d'horaire de décembre 2021) consistant à offrir deux paires de courses par nuit pour les principales lignes régionales connectées à l'agglomération lausannoise, en rabattement sur la gare de Lausanne, avec desserte de l'ensemble des arrêts intermédiaires des lignes, dans les deux sens, afin d'évoluer vers une vraie solution de transport public et pas seulement une offre de retour de soirée au centre-ville.

Le Conseil d'Etat considère que si cette offre de nuit permet d'offrir de nouvelles possibilités de desserte, elle ne peut cependant pas répondre directement à tous les besoins de personnes ayant des horaires de travail de nuit fixes, s'agissant de lignes avec une cadence faible, ne circulant en outre que deux nuits par semaine.

3. *Quelles alternatives plus flexibles au réseau de nuit le Conseil d'Etat identifie-t-il pour les personnes ayant des horaires irréguliers impliquant du travail du weekend et/ou de nuit ?*

Le réseau de nuit est désormais constitué de lignes avec des itinéraires et horaires fixes. Techniquement, il existe toute une palette de services agiles ou à la demande qui permettent davantage de flexibilité en faisant varier les horaires, les itinéraires, les arrêts de prise en charge, etc.

Les tl souhaitent développer dans l'agglomération une offre de transport à la demande dynamique, dite *flexibus*, testée pendant 6 semaines en 2020 à Renens. Service exploité à l'aide de minibus accessibles aux personnes à mobilité réduite, ce type de transport à la demande permet de viser un meilleur groupement des différentes demandes reçues qu'un système traditionnel grâce à l'utilisation d'une application.

Le retour d'expérience sur ce type d'offre reste limité et chaque situation doit être analysée finement en fonction du rayon d'action géographique et de l'intensité de la demande pour identifier la meilleure solution. Il est prévu que les tl étudient la faisabilité et l'opportunité de développer ce système pour compléter l'offre du matin, par exemple. A ce stade, il n'est cependant pas certain que ce type de solution revienne moins cher que l'offre taxibus préexistante, pour répondre à ce type de besoin. En effet, il faudrait que la demande potentielle soit suffisante pour assurer des taux de regroupement importants. Cela étant, il revient aux collectivités publiques directement concernées de déterminer si c'est un service qu'elles souhaitent offrir à leur population.

4. *Comment le Conseil d'Etat intègre-t-il la suppression du Taxibus matin/nuit dans les objectifs du Plan Climat ?*

Le taxibus était un service complémentaire aux autres services de transports publics, pour assurer une desserte à des horaires atypiques. L'existence de ce service peut avoir joué un rôle sur les choix de mobilité d'individus ayant pu bénéficier de ce service. Pour définir l'effet de la suppression de ce service sur les objectifs du plan climat il faudrait donc pouvoir estimer l'effet de cette décision sur le choix de posséder un véhicule ou pas par les personnes concernées et l'usage ainsi généré de ce véhicule.

En effet, au vu du taux de remplissage du taxibus matin/nuit, chaque trajet effectué est davantage de l'ordre du transport individuel cofinancé par les pouvoirs publics que du transport collectif. Si les usagers du taxibus continuent à utiliser un taxi pour ce type de trajet, l'effet climatique est nul. Si, en revanche, ils décident d'acquérir un véhicule et de l'utiliser pour l'ensemble de leurs déplacements, l'effet par individu peut être plus conséquent pour le climat. Si ces usagers décident plutôt d'adopter un mode actif pour leur déplacement, l'effet sera positif.

Les données mises à disposition par les tl ne permettent pas d'identifier précisément le nombre de personnes distinctes concernées par les quelques 54'000 voyages recensés en 2021 et 32'000 en 2022, ni la proportion qui pourra être captée par l'offre nocturne revisitée, ni les contraintes à leurs lieux de destination (disponibilité d'une place de stationnement) ainsi que les nombreux autres facteurs déterminants dans le choix modal. Dans tous les cas, l'effet doit être relativisé au vu du nombre de personnes concernées.

Ainsi, le Conseil d'Etat estime que l'effet climatique de cette mesure est modeste étant donné le nombre d'usagers transportés par le taxibus matin/nuit. D'autres mesures prises sur d'autres types d'offre (offres régulières) auraient pu être plus dommageables. La poursuite de développements structurants à l'échelle de l'agglomération reste la priorité pour favoriser le report modal vers les transports publics et la poursuite des objectifs climatiques. Le Conseil d'Etat continuera à s'engager dans ces mesures, tout en suivant les évolutions sur les mesures de mobilité complémentaires.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 5 avril 2023.

La présidente :

C. Luisier Brodard

Le chancelier :

A. Buffat