

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

Exposé des motifs et projet de loi modifiant la loi du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics (LMTP) et

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion Jean-Michel Favez - Communauté tarifaire : la voie express plutôt que la salle d'attente ! (08_MOT_036)

1. PREAMBULE

La Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) s'est réunie le jeudi 10 octobre 2024, Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Sous la présidence de Monsieur le Député Pierre-Alain Favrod, elle était composée de Mesdames les Députées Cendrine Cachemaille (qui remplaçait Aude Billard) et Nathalie Vez ; ainsi que de Messieurs les Députés Jean-Luc Bezençon (qui remplaçait Philippe Germain), Jean-François Cachin, Oscar Cherbuin (qui remplaçait Jérôme De Benedictis), Xavier de Haller, Oleg Gafner, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Bernard Nicod, Romain Pilloud, David Raedler et Fabrice Tanner. Madame la Députée Aude Billard et Messieurs les Députés Philippe Germain et Jérôme De Benedictis étaient excusés.

Ont également participé à cette séance Madame la Conseillère d'Etat Mme Nuria Gorrite, Cheffe du Département de la culture, des infrastructures, et des ressources humaines (DCIRH) ; Monsieur Pierre-Yves Gruaz, Chef de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) ; Monsieur Stefan Lendi, Responsable marketing transports publics à la DGMR ; Monsieur Jean-Charles Lagniaz, Chef de la division management des transports à la DGMR.

Monsieur Florian Ducommun-dit-Boudry, Secrétaire suppléant de la Commission, a rédigé les notes de séance et en est vivement remercié.

2. PRESENTATION DE L'EMPL – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Effectuant à l'attention de la Commission une présentation par le biais d'un document Powerpoint (*annexé au présent rapport de commission*), Madame la Conseillère d'Etat rappelle en préambule que le présent EEMPL s'inscrit dans le cadre du Programme de législature 2022-2027 du Conseil d'Etat au sein duquel est consigné, entre autres, le principe visant à poursuivre le développement des infrastructures et l'offre de transports publics sur l'ensemble territoire cantonal. A cet égard, la mesure 2.4 est intitulée « Proposer des facilités tarifaires afin de favoriser l'accès de la population vaudoise à une mobilité durable et soutenir le pouvoir d'achat ».

Elle rappelle également que ce Programme de législature est placé sous l'égide du Plan climat vaudois (PCV), qui chapeaute l'ensemble des activités que le Conseil d'Etat déploie. Le PCV-24 prévoit ainsi plusieurs mesures emblématiques, au rang desquelles figure la présente mesure de facilitation tarifaire.

L'objectif du Canton consiste à accélérer la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 50% à 60% d'ici 2030, et la neutralité carbone d'ici à 2050. Le Conseil d'Etat veut ainsi contribuer à atteindre cet objectif avec des mesures sur la mobilité multimodale en incitant les Vaudoises et Vaudois à utiliser les transports publics, mais également en soutenant le pouvoir d'achat au travers de réductions ciblées.

La première catégorie de la population qui est ciblée est celle des moins de 25 ans. L'ensemble des études démontrent que les jeunes sont très captifs des transports publics. Toutefois, 18 ans constitue un âge bascule puisqu'il est alors possible d'obtenir un permis de conduire. Ainsi, mettre en place une mesure pour les jeunes jusqu'à 25 ans peut permettre de davantage les maintenir dans les transports publics, et ce à des âges auxquels les choix de mode de transport s'opèrent.

D'autre part, la classe moyenne des familles bénéficiera également de ce dispositif étant donné que ce sont, très souvent, les parents qui achètent les abonnements à leurs enfants.

La deuxième catégorie ciblée par la présente mesure est la population de plus de 65 ans. Il s'agit la plupart du temps de l'âge d'entrée à l'AVS, qui correspond ainsi à une perte de revenus, c'est pourquoi leur offrir un rabais est pertinent. De plus, cette catégorie d'âge est peu utilisatrice de transports publics et il serait dès lors opportun d'en augmenter la part modale. Enfin, il s'agit d'un moment où beaucoup d'ainés perdent leur permis de conduire, c'est pourquoi il est important de leur laisser la capacité de se déplacer.

Ces deux catégories d'âge seront informées du fait qu'elles ont droit à un bon de réduction. Celui-ci pourra être utilisé à l'achat d'un titre de transport *Mobilis* – indépendamment du nombre de zones achetées – d'un montant équivalent à 50% d'un abonnement de 2 zones. Concrètement, ce rabais, sur un abonnement annuel, s'élève à CHF 247,50 pour les jeunes et à CHF 319,50 pour les seniors. Dès lors, le Département estime que le taux de recours devrait se monter à 64% pour les jeunes de 6 à 15 ans, à 60% pour les 16-25 ans et à 27% pour les plus de 65 ans. De l'avis de la Cheffe de Département, cela amènerait une belle progression de l'utilisation des transports publics pour chacune des catégories d'âge concernées.

Au niveau des coûts, les volumes financiers ont été estimés puisque cette mesure est inédite. Elle représente CHF 11,7 millions pour la première année en 2025, puis CHF 30 millions pour les suivantes dès 2026. Cette différence s'explique par le fait que la mesure sera mise en œuvre en deux temps selon les tranches d'âge. Les mesures pour les jeunes jusqu'à 25 ans entreront en vigueur en août 2025, alors que l'introduction de l'entier du dispositif aura lieu à partir du 1^{er} janvier 2026.

De plus, le coût pour l'année 2025 a été amputé d'environ CHF 2 millions puisqu'il serait surprenant que l'ensemble des ayants droits putatifs recourent à cette mesure lors de la première année. Enfin, il s'agit d'une mesure pérenne qui sera financée directement par le budget de l'Etat, sous forme de subventions, à la Communauté tarifaire vaudoise. La somme sera versée aux entreprises de mobilité vaudoises et pas aux Chemins de fer fédéraux suisses (CFF).

En outre, l'investissement financier des pouvoirs publics dans les transports publics est important, et il est dans l'intérêt financier du Canton de conserver un bon taux de couverture. Cela soulagera également les comptes des communes car ces dernières sont tenues d'offrir des abonnements de transport pour les élèves. Ces bons de réduction permettraient aux communes d'économiser environ CHF 7 millions par année.

Elle note finalement que la mesure sera votée pour 5 ans et sera évaluée à l'issue de cette période.

Le Responsable marketing transports publics à la DGMR complète cette présentation et ajoute qu'en vue de déployer cette mesure, une modification de la Loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP) est nécessaire, ainsi que la mise en place d'un règlement d'application. Les articles 29d, 29e et 29f de la loi seront introduits à cet effet.

Ces nouveaux articles de la LMTP seraient libellés comme suit :

« Art. 29d Principe

¹ *Le Conseil d'Etat peut octroyer des subventions aux entreprises de transport public pour le financement de facilités tarifaires offertes à certaines catégories de la population*

² *Le service en charge de la mobilité met en œuvre et contrôle les facilités tarifaires (alinéa 2). »*

« Art. 29e Mise en œuvre

¹ *Le Conseil d'Etat fixe, par voie réglementaire, les critères, taux et modalités des facilités tarifaires. »*

« Art. 29f Protection des données

¹ La direction informe la population éligible de l'existence de facilités tarifaires en leur faveur. A cette fin, elle obtient du responsable du Registre cantonal des personnes, conformément à l'article 6 de la loi d'application de la loi fédérale sur l'harmonisation des registres des habitants et d'autres registres officiels de personnes, l'extraction du nom, du prénom, de la date de naissance et du domicile des personnes éligibles. »

3. DISCUSSION GENERALE

Un Député estime que ce projet devrait pousser certaines catégories de la population vers le report modal et rappelle que le prix constitue un des éléments qui peut justement amener la population à effectuer un report modal, tout comme la desserte, le confort de voyage, ou encore la concurrence sur le temps de parcours entre la voiture et les transports publics. Il ajoute que cette mesure vient compléter d'autres offres ciblées proposées par le réseau *Mobilis*, par exemple durant le week-end ou sur des billets touristiques.

En outre, le Surveillant des prix a récemment rappelé que l'indice des prix à la consommation a augmenté de 40% entre 1990 et 2024. Dans le même temps, le coût de la voiture a augmenté de 26% tandis que les coûts des transports publics ont augmenté entre 86% et 101% en fonction du billet ou abonnement. Un tel état de fait empêche ainsi le report modal.

Un autre aspect qu'il trouve intéressant consiste en la simplicité de la mesure, puisqu'il n'y aura pas besoin de mettre en place une machine bureaucratique pour l'appliquer. En outre, certains lieux de formation vont se regrouper, ce qui va avoir pour conséquence que les besoins de mobilité vont augmenter en plusieurs endroits. À ce titre, la mesure touche assez bien la population en âge de formation. Toutefois, bon nombre de jeunes sont en formation après 25 ans, notamment celles et ceux qui effectuent une maîtrise universitaire, laquelle se termine en moyenne entre 27 et 29 ans. Il demande donc à la Conseillère d'Etat pourquoi la mesure ne cible pas les jeunes encore en formation à ces âges-là.

Enfin, il déclare également ses intérêts, en informant la Commission qu'il est Secrétaire général de la section Vaud de l'Association Transports et environnement (ATE Vaud) et ajoute qu'il est concerné par sa dernière interrogation puisqu'il est, pour le moment, encore étudiant.

La Conseillère d'Etat précise que le droit à ces facilités tarifaires a été décidé en fonction de l'âge, car c'est une information facile à vérifier : celui-ci a été fixé à 25 ans pour des raisons financières. Cela rend la mesure beaucoup plus abordable que si l'âge avait été fixé plus haut. Le but étant d'éviter la création d'une machine bureaucratique, le droit aux bons de réduction n'a pas été lié à la nature de la formation ou à d'autres critères.

Ces facilités tarifaires n'ont pas été imaginées en tant que mesure d'accompagnement social mais comme une mesure visant à augmenter le taux de remplissage des transports publics, en incitant les vaudoises et les vaudois à les utiliser. En effet, l'Etat a intérêt à ce que ces derniers soient fortement sollicités afin d'augmenter la part financée par les usagères et usagers.

Un Député déclare à titre liminaire ses intérêts en tant qu'ancien Directeur de l'Association de la Région Cossonnay-Aubonne-Morges (ARCAM) pendant 10 ans, et a donc accompagné la mise en place de *Mobilis*.

L'un des buts visés par les facilités tarifaires consiste en effet à investir dans les compagnies vaudoises de transports et non dans les CFF. Or, il rappelle que la répartition se calcule en voyageur/voyageur kilomètre, ce qui fait que les CFF auront donc leur part de recettes induites. Il souhaite dès lors savoir si une telle disposition pourrait être amenée à changer.

En outre, il constate que la réduction à laquelle le bon donne droit est similaire, quelle que soit le nombre de zones achetées par l'utilisateur. **Cela favorise ainsi des villes comme Lausanne et défavorise les régions excentrées qui doivent payer plus de zones pour se déplacer.** Il demande donc quel sera la répartition de la subvention entre les compagnies de transports régionales ainsi qu'entre les régions de campagnes, urbaines et périphériques.

La Cheffe du DCIRH répond que le Conseil d'Etat n'entend pas modifier la répartition des recettes et précise aussi que le choix a été fait de ne pas élargir cette mesure aux clients qui achètent un abonnement général (AG) ou un demi-tarif. La mesure a été ciblée sur les déplacements à l'intérieur du Canton pour favoriser les compagnies vaudoises.

Sur la question de la répartition du montant entre les compagnies régionales, elle affirme qu'il n'y aura sans doute jamais la même densité de transports publics dans les campagnes que dans les centres-villes. En effet, l'idée d'un forfait est que chaque utilisatrice ou utilisateur reçoit la même réduction, ce qui est équitable.

Un Député demande, si une personne achète un abonnement pour se déplacer dans un autre canton depuis le Canton de Vaud, peut-elle bénéficier de ce bon de réduction.

La Conseillère d'Etat répond que si la personne achète un abonnement *Mobilis*, elle aura droit à une réduction, mais elle ne pourra toutefois pas y prétendre si elle s'offre un abonnement CFF. Elle ajoute que la mesure est uniquement destinée aux résidents vaudois.

Le Chef de la DGMR précise que **la mesure discutée est basée sur les zones *Mobilis* uniquement**. Dans l'hypothèse où une personne achète un abonnement CFF pour l'ensemble du trajet, elle n'aura pas droit à la réduction. Si elle souhaite néanmoins bénéficier de la réduction, elle devra acheter un abonnement *Mobilis* pour le tronçon à l'intérieur du Canton et un abonnement CFF pour le reste du trajet.

Une Députée salue la rédaction de cet EMPL axé sur les transports publics, elle note que l'article 29d du projet de loi ancre un principe général qui permet au Conseil d'Etat d'octroyer des subventions aux entreprises de transports publics pour financer des facilités tarifaires. Nonobstant, elle demande si des mesures autres que les facilités tarifaires sont en préparation.

Le Chef de la DGMR répond qu'il n'y aura pas d'autres dispositions du même type que les présentes facilités tarifaires et ajoute que des mesures d'attractivités sont toutefois prévues en lien avec les offres, liées aux loisirs, que *Mobilis* peut ponctuellement proposer.

La Cheffe du DCIRH ajoute que c'est pour cette raison que le Conseil d'Etat a listé dans l'exposé des motifs les éléments qui entreront dans le règlement d'application.

Un Député déclare ses intérêts en qualité de Président de la section vaudoise de l'Automobile Club de Suisse (ACS) et Président de la faitière VaudRoutes.

Il admet que des mesures doivent être prises pour faciliter le report modal, mais estime en revanche qu'agir sur le prix constitue une mesure efficace. Plusieurs villes ont fortement subventionné, ou rendu gratuit, les transports publics et cela n'a pas donné les résultats escomptés en termes de report modal. Par exemple, la ville de Dunkerque, en France, a vu une baisse de 3% d'automobilistes mais également une diminution de 12% de cyclistes. Ces chiffres sont tirés d'un article du professeur Frédéric Héran paru dans le n°136 de la revue *Transport Urbain*, de juin 2020¹.

Ensuite, cette mesure aura une discrétance dans son application territoriale car la desserte reste le problème de base. Ainsi, de nombreuses personnes devront continuer à utiliser leur voiture pour se rendre à la gare puis prendre leur train, même en bénéficiant de cette mesure.

Finalement, l'exposé des motifs est complet et convainquant et détaille la nécessité d'agir sur les deux tranches de la population évoquées. Cependant, ces catégories ne se retrouvent pas dans le projet de loi et seul le principe de subventionnement y est mentionné. Il y a donc également une divergence entre le projet de loi et l'exposé des motifs.

Pour toutes ces raisons, il annonce qu'il refusera l'entrée en matière sur cet EMPL.

La Conseillère d'Etat rappelle que la ville de Dunkerque a mis en place la gratuité des transports publics, ce qui constitue une disposition radicalement différente de celle débattue aujourd'hui. Il est donc évident que les piétons vont beaucoup utiliser cette mesure, dès lors qu'il n'y a rien à payer. L'étude citée par son préopinant n'est donc pas applicable à la mesure discutée aujourd'hui.

Il ne s'agit pas seulement d'une mesure en faveur du report modal, mais également pour le pouvoir d'achat, notamment pour des catégories de la population qui se trouvent dans des situations financières plus fragiles. Par exemple, certaines personnes âgées perdent leur capacité de conduire et donc leur permis. Si l'on ajoute cet élément à la perte de revenu liée à l'arrivée à la retraite, cette mesure est bien ciblée pour cette catégorie.

¹ [Gratuité des transports urbains : mise en perspectives d'une mesure politique](#), site web Cairn.info, pdf, 8 pp.

En outre, les politiques en faveur du transfert modal constituent un ensemble de mesures. A titre d'exemple, l'Etat va doubler les indemnités d'exploitation versées aux entreprises de transports dans le Canton, passant ainsi de CHF 160 millions à plus de CHF 300 millions. Il y a également un effort dans le développement des infrastructures puisque, par exemple, la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) a bénéficié d'investissements massifs pour moderniser ses rames et en améliorer le confort.

Un Député déclare ses intérêts en tant que Président du Conseil d'administration des Transports de la région Morges-Bière-Cossonay (MBC) et rappelle qu'il y a eu des investissements massifs pour développer l'offre et les cadences.

Il soutient le présent projet de loi puisque toute mesure qui amène à des prix plus accessibles rend les transports plus populaires. De plus, le ciblage est un avantage puisque cela peut influencer les choix modaux des jeunes. En outre, lorsque les entreprises de transports effectuent des sondages de satisfaction, le premier élément de réponse est la ponctualité, même si le prix revient aussi régulièrement dans les préoccupations.

La Conseillère d'Etat souligne le fait qu'il n'est pas ici question d'égalité entre les villes et les campagnes mais du pouvoir d'achat des personnes qui utilisent les transports publics, de l'accès à ces derniers, et de mieux rentabiliser les investissements qui sont consentis par les pouvoirs publics.

Un Député déclare ses intérêts en qualité de Vice-Président du Conseil intercommunal de l'Association scolaire intercommunale d'Yvonand et environs (ASIYE), il estime avoir des doutes quant à l'utilité des mesures de subventionnements proposées dans le présent EMPL, et estime qu'elles ne serviront pas le report modal car beaucoup de bénéficiaires sont déjà des usagères et usagers de transports publics. De plus, les usagères et usagers qui vivent dans des régions excentrées paient plus de zones que celles et ceux qui résident dans les centres urbains. Les campagnes sont donc désavantagées.

Il rappelle ensuite que certains groupements de communes disposent de leur propre réseau de transports pour les élèves, comme l'Association scolaire intercommunale d'Yvonand et environs. Il demande donc si ces infrastructures pourront bénéficier de baisses de charges via les subventions.

La Cheffe du DCIRH indique que la question relative aux transports pour les groupements scolaires n'est pas entièrement tranchée mais que le but est évidemment d'aider les communes.

Finalement, elle rappelle que toutes les études montrent qu'une baisse de prix influence le transfert modal, c'est pourquoi le Conseil d'Etat est prêt à venir financer les présentes facilités tarifaires puisque ces mesures bénéficieront à 26'000 personnes de 65 ans et plus, ainsi qu'à 108'000 personnes de 6 à 25 ans.

Un Député tient à souligner qu'il accueille positivement toute disposition en faveur de l'accessibilité des transports publics, particulièrement envers les jeunes, tout comme il se dit également favorable à une mesure de gratuité pour le moins de 25 ans, comme dans le canton de Genève par exemple. De telles dispositions permettent à cette catégorie de la population de s'habituer à prendre les transports publics.

Il critique toutefois le présent projet de décret en soutenant le fait que la mesure proposée n'est pas équitable. En réalité, une personne qui s'offrirait un abonnement de deux zones recevra une réduction de 50%, alors qu'une personne qui prendrait un abonnement de sept zones ne bénéficiera que d'une réduction de 10% à 15%. Cet EMPL n'encourage dès lors pas le transfert modal de la même manière sur tout le territoire. De plus, celles et ceux qui bénéficieront de ces mesures utilisent déjà majoritairement les transports publics. Il n'y aura donc pas de transfert modal.

Enfin, il n'est pas favorable à la mesure pour les personnes de 65 ans et plus, mais pourrait éventuellement soutenir une entrée en matière pour les jeunes seulement.

La Conseillère d'Etat affirme que si le présent projet proposait d'offrir 50% de réduction à tous les abonnements, même uniquement pour les jeunes, celui-ci coûterait massivement plus cher.

Ce même Député rétorque alors que les propositions faites ne le satisfont pas et ne résoudre pas les inégalités entre villes et campagnes. Selon lui, le Conseil d'Etat devrait amener d'autres propositions. Par exemple, un tarif unique moins cher pour toutes les zones *Mobilis* pourrait être une piste.

Un Député partage l'avis de son préopinant et ajoute que cet EMPL s'éloigne de l'objectif de la neutralité carbone pour privilégier une action sociale.

De plus, il affirme que le système de tarification de *Mobilis* par zones est très compliqué. Il prend à titre d'exemple un trajet Goumoëns-Lausanne : à supposer que l'itinéraire passe par Cheseaux ou Echallens, l'abonnement n'est pas le même. En comparaison, le demi-tarif donne davantage de liberté, mais il est exclu du présent projet. Par conséquent, il considère **qu'il serait davantage opportun de tout d'abord simplifier le système de zones avant de subventionner des abonnements.**

Un Député déclare ses intérêts en mentionnant qu'il est éligible à la mesure qui est proposée par le Conseil d'Etat. Afin d'observer l'effet d'une mesure de subvention, il est possible de s'appuyer sur une mesure que la Ville de Lausanne a mise en place. En effet, les personnes qui reçoivent les prestations complémentaires ou qui ont plus de 65 ans, ainsi que les jeunes en formation de moins de 25 ans, reçoivent une subvention de 50% sur leur abonnement de transports publics.

Plusieurs années après la mise en place de ce projet, l'augmentation de l'achat d'abonnement de transports publics parmi les personnes éligibles s'est élevée à 32% pour les moins de 25 ans, à 25% pour les plus de 65 ans, et à 32% toutes catégories confondues.

Par ailleurs, il partage en partie l'avis d'un Député sur la légistique du projet de loi, étant donné que le Conseil d'Etat pourrait effectivement aller plus loin que ce qui est présenté dans l'exposé des motifs. Toutefois, s'il est constaté que peu de personnes bénéficient de la mesure après les 5 années d'évaluation, cela permettrait d'étendre la mesure aux personnes bénéficiant de prestations complémentaires ou en situation de handicap, comme demandé par l'association Transport Handicap Vaud.

Un Député répond que la pertinence de l'exemple du système mis en place à Lausanne est à nuancer car il s'agit d'une zone urbaine qui ne correspond pas à la réalité de l'ensemble du Canton.

Un Député souhaite préciser son argumentaire en proposant un exemple : un jeune vivant à Bière et prenant un abonnement pour se déplacer jusqu'à Lausanne paie CHF 1'512.-, alors que son équivalent à Lausanne débourse CHF 495.-. Grâce à cette subvention, le jeune de Lausanne paierait CHF 250.- alors que l'équivalent à Bière débourserait CHF 1'212.- Pour lui, une telle différence n'est pas équitable.

Comprenant qu'il est souvent nécessaire d'utiliser une voiture dans un village peu desservi par les transports publics, un Député estime toutefois que circuler avec celle-ci sur l'entier du trajet est très probablement peu avantageux. Ainsi, utiliser le *P+R* le plus proche est davantage profitable et devient encore meilleur marché avec la présente mesure de facilitation financière.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSE DES MOTIFS

(Seuls les points ayant fait l'objet d'une discussion sont ci-après reportés)

1. INTRODUCTION

1.7 Le double levier de la politique des transports du Canton de Vaud

1.7.1 Le levier de l'offre

Un membre de la Commission constate qu'il est ici question d'intermodalité et non de multimodalité, ce à quoi la Conseillère d'Etat répond que lorsque l'on passe d'une modalité à une autre, il en effet question d'intermodalité.

1.7.2 Le levier tarifaire

Un commissaire souhaite savoir ce que recouvre la locution « *utilisateur de transports individuels motorisés "non-numériques"* » (cf. *seconde puce en page 9 de l'EMPL*), ce à quoi la Cheffe du DCIRH indique qu'il s'agit des utilisateurs de transports qui n'achètent pas leurs tickets sur leur smartphone mais au guichet.

1.10 Financement

Un Député demande si les étudiants qui vivent dans le Canton mais qui n'y sont pas domiciliés peuvent recevoir cette aide financière.

La Conseillère d'Etat répond que cette catégorie d'étudiants ne sera pas éligible pour recevoir cette aide. Toutefois, elle note que la gratuité qui a été instaurée par le canton de Genève pour les moins de 25 ans bénéficiera aux résidents du Canton de Vaud.

2. DETAILS DE LA PROPOSITION

Un Député réitère que la technique législative est discutable car l'exposé des motifs est précis quant aux catégories de la population qui vont recevoir la subvention. Mais le projet de loi, notamment l'article 29e, ne mentionne pas du tout ce qui a été discuté dans l'exposé des motifs. Il pense que la densité normative de la loi devrait être augmentée pour être en conformité avec l'exposé des motifs.

La Cheffe du DCIRH répond que toute loi devrait avoir une densité normative la plus faible possible afin de pouvoir ensuite être ajustée. C'est par souci de transparence que le Conseil d'Etat a souhaité détailler le présent exposé des motifs. Si la Commission estime qu'il est nécessaire de préciser plusieurs éléments dans la loi, par exemple par le biais d'amendements, cela ne lui pose pas de problème sur le fond.

Ce même Député estime qu'il pourrait y avoir un potentiel problème de base légale. En effet, des cas d'inégalité de traitement pourraient survenir étant donné que le lieu de domicile constitue une potentielle source de discrimination.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE LOI ET VOTES

(Seuls les points ayant fait l'objet d'une discussion sont ci-après reportés)

Article 22 communauté tarifaire

Souhaitant expliquer la présente modification apportée par le Conseil d'Etat, la Cheffe du DCIRH rappelle que la communauté tarifaire n'a pas toujours couvert l'ensemble du Canton. Aujourd'hui toutes les régions le sont, c'est pourquoi il n'y a plus lieu de mentionner la réalisation partielle de celle-ci.

Par 4 voix pour, 8 voix contre et 2 abstentions, la Commission refuse le présent article.

Article 29d principe

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

Par 5 voix pour, 8 voix contre et 1 abstention, la Commission refuse le présent article.

Article 29e mise en œuvre

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

Par 5 voix pour, 8 voix contre et 1 abstention, la Commission refuse le présent article.

Article 29f protection des données

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

Par 5 voix pour, 8 voix contre et 1 abstention, la Commission refuse le présent article.

Article second (Article d'exécution)

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

Par 5 voix pour, 8 voix contre et 1 abstention, la Commission refuse le présent article.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE LOI

La Commission recommande au Grand Conseil de refuser ce projet de décret par 5 voix pour, 8 voix contre et 1 abstention.

7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE LOI

La Commission recommande au Grand Conseil de ne pas entrer en matière sur ce projet de loi par 5 voix pour, 8 voix contre et 1 abstention.

8. DISCUSSION ET VOTE DE LA COMMISSION S'AGISSANT DU RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LA MOTION JEAN-MICHEL FAVEZ

Aucune prise de parole n'a été sollicitée.

Acceptation du rapport

Par 12 voix pour, aucune voix contre et 1 abstention, la Commission recommande d'accepter le présent rapport du Conseil d'Etat.

Noville, le 20 novembre 2024.

*Le rapporteur de majorité :
(Signé) Pierre-Alain Favrod*

Annexe :

- Présentation effectuée en séance par l'administration le 10 octobre 2024 (pdf, 19 pages)

CTITM – 10 octobre 2024

Mesure emblématique du Plan climat vaudois 2024

Facilités tarifaires vaudoises à l'attention des jeunes et des seniors

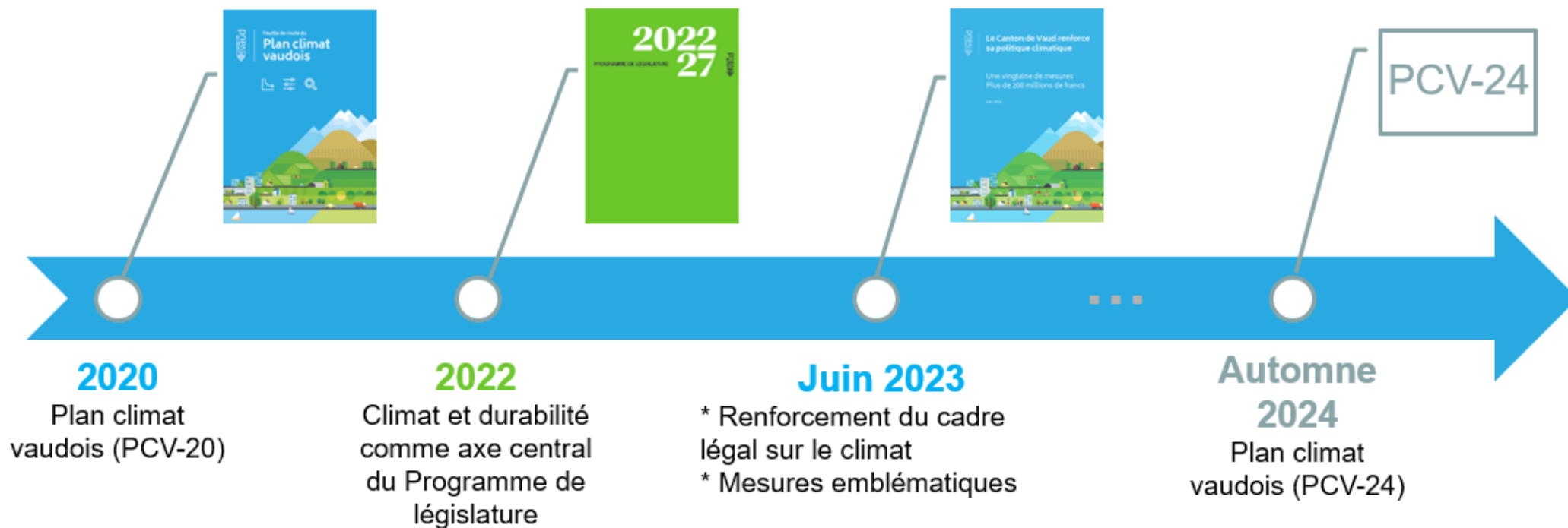
Nuria Gorrite, DCIRH

1.

Politique climatique du Conseil d'Etat

Politique climatique du Conseil d'Etat

Une accélération en cours



Politique climatique du Conseil d'Etat

Mesures emblématiques du PCV-24

Un passage à l'action rapide, pour :



Accélérer la réduction des émissions



Accroître les capacités d'adaptation et de résilience du territoire



Renforcer l'exemplarité de l'Etat



Adapter et moderniser les bases légales

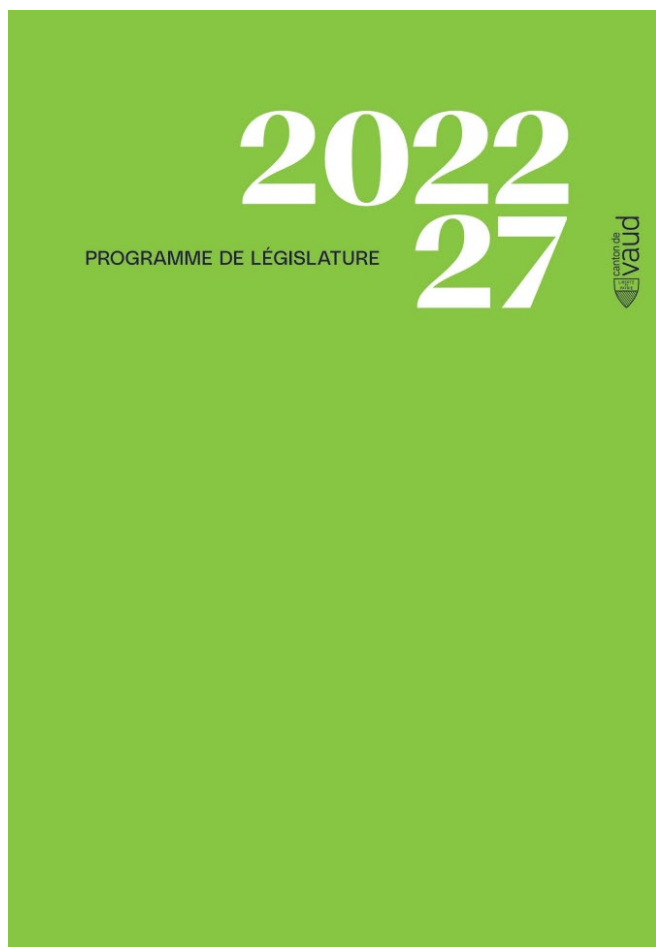
➔ **Grâce à une vingtaine de mesures définies, dont les [facilités tarifaires](#).**

2.

Facilités tarifaires

Facilités tarifaires

Une mesure du programme de législature 2022-27



2.4.

MOBILITÉ

Proposer des facilités tarifaires afin de favoriser l'accès de la population vaudoise à une mobilité durable et soutenir le pouvoir d'achat

Actions:

- Proposer des bons de réduction d'un montant équivalent à 50 % d'un abonnement Mobilis 2 zones aux jeunes jusqu'à 25 ans et aux personnes de 65 ans et plus.
- Proposer et promouvoir des offres attractives pour les déplacements de loisirs.
- Réorganiser la communauté tarifaire vaudoise (Mobilis) en adaptant sa stratégie, sa mission et son organisation conformément aux objectifs cantonaux en matière de mobilité durable. Soutenir le développement de synergies ou de rapprochements entre les entreprises de transports publics.

Facilités tarifaires

Un double enjeu



- **Inciter les Vaudoises et Vaudois à utiliser les transports publics** pour favoriser le report modal et atteindre les objectifs du Plan climat vaudois.
- **Soutenir le pouvoir d'achat** grâce à des réductions ciblées.

Facilités tarifaires

2 axes pour inciter les Vaudoises et Vaudois à utiliser les transports publics

1) Le levier de l'offre de TP



2) Le levier tarifaire



VOYAGEZ À DEUX POUR SEULEMENT **39.-** CHF* DANS LE CANTON DE VAUD vaudloisirs.ch



Facilités tarifaires

Un double enjeu

- **Inciter les Vaudoises et Vaudois à utiliser les transports publics** pour favoriser le report modal et atteindre les objectifs du Plan climat vaudois.



- **Soutenir le pouvoir d'achat** grâce à des réductions ciblées.

Facilités tarifaires

Un dispositif couvrant une large part des ménages vaudois

Bénéficiaires directs

Créer des habitudes de mobilité durable en proposant un mode de transport accessible et économique.

Moins de 25 ans

- Etudiant·e·s, apprenti·e·s, premiers emplois, etc.

65 ans et plus

- Retraité·e·s
→ catégories aux revenus souvent limités.

Bénéficiaires indirects

Soutenir le pouvoir d'achat des foyers.

25 à 65 ans

- Ménages avec enfant(s), représentants légaux qui ont la charge des frais de déplacements de jeunes et/ou seniors.

Facilités tarifaires

Forme de la mesure

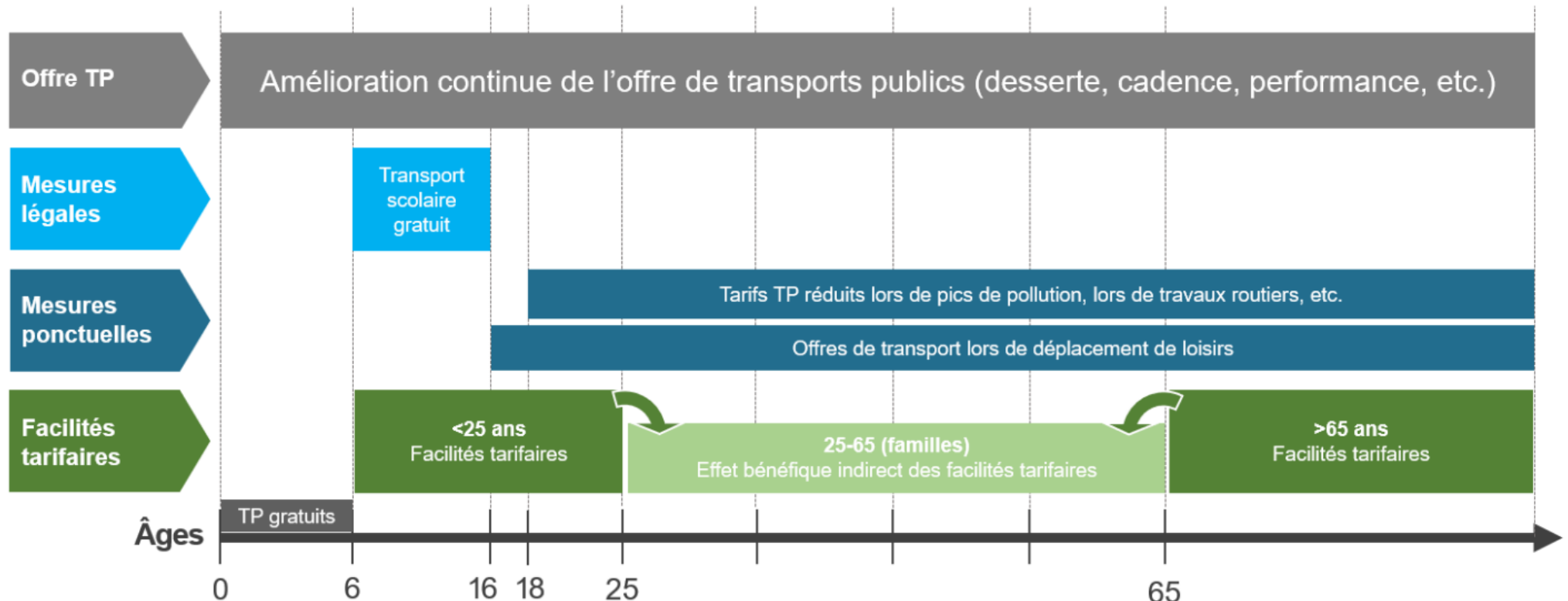
Les jeunes jusqu'à 25 ans et les personnes de 65 ans et plus bénéficient d'un rabais lors de l'achat de leur abonnement Mobilis – indépendamment du nombre de zones achetées – d'un montant équivalent à 50% d'un abonnement annuel 2 zones (2^e classe).

Concrètement :

- **Pour les jeunes** : une réduction de CHF 247.50 sur leur abonnement annuel.
- **Pour les seniors** : une réduction de CHF 319.50 sur leur abonnement annuel.

Une redistribution économique équilibrée

Dispositif cantonal pour favoriser le report modal pour toutes les tranches d'âge



Modalités

- Les facilités tarifaires sont financées par le budget de l'Etat, qui octroie des subventions à la Communauté tarifaire vaudoise – CHF 11.7 millions la première année, CHF 30 millions les suivantes – pour l'octroi du rabais lors de l'achat d'un abonnement.
- Elles sont offertes aux usagères et usagers éligibles automatiquement lors de la prise de leur abonnement, la date de naissance faisant foi, mais une seule fois par an et par ayant droit.
- L'octroi des facilités tarifaires est réservé aux personnes domiciliées dans le canton de Vaud.

Facilités tarifaires

Afin de permettre la mise en œuvre de la mesure

- Le Conseil d'Etat soumet au Grand Conseil un projet de modification de la loi du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21).
 - Ajout d'un chapitre Vter intitulé « Facilités tarifaires » composé des articles 29d à 29f.
- Le Conseil d'Etat établira ultérieurement un règlement d'application des articles 29d à 29f LMTP pour en déterminer les modalités de mise en œuvre.

Modification de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP)

Art. 29d LMTP

Principe

- *Le Conseil d'Etat peut octroyer des subventions aux entreprises de transport public pour le financement de facilités tarifaires offertes à certaines catégories de la population (alinéa 1). Le service en charge de la mobilité met en œuvre et contrôle les facilités tarifaires (alinéa 2).*

Art. 29e LMTP

Mise en œuvre

- *Le Conseil d'Etat fixe, par voie réglementaire, les critères, taux et modalités des facilités octroyées.*

Modification de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP)

Art. 29f LMTP **Protection des données**

- *Le service en charge de la mobilité peut informer la population éligible de l'existence de facilités tarifaires. A cette fin, il obtient du responsable du registre cantonal des personnes, conformément à l'article 6 de la loi d'application de la loi fédérale sur l'harmonisation des registres des habitants et d'autres registres officiels de personnes, l'extraction du nom, du prénom, de la date de naissance et du domicile des personnes éligibles.*

Prochaines étapes (calendrier intentionnel)

Fin 2024

- Adoption du projet de modification de la loi du 11 décembre 1990 par le Grand Conseil.

Eté 2025

- Communication sur les modalités de mise en œuvre.

Eté 2025

- **Déploiement de la mesure pour les jeunes.**
→ renouvellement des abonnements pour le transport scolaire et la formation post-obligatoire

Janvier 2026

- **Déploiement de la mesure pour les seniors.**

En conclusion

Une mesure qui incite non seulement au report modal et favorise le climat, mais allège aussi le budget des ménages des Vaudoises et Vaudois en rendant les transports publics plus attractifs et abordables pour une grande partie de la population.

Merci de votre attention