

**RAPPORT DE MINORITE 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 minorité de la Commission est composée de Romain Pilloud, auteur du présent rapport, ainsi que de Mesdames les Députées Cendrine Cachemaille et Nathalie Vez et Messieurs les Députés Oleg Gafner, Vincent Jaques et David Raedler.

2. POSITION DE LA MINORITE

La minorité de la Commission a accueilli très favorablement le présent EMPL. En préambule, la minorité rappelle que la proposition de « facilité tarifaire » a d'ores et déjà été adoptée, parmi d'autres mesures, dans un paquet dédié au renforcement du pouvoir d'achat, dans le Programme de législature 2022-2027 (PL 22-27) du Conseil d'Etat. Elle constitue au demeurant une des deux mesures emblématiques en matière de mobilité publiées par le Conseil d'Etat en juin 2023. Dès lors, la mesure poursuit deux buts principaux. : **encourager le report modal d'une part, et redonner du pouvoir d'achat aux Vaudois-es d'autre part.**

Un encouragement au pouvoir d'achat important

Avant 25 ans, la majorité des jeunes sont, pour beaucoup, encore aux études. Au mieux, ils/elles démarrent depuis peu une vie professionnelle active. Or, on sait que plus l'on s'habitue à prendre les transports publics jeune, plus il y a de chances qu'on les utilise régulièrement tout au long de notre vie. Force est de constater que pour beaucoup de jeunes, les transports publics sont de plus en plus chers et représentent une part considérable de leur budget. C'était notamment déjà l'avis de la Commission de jeunes du Canton de Vaud dans un dossier publié en 2013¹, dans lequel elle indiquait que « *les jeunes en formation postobligatoire ont besoin d'une aide financière car le prix des abonnements augmente et surtout parce que souvent le lieu de formation devient plus éloigné lors de la formation postobligatoire* » et développait l'idée d'« *Une subvention co-financée par le canton et les communes à hauteur de 50% du prix d'un abonnement annuel* ».

Pour les Vaudois-es à la retraite, le maintien de leur autonomie et de leur mobilité reste un sujet important. Or, beaucoup de retraité-es ne disposent que d'une petite retraite, parfois sans 2^e ni 3^e pilier. Pour ces personnes, l'achat d'un abonnement de transports publics est aujourd'hui une contrainte lourde, qui force parfois à renoncer à prendre les transports en commun et à garder une voiture même lorsqu'elle n'est presque plus utilisée. Cette situation tend encore à dégrader leur pouvoir d'achat, car garder un véhicule privé et ne presque plus l'utiliser est aussi coûteux.

De manière générale, le prix des transports publics est un facteur parmi d'autres de choix de mode de transport. Or, le prix des transports publics n'a cessé de chuter en attractivité, puisque son prix a doublé depuis les années 1990, alors que le prix de la voiture n'a augmenté que de 26%. Le prix du train a ainsi augmenté trois fois plus

¹ [Dossier « Les jeunes en formation postobligatoire et les transports publics vaudois »](#), Commission de jeunes du Canton de Vaud, 2013

vite que celui de la voiture en moyenne. Des mesures ciblées sont donc d'autant plus importantes qu'elles interviennent dans une situation dans laquelle prendre les transports publics coûte de plus en plus cher. Des aides ciblées ne sont par ailleurs pas à confondre ou à comparer avec la question de la gratuité généralisée, puisqu'il s'agit ici de baisses ciblées sur des groupes particuliers. Comparer l'effet de la gratuité généralisée avec celle de baisses ciblées est donc inadéquat, et peu adapté au contexte vaudois dans lequel le réseau de transports publics est particulièrement plus dense que dans les exemples d'application de la gratuité des transports publics.

La minorité rappelle que, parmi d'autres projets du Conseil d'Etat, les facilités tarifaires sont partie intégrante des mesures fortes du PL 22-27 permettant aux Vaudois·es de gagner en pouvoir d'achat. La mesure telle que présentée ici touchera largement au-delà des moins de 25 ans et des plus de 65 ans, puisqu'elle affectera le pouvoir d'achat de nombreux ménages, dont les familles.

Un report modal nécessaire

En matière de report modal, l'ambition du Conseil d'Etat est réelle. Au travers de sa stratégie cantonale de promotion du vélo à horizon 2035 et sa stratégie cantonale ferroviaire à horizon 2050, il est prévu que la part modale du vélo passe de 2 à 10% (2035), que la part modale du trafic individuel motorisé (TIM) passe de 74% à 55% (2050) et que la part modale des transports publics passe de 20 à 38% (2050). Il convient de prendre toutes les mesures nécessaires permettant d'atteindre ces objectifs. C'est le cas de la baisse ciblée des prix à travers le présent EMPL, puisque le prix est l'un des facteurs qui encourage les Vaudois·es à choisir les transports publics comme moyen de transport principal. Celui-ci vient se combiner à d'autres facteurs, comme la ponctualité, la rapidité, la cadence ou encore le confort des transports publics. Mais le facteur du prix prend une place plus marquée pour les Vaudois·es pour qui cela représente une part importante de leur budget.

Il est rappelé qu'à Lausanne, où une mesure similaire a été mise en place, 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. Cet exemple démontre que la mesure a un impact sur le report modal et sur l'attractivité des transports publics.

Une mesure qu'il est possible d'adapter

La mesure ne touche certes pas de manière uniforme chaque Vaudois·e selon ses habitudes de mobilité et les distances parcourues, mais ses paramètres précis ne seront déterminés que dans le règlement d'application de la loi sur la mobilité et les transports publics et non pas dans le présent EMPL, celui-ci ne faisant qu'ancrer dans la loi la possibilité d'octroi de financement de facilités tarifaires à certaines catégories de la population sans pour autant en arrêter les paramètres. La minorité considère donc que différentes critiques évoquées lors de séance de commission pourront trouver écho auprès du Grand Conseil et du Conseil d'Etat afin que les paramètres des facilités tarifaires soient, si nécessaire, adaptés pour mieux prendre en considération les différents types d'usager·ères.

En résumé, renoncer à modifier la loi pour une raison de paramétrage des facilités tarifaires telles que présentées empêcherait la mise en place de tout autre modèle, au détriment de la population qui pourrait être soulagée dans son pouvoir d'achat et encourager à choisir d'autres modes de transport à la place ou en complément de l'utilisation de la voiture. Plusieurs membres de la minorité considèrent que d'autres modèles seraient possibles voire mieux ciblés que le projet initialement présenté, mais qu'il est nécessaire d'aller de l'avant avec le présent EMPL afin d'engager rapidement de nouvelles discussions sur les paramètres proposés par le Conseil d'Etat.

3. CONCLUSION

En conclusion, la minorité de la Commission recommande au Grand Conseil d'entrer en matière et d'accepter le présent exposé des motifs et projet de loi.

Clarens, le 2 décembre 2024.

*Le rapporteur de minorité :
(Signé) Romain Pilloud*