



**EXPOSE 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. INTRODUCTION

### 1.1 Une mesure emblématique du Plan climat vaudois 2024 (PCV-24)

Le Conseil d'Etat a fait de la lutte contre le dérèglement climatique et de l'adaptation aux changements climatiques une priorité. Il a placé le renforcement de sa politique climatique au cœur de son Programme de législature 2022-2027, s'engageant à consolider le Plan climat vaudois (PCV) et les politiques publiques qui lui sont liées. Pour ce faire, il a décidé d'allouer une enveloppe supplémentaire de 209 millions de francs à un paquet de mesures emblématiques que les départements sont chargés de soumettre au Grand Conseil le plus rapidement possible. En parallèle à ces mesures d'investissement, le Conseil d'Etat entend également agir pour renforcer les conditions-cadres, en cherchant le bon équilibre entre encouragement, sensibilisation et contrainte.

Le présent EMPL fait partie des mesures emblématiques du Plan climat vaudois 2024 (PCV-24). Il vise à agir sur le levier du prix pour augmenter l'attractivité des transports en commun afin de favoriser le report modal. Le transport individuel motorisé (TIM) représente en effet plus de 40% des gaz à effet de serre. Pour atteindre les objectifs du PCV, il est donc primordial d'augmenter la part modale de la mobilité active (marche, vélo) et des transports publics et de diminuer celle de la voiture.

### 1.2 Résumé des objectifs du projet

Tel que décrit dans son Programme de législature 2022-2027 (mesure 2.4), le Conseil d'Etat souhaite proposer des facilités tarifaires afin de favoriser l'accès de la population vaudoise à une mobilité durable et soutenir le pouvoir d'achat, en proposant des bons de réduction d'un montant équivalent à 50% d'un abonnement annuel Mobilis 2 zones aux jeunes jusqu'à 25 ans et aux personnes de 65 ans et plus dans le périmètre de la Communauté tarifaire vaudoise Mobilis. Pour financer ces facilités tarifaires, des subventions seront octroyées aux entreprises de transport public qui concèdent les bons dans leurs canaux de distribution.

A cette fin, il propose de modifier la loi du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21) en y ajoutant un chapitre Vter intitulé « *Facilités tarifaires* » composé des articles 29d à 29f.

Un règlement d'application des articles 29d à 29f LMTP sera établi par la suite pour en déterminer les modalités de mise en œuvre.

Le financement de ces facilités tarifaires se fera par le budget de fonctionnement de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) pour un montant estimé de CHF 30'370'000.- par an. Ce montant sera ajusté après le premier exercice (2025) et au fur et à mesure les années suivantes lors du processus budgétaire.

Le présent EMPL répond principalement à deux enjeux : l'enjeu climatique et l'enjeu économique.

### 1.3 Climat – la nécessité d'une action rapide et résolue

Afin de garantir la qualité de vie dans le canton, il est primordial d'agir à toutes les échelles et sans attendre pour répondre à l'urgence climatique. L'Accord de Paris et l'objectif de neutralité carbone 2050, désormais inscrit dans la loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCI) et dans la Constitution vaudoise (Cst-VD / BLV 101.01), visent à limiter le réchauffement nettement en dessous de 2 degrés, aux alentours de 1.5 degrés. Or, la trajectoire actuelle des émissions de gaz à effet de serre (GES) nous amène à un réchauffement planétaire de 3 à 5 degrés d'ici la fin du siècle par rapport aux niveaux préindustriels. En Suisse comme dans le reste du monde, ce réchauffement a des conséquences profondes sur les écosystèmes, la biodiversité et les systèmes humains.

A l'inverse, une action forte en faveur de la réduction des émissions de GES et l'adaptation aux changements climatiques permettront d'éviter des coûts futurs (pertes économiques dues aux catastrophes naturelles, coûts de la santé, baisse de la productivité, etc.) tout en constituant une opportunité économique (réduction de la dépendance à l'importation d'énergies fossiles, ouverture de nouveaux marchés aux entreprises vaudoises, etc.) et en générant de nombreux co-bénéfices dans les domaines de la santé, de la qualité de vie et de l'environnement.

Dans le Canton de Vaud, plusieurs études récentes<sup>1</sup> montrent la nécessité de renforcer et d'amplifier les mesures entreprises afin d'atteindre les objectifs fixés pour 2030 – soit 50 à 60% de réduction des émissions de GES – et 2050. Le Plan climat vaudois adopté en 2020 (PCV-20) a certes permis d'infléchir la trajectoire des émissions, mais dans une proportion encore insuffisante. Le PCV-20 avait d'emblée été présenté comme une « stratégie itérative », qui ferait l'objet de plusieurs renforcements successifs afin de répondre de manière efficiente aux évolutions des changements climatiques, aux effets des actions entreprises, ainsi qu'au développement des connaissances et du cadre légal.

Le 18 juin 2023, le peuple vaudois s'est prononcé largement en faveur de l'inscription de la protection du climat et de la biodiversité dans la Constitution cantonale. Le 28 juin 2023, le Conseil d'Etat *in corpore* a présenté les mesures emblématiques concernant les premiers jalons des renforcements annoncés pour la législature 2022-2027. Financées principalement par une enveloppe supplémentaire de 209 millions de francs, elles seront intégrées à un catalogue de mesures plus larges au sein du Plan climat vaudois 2024 (PCV-24). Ces mesures emblématiques concernent la dynamique de réduction des émissions, les capacités d'adaptation, l'exemplarité de l'Etat et sont complétés par l'annonce de plusieurs révisions légales qui doivent permettre de donner un signal clair pour accélérer la transition vers une société bas carbone.

Le Conseil d'Etat entend ainsi faire sa part pour accélérer la réduction des émissions, tout en rappelant que les objectifs ne pourront être atteints qu'au travers de la mobilisation de l'ensemble des acteurs : Confédération, Cantons, Communes, entreprises, population.

---

<sup>1</sup> Bilan carbone cantonal (2020) et Audit du PCV-20 (2022) : <https://www.vd.ch/themes/environnement/climat/bilan-carbone-cantonal-et-audit> ; Stat-VD, Transition énergétique dans le canton de Vaud à l'horizon 2050 (2023) : <https://www.vd.ch/themes/etat-droit-finances/statistique/publications/prospective>

**Tableau 1 : Mesures emblématiques et principales révisions légales pour la législature 2022-2027 (en CHF)**

<b>Accélérer la dynamique de réduction des émissions</b>		
Energie & bâtiments	Soutenir la rénovation durable des bâtiments communaux et des écoles	<b>13,75 mios</b>
	Favoriser le réemploi des matériaux et les matériaux durables (construction)	<b>1,1 mios</b>
	 Soutenir la rénovation énergétique des établissements sociaux-sanitaires	<b>28,5 mios</b>
Mobilité	<b>Développer des facilités tarifaires pour favoriser l'accès à une mobilité durable et soutenir le pouvoir d'achat</b>	<i>Via budget de fonctionnement</i>
	Favoriser un report du transport de marchandises de la route au rail	<b>67,3 mios</b>
Santé publique	Renforcer la réduction des émissions du système socio-sanitaire vaudois (projets innovatifs)	<b>0,6 mios</b>
Accompagnement au changement	Renforcer l'accompagnement des communes	<b>8 mios</b>
	Positionner le Canton comme un pôle de croissance durable	<b>3,8 mios</b>
	Développer des programmes de formation et d'insertion dans le domaine de la transition énergétique	<b>3,8 mios</b>
<b>Accroître les capacités d'adaptation et de résilience du territoire</b>		
Milieux & ressources naturelles	Protéger la biodiversité par la réalisation d'un plan sectoriel d'infrastructures écologiques	<b>15 mios</b>
	Déployer des mesures d'adaptation fortes pour les systèmes naturels et humains	<b>17,75 mios</b>
Agriculture & Alimentation	Accompagner l'agriculture face aux changements climatiques	<b>12,3 mios</b>
	Renforcer l'autonomie en ressources nécessaires à la production agricole	<b>10,5 mios</b>
<b>Renforcer l'exemplarité de l'Etat</b>		
Rôle de l'Etat	Décarboner les activités du CHUV	<b>0,8 mio</b>
	Atteindre l'autonomie électrique en 2035 pour les bâtiments de l'Etat	<b>18,1 mios</b>
	Rénover l'enveloppe thermique de l'Amphipôle	<i>20 mios*</i>
	Déployer des plans de mobilité dans les services et les établissements scolaires	<b>4 mios</b>
	Promouvoir une restauration collective durable	<b>3,6 mios</b>
<b>Adapter et moderniser les bases légales</b>		
Loi-cadre durabilité et climat		
Loi vaudoise sur l'énergie (LVLEne, BLV 730.01)		
Loi sur les routes (LRou, BLV 725.01)		
Loi sur la gestion des déchets (LGD, BLV 814.11)		
Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC, BLV 700.11)		
Révision du Plan directeur cantonal (PDCn)		

\* Hors enveloppe de 209 millions de francs (déjà portée au plan des investissements)

## 1.4 Enjeu climatique du projet présenté

Les facilités tarifaires proposées dans cet EMPL doivent inciter à l'usage des transports publics et au report modal. Elles bénéficient directement et indirectement à un large éventail de ménages vaudois et plus précisément à deux tranches de population :

- Les 16 à 25 ans, susceptibles de changer de mode de transport par l'accès au permis de conduire, et qui doivent être fidélisés aux transports en commun, car les habitudes de mobilité se prennent tôt<sup>1</sup>. Constituée d'étudiants, apprentis, stagiaires/premier emploi, cette population a souvent des moyens financiers limités.
- Les 65 ans et plus qui se déplacent encore en TIM lorsqu'ils pourraient bénéficier de l'offre de transport public. Composée de retraités, c'est une classe d'âge aux revenus souvent inférieurs.

L'ensemble de ces mesures doit faciliter la transition vers une société bas carbone, tout en allégeant les frais de transport qui représentent la 3<sup>ème</sup> plus grosse dépense de consommation des ménages après le logement et la nourriture<sup>2</sup>. Outre l'enjeu climatique, les facilités tarifaires répondent aussi à un enjeu économique.

## 1.5 Enjeu économique du projet présenté

Dans le canton de Vaud, un ménage dépense CHF 120.- par mois en transports publics. En comparaison, il dépense CHF 780.- par mois pour se déplacer en transport individuel motorisé. En proportion du budget des ménages, le poids des dépenses de transport est plus élevé en dessous de 35 ans et en dessus de 65 ans<sup>3</sup>.

En pourcentage du budget des ménages, les transports en commun pèsent lourd pour les ménages à faible revenu : en valeurs relatives, plus du double (2.4%) pour les ménages de moins de CHF 5'000 de revenus mensuels par rapport à ceux de plus de CHF 13'000 (0.92%).

Les familles avec enfants (20%), et surtout les familles monoparentales (25%), ont en proportion plus de deux fois plus d'abonnements que les autres utilisateurs. Les ménages à faible revenu ont beaucoup plus d'abonnements de parcours que les familles mieux nanties qui prennent plutôt des abonnements généraux. Le taux de familles avec des abonnements est plus important dans les régions urbaines et suburbaines (Lausanne et grands centres d'agglomération), où habitent par ailleurs 75% de la population. Dans les zones périurbaines et montagnardes, la moitié des abonnements de parcours sont détenus par des jeunes de moins de 18 ans, pour le transport scolaire.

### Une volonté populaire de transports publics plus abordables

Tout comme dans de nombreux autres cantons (Neuchâtel en février 2018, Fribourg en décembre 2020, Genève en février 2023, etc.), une initiative « Pour des transports publics gratuits, écologiques et de qualité » a été déposée en janvier 2022 dans le canton de Vaud, munie de 17'000 signatures.

Au vu de l'arrêt rendu le 31 mars 2023 par le Tribunal fédéral concernant la validité d'une initiative fribourgeoise pour la gratuité des transports publics, le Conseil d'État a décidé de révoquer sa décision du 13 janvier 2021 la déclarant valide, estimant que conformément à ce qui a été retenu par le Tribunal fédéral, cette initiative doit être déclarée nulle dès lors qu'elle viole l'art. 81a al. 2 de la Constitution fédérale.

Même si l'initiative se heurte à l'arrêt du Tribunal fédéral, le poids de la charge du coût des transports publics au sein de la population vaudoise demeure.

Avec la présente mesure des facilités tarifaires, le Conseil d'Etat privilégie une solution qui incite non seulement au report modal et favorise le climat, mais allège aussi le budget des ménages des Vaudois

<sup>1</sup> OCDE, [Comportement des ménages et choix du mode de transport](#), ETH Zurich, 2014.

<sup>2</sup> OFS, [Enquête sur le budget des ménages : résultats 2020](#), novembre 2022.

<sup>3</sup> Office fédéral de la statistique, Enquête sur le budget des ménages (EBM) 2015-2017.

en rendant les transports publics plus abordables pour des catégories d'usagers déterminés, allégeant la 3<sup>ème</sup> plus grosse dépense de consommation.

## **1.6 Bases légales**

Le présent EMPL repose sur les bases légales suivantes :

- Constitution fédérale (Cst ; RS101) ;
- Loi sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1) ;
- Constitution du Canton de Vaud (Cst-VD ; BLV 101.01) ;
- Loi sur les subventions (LSubv ; BLV 610.15) ;
- Loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21) ;
- Loi sur l'enseignement obligatoire (LEO ; BLV 400.02) ;
- Règlement sur les transports scolaires (RTS ; BLV 400.01.1.4) ;
- Loi sur la protection des données personnelles (LPrD ; BLV 172.65).

L'art. 52 de la Constitution du Canton de Vaud sous 'Patrimoine et environnement' stipule que « (al. 2) L'État et les communes sauvegardent l'environnement naturel et surveillent son évolution. (al. 3) Ils luttent contre toute forme de pollution portant atteinte à l'être humain ou à son environnement. ». Sous 'Transport et communication', l'art. 57 stipule que « (al. 1) L'État mène une politique coordonnée des transports et des communications » et « (al. 3) L'État favorise les transports collectifs ».

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

Le Conseil d'Etat travaille en parallèle sur deux axes complémentaires pour atteindre le report modal vers les transports publics : le développement de l'offre de transport d'une part, et, d'autre part, la mise en œuvre de mesures tarifaires pour abaisser le seuil financier d'accès à celle-ci.

### 1.7.1 Le levier de l'offre

La qualité de l'offre de transport public est le premier levier pour inciter les usagers de TIM à changer de mode. Le prix ou coût d'accès des usagers aux transports en commun constitue un autre levier, qui vient après l'offre.

Les études<sup>1</sup> montrent en effet qu'une combinaison de facteurs incitatifs comme le développement de l'offre de transports publics (desserte du territoire ; interconnexion des réseaux urbains, interurbains et régionaux ; horaires cadencés ; qualité des infrastructures et des gares, etc.), la qualité des transports publics (intermodalité, correspondance, qualité du service, etc.), ainsi que des facteurs contraignants pour les TIM (limitation du stationnement, , etc.) permettent de favoriser le report modal.

Aussi, la stratégie cantonale de mobilité que le Conseil d'Etat met en place combine ces facteurs, en travaillant en premier lieu sur la performance des transports publics au sens large. En témoignent les développements de l'offre effectués dans le canton ces dernières années et ceux qui sont prévus ces prochaines années.

Le Plan climat 2020<sup>2</sup> fait notamment mention des actions suivantes :

#### **Développer l'offre régionale ferroviaire**

- Augmenter la capacité des réseaux et des prestations offertes par la réalisation des développements planifiés : PRODES 2030-2035, développement du RER vaudois, axes forts de la région lausannoise, renouvellement du matériel roulant (en cours).
- Définir la vision ferroviaire vaudoise 2050. Celle-ci a été présentée le 26 janvier 2024.

#### **Développer les lignes de bus**

- Définir un réseau de bus d'intérêt cantonal comprenant le réseau des lignes régionales et les lignes structurantes des réseaux.
- Renforcer les lignes de bus régionales structurantes fortes.
- Dynamiser les lignes de bus régionales à potentiel.
- Réaliser des infrastructures de priorisation des bus.

#### **Développer l'offre ferroviaire internationale comme alternative à l'offre de l'aviation civile**

- Inciter la Confédération et les entreprises de transport public à agir au niveau national et international en faveur du développement du réseau de trains européens, y compris de nuit, notamment dans le cadre de négociations sur l'accès des différents opérateurs aux réseaux nationaux.

#### **Améliorer la qualité des interfaces de transport et la fonctionnalité de leurs équipements en mettant en œuvre la stratégie cantonale des interfaces de transport**

- Assurer une participation technique et financière cantonale à des études régionales de planification des parkings d'échange et à des études d'aménagement d'interfaces ainsi qu'à leur réalisation (en cours).

#### **Augmenter l'attractivité des transports publics pour les déplacements occasionnels ou de loisirs et pour les jeunes actifs**

- Développer des offres Mobilis pour les déplacements occasionnels ou de loisirs.
- Développer des offres Mobilis pour les jeunes actifs de 25-30 ans.
- Encourager le report modal dans le cadre des sorties ou voyages scolaires. (DEF)

#### **Augmenter l'attractivité du vélo et la pratique de la marche**

- Réviser la stratégie cantonale de promotion du vélo : adaptation du réseau cyclable cantonal aux

<sup>1</sup> La répartition modale du transport des voyageurs en Suisse - [admin.ch](https://www.admin.ch)

<sup>2</sup> Plan Climat 2020 – disponible : <https://www.vd.ch/themes/environnement/climat/plans-climat-vaudois#c2092610>

besoins nouveaux au travers d'infrastructures de qualité et d'une dynamisation de leur réalisation, appui aux communes, pérennisation du guichet vélo cantonal.

- Élaborer une stratégie cantonale des déplacements à pied : définition de critères de financement d'un réseau piéton cantonal de référence, allègement des restrictions dans l'application des art. 54 et 56 de la LRou, création d'un guichet cantonal appuyant les communes (en cours).

### **Développer les services à la mobilité au moyen d'une « stratégie cantonale de la mobilité à l'ère du numérique »**

- Organiser la transition vers une mobilité multimodale plus performante et durable en considérant le numérique comme un élément constitutif de la stratégie de mobilité cantonale (en cours).
- Créer un fonds cantonal de soutien à des projets liés à la mobilité digitale permettant d'expérimenter des solutions d'optimisation du système de transport et d'amélioration qualitative des TP.
- Garantir la maîtrise publique de l'« intelligence » nécessaire aux offres de la mobilité comme service.

Le Conseil d'Etat attend les résultats suivants de ces mesures :

- ✓ Augmentation de 30% de la part modale des TP en distances parcourues en 2030 sur l'ensemble des déplacements en lien avec le canton de Vaud ;
- ✓ Réduction globale du trafic automobile, en particulier durant les périodes de pointe ;
- ✓ Augmentation de l'usage des TP dans le cadre de déplacements occasionnels ou de loisirs, notamment en soirée ou durant le week-end ;
- ✓ Création d'un réseau cyclable cantonal continu, sûr, attractif et permettant un recours accru au vélo comme moyen de transport quotidien ;
- ✓ Constitution d'un réseau piétonnier sûr et attractif, permettant un recours accru à la marche comme moyen de transport principal.

Le Conseil d'Etat complète l'augmentation substantielle de l'offre de transport public avec un paquet de mesures tarifaires incitatives ponctuelles ainsi que le présent EMPL portant sur les facilités tarifaires.

#### *1.7.2 Le levier tarifaire*

Le prix est un autre levier du report modal, qui, comme mentionné, ne va pas sans une amélioration de l'offre. Cependant, l'Etat n'a pas directement autorité sur le prix des prestations de transport.

### **Le tarif est la prérogative des entreprises de transport public**

Selon l'art. 15 de la LTV, « les entreprises établissent les tarifs de leurs prestations ». L'obligation d'établir des tarifs appartient aux entreprises de transport public et non aux commanditaires de l'offre. La marge de manœuvre de l'Etat est donc de proposer des mesures incitatives ponctuelles (voir ci-dessous) ou des facilités tarifaires sous forme d'offres ou de réductions, qu'il finance lui-même pour dédommager les entreprises de transport public des pertes de recettes engendrées.

### **Les mesures incitatives mises en place par l'Etat**

Depuis un certain nombre d'années, le Conseil d'Etat met en place des mesures incitatives ponctuelles pour diminuer l'effort financier à l'accès aux transports en commun, dont :

- Des mesures ponctuelles avec des bons de réduction pour les transports publics, lors de pics de pollution (selon arrêté du 20.12.2017) pour réduire le taux de concentration moyen horaire d'ozone :

- Déplacements avec 50% de réduction sur les voyages dans le périmètre Mobilis, grâce à un code promo dans l'application Fairtiq ;
- Pour les utilisateurs de transports individuels motorisés « non-numériques », un bon de CHF 20.- sur un abonnement ½ tarif découverte de 2 mois.
- Des mesures ponctuelles avec des bons de réduction pour les transports publics, lors de travaux routiers comme par exemple sur la RC601 (route de Berne) :
  - Le Canton a mis en place une offre à l'achat d'un abonnement (deux mois pour le prix d'un mois) destinée à la population empruntant cet axe routier, dans les localités desservies par les lignes de bus à destination d'Epalinges-Croisettes.
- Des offres incitatives ciblées pour favoriser le déplacement en transports publics lors de loisirs :

Cinq offres ont été déployées pour être testées depuis 2021, sous la bannière « Vaudloisirs.ch » avec le double but de promouvoir les destinations touristiques dans tout le canton et d'encourager les voyageurs et voyageuses à utiliser les transports en commun :

<b>Offres Vaudloisirs mises en place sous l'impulsion du Conseil d'Etat</b>	
<b>Date – nom de l'offre</b>	<b>Description</b>
Du 3 juillet au 22 août 2021 – <b>La carte accompagnant</b>	Permet d'accompagner une personne possédant un titre de transport Mobilis pour CHF 1.- sur les mêmes zones et même classe, durant la même durée de validité jusqu'à une journée maximum, dès 09h00 les jours de semaine ou dès le 1er service le week-end et les jours fériés.
Du 23 août au 31 octobre 2021 – <b>La carte journalière 'extension abo'</b>	Permet aux détenteurs d'un abonnement Mobilis de voyager librement et pour CHF 5.- sur l'ensemble des zones Mobilis, dès 09h00 les jours de semaine ou dès le 1er service le week-end et les jours fériés.
Du 14 avril au 15 juillet 2022 – <b>L'abonnement mensuel week-end</b>	Permet de circuler librement sur l'ensemble des zones tarifaires Mobilis pendant 1 mois, en 2ème classe, du vendredi soir 19h jusqu'au dernier service du dimanche soir, y compris les jours fériés. Abonnement renouvelable vendu au prix de CHF 19.- pour les abonnés Mobilis, CHF 39.- pour les non-abonnés.
Du 15 octobre 2022 au 28 février 2023 – <b>La carte journalière 'duo Mobilis'</b>	Permet à deux personnes de circuler librement sur l'ensemble des zones tarifaires Mobilis durant une journée, sans restriction les jours de semaine, week-ends et jours fériés, au prix unique de CHF 39.-.
Du 15 mai 2023 au 18 septembre 2023 – <b>La carte soirée Mobilis</b>	Permet ainsi à tout un chacun de voyager en transports publics pour leurs loisirs dès 19h et jusqu'à la fin du service dans la ou les zone(s) de leur choix, au prix d'un seul billet.

Ces mesures sont toutefois ponctuelles (en cas pics de pollution, de travaux de longue durée sur un axe routier ou lors de la promotion d'offres de déplacement pour des loisirs pendant quelques mois) et – pour agir à la hauteur des enjeux planétaires en plaçant la durabilité et la préservation du climat au cœur des politiques publiques – elles doivent être complétées par une mesure pérenne et qui couvre un spectre de population plus large.

Notons encore la mise en place de la Communauté tarifaire vaudoise qui s'est développée depuis 2004 par étapes successives pour s'étendre finalement à l'ensemble du Canton. Les produits Mobilis permettent de se déplacer avec un seul et unique titre de transport en empruntant n'importe quel moyen de transport dans les zones traversées. Le recours à un billet ou abonnement unique a permis de

simplifier l'accès au TP et a soutenu les augmentations de fréquentation à chacune des étapes de développement au sein du périmètre cantonal.

## 1.8 Présentation des facilités tarifaires

Comme mentionné plus haut, le Conseil d'Etat propose de financer des bons de réduction d'un montant équivalent à 50 % d'un abonnement annuel Mobilis 2 zones aux jeunes jusqu'à 25 ans et aux personnes de 65 ans et plus, nommés ci-après « facilités tarifaires ».

Ce faisant, l'Etat octroie des subventions aux entreprises de transport public pour le financement de facilités tarifaires offertes à certaines catégories de la population, équivalent, selon les tarifs Mobilis en vigueur en 2023, à une somme de :

- CHF 247.50 aux personnes de moins de 25 ans
- CHF 319.50 aux personnes de 65 ans et plus

Les facilités tarifaires ont pour but d'inciter à prendre des transports en commun de sorte à favoriser le report modal et à soutenir économiquement les ménages vaudois.

### 1.8.1 Une solution à large champ d'action dans la population vaudoise

Si les facilités tarifaires touchent principalement les deux tranches d'âge de population directement concernées, leur champ d'action est toutefois plus large, parce qu'elles bénéficient aussi aux tiers payeurs (parents et/ou responsables légaux des personnes de moins de 25 ans, ou responsables légaux des personnes de 65 ans et plus) des prestations de transport en commun.

Le détail par tranches d'âge montre comment les facilités tarifaires bénéficient à une large portion de la population.

#### a) Personnes de moins de 25 ans

##### Personnes en âge de scolarité obligatoire (6-16 ans)

Les enfants de moins de 6 ans ne paient pas les transports publics.<sup>1</sup> A partir de 4 ans, les enfants entrent dans la scolarité obligatoire. Dans une publication accessible sur le site de l'Etat, la Direction générale des affaires institutionnelles et des communes (DGAIC)<sup>2</sup> précise que

*« (...) Les communes doivent s'assurer que les enfants ont effectivement la possibilité de se rendre à l'école selon des modalités raisonnables, que ce soit à pied, à vélo, par un service spécial ou par les transports publics.*

*En l'absence de danger particulier, apprécié en fonction de l'âge, de la constitution des enfants concernés, de la difficulté du trajet (topographie) et des saisons par exemple, les élèves domiciliés à moins de 2,5 kilomètres de l'école sont présumés pouvoir s'y rendre par leurs propres moyens ; la commune n'est alors pas tenue d'organiser un transport scolaire, ni de verser une indemnité de transport.*

*Dans le cas contraire, le droit cantonal<sup>3</sup> présume qu'on ne peut raisonnablement pas exiger que l'élève se rende à l'école par ses propres moyens. Dans cette situation, deux cas de figure sont possibles :*

- 1) *pour autant qu'un moyen de transport public existe et que ses horaires soient suffisamment en relation avec les besoins des écoliers, la commune n'a pas l'obligation d'organiser un service spécial de transport scolaire. Elle doit en revanche prendre à sa charge les frais résultants de l'utilisation d'un moyen de transport public ;*

<sup>1</sup> <https://www.mobilis-vaud.ch/fr/faq-items/pour-les-voyages-en-famille/>

<sup>2</sup> <https://publication.vd.ch/publications/dgaic/aide-memoire/formation-jeunesse/transports-scolaires>.

<sup>3</sup> [Règlement sur les transports scolaires du 19 décembre 2011 \(RTS, BLV 400.01.1.4\).](#)

2) *dans le cas contraire, elle a en principe l'obligation d'organiser un service de transport scolaire gratuit, sauf accord des parents de transporter eux-mêmes leurs enfants en voiture privée contre une indemnité. La commune ne saurait en revanche imposer à des parents de s'organiser eux-mêmes pour transporter régulièrement les élèves d'un même quartier ou d'une même commune ».*

Si le transport scolaire est déjà gratuit et que cette tranche d'âge est majoritairement captive des transports en commun, les facilités tarifaires permettent non seulement d'inciter les familles à se déplacer en transports publics plutôt qu'en TIM, mais aussi d'opérer une redistribution sociale :

- Les parents ou représentants légaux qui habitent à une distance de l'établissement scolaire ne donnant pas droit à une prise en charge de la part de la commune du transport scolaire de leur(s) enfant(s), peuvent utiliser les facilités tarifaires pour financer le transport de leurs enfants ;
- Les parents ou représentants légaux qui habitent à une distance de l'établissement scolaire qui donne droit à une prise en charge de la part de la commune du transport scolaire de leur(s) enfant(s), peuvent utiliser les facilités tarifaires pour financer d'autres déplacements de leur(s) enfant(s), par exemple des déplacements de loisirs habituellement effectués en TIM.

### **Personnes ayant passé l'âge de la scolarité obligatoire, jusqu'à 25 ans**

Ce segment de population est principalement constitué de personnes en formation (étudiants, apprentis) ou qui viennent d'entrer dans la vie active (stage, premier emploi). Ce faisant, leurs moyens financiers sont souvent limités. Une partie vit encore chez ses parents.

En matière de transports publics, les jeunes adultes de 16 à 24 ans révolus bénéficient d'un tarif « junior » dont la valeur est inférieure au tarif « adulte ». Malgré tout, le poids économique du transport reste élevé pour cette catégorie de personne.

Cette tranche d'âge est aussi celle de l'accès au permis de conduire, dont l'obtention peut encourager à changer de mode pour le TIM. A ce stade, il est important de fidéliser les jeunes et d'éviter qu'ils ne « décrochent » car les habitudes de transport se prennent tôt<sup>1</sup>.

Les facilités tarifaires remplissent ce double objectif :

- Inciter les jeunes à prendre les transports publics dans le but de favoriser le maintien modal, à savoir qu'ils continuent à utiliser les transports publics pour leur déplacement.
- Aider économiquement un segment de population parce qu'il est en formation ou qu'il vient juste d'entrer dans la vie active avec des revenus modestes.

### **b) Parents, représentants légaux des bénéficiaires des facilités tarifaires**

Dans le canton de Vaud, 28% des ménages ont des enfants et la plupart des Vaudoises et Vaudois (50%) résident dans un ménage de couple avec enfants<sup>2</sup>.

Les personnes entre 25 et 65 ans ne sont pas directement bénéficiaires des facilités tarifaires. Néanmoins, cette tranche de population bénéficie aussi du bienfait de ces facilités, en particulier pour celles et ceux qui ont un ou des enfant(s), qui sont représentants légaux d'enfant(s) et/ou de personne(s) de 65 ans et plus – et qui sont tiers payeurs des frais de transport pour les personnes dont ils ont la charge.

Ainsi, les facilités tarifaires sont redistribuées sur les tiers payeurs, donc les familles qui reçoivent une aide bienvenue. Selon la taille et la composition du ménage (par exemple 3 enfants et plus), les facilités tarifaires peuvent représenter une aide économique conséquente.

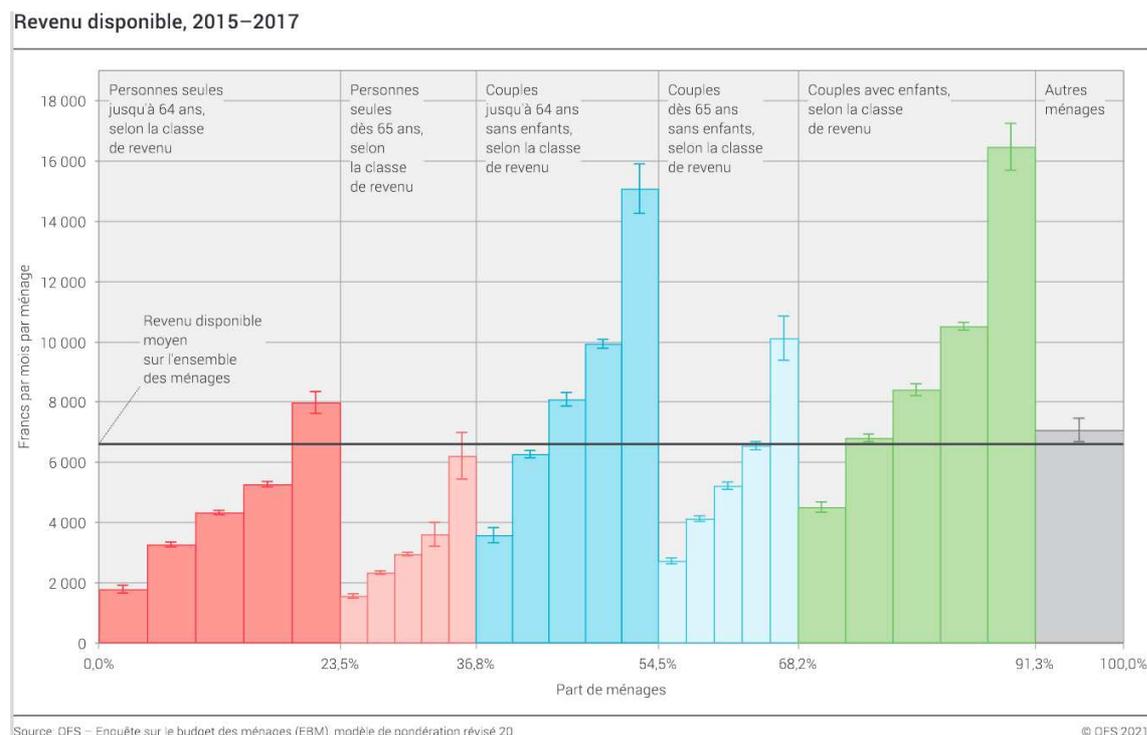
<sup>1</sup> OCDE, [Comportement des ménages et choix du mode de transport](#), ETH Zurich, 2014.

<sup>2</sup> Statistique du Canton, Vd.ch, [Familles et ménages](#)

Les facilités tarifaires, pour cette tranche d'âge, permettent d'opérer une redistribution économique aux ménages qui sont particulièrement exposés à la pression sur le pouvoir d'achat.

### c) Personnes de plus de 65 ans

La démographie des plus de 65 ans, dite « senior » est notoirement et objectivement celle dont les revenus sont les plus bas, voir le tableau ci-dessous. En matière de transports publics, cette tranche d'âge bénéficie d'un tarif « senior » qui équivaut au prix d'un abonnement « adulte » avec une réduction d'environ 9%. Dans ce cas, le revenu disponible étant faible, le poids économique du transport reste particulièrement élevé.



Les facilités tarifaires viennent donc soulager économiquement les seniors qui en ont besoin, tout en les incitant à délaissier leurs véhicules pour favoriser les transports en commun.

A noter que les personnes âgées qui déposent leur permis reçoivent déjà, dans le cadre d'une opération commune entre la Communauté tarifaire vaudoise, les CFF et le Service des automobiles et de la navigation (SAN), les avantages suivants :

- Une réduction de 75% pour une carte multijours (6 jours) Mobilis, quel que soit le nombre de zones ;
- Une réduction de 50% pour un abonnement Mobilis (annuel, mensuel ou hebdomadaire), quel que soit le nombre de zones ;
- Un abonnement demi-tarif découverte CFF au prix de CHF 33.- (valable 2 mois) ;
- Une réduction de CHF 250.- pour un abonnement général CFF 1<sup>ère</sup> classe ;
- Une réduction de CHF 200.- pour un abonnement général CFF 2<sup>ème</sup> classe.

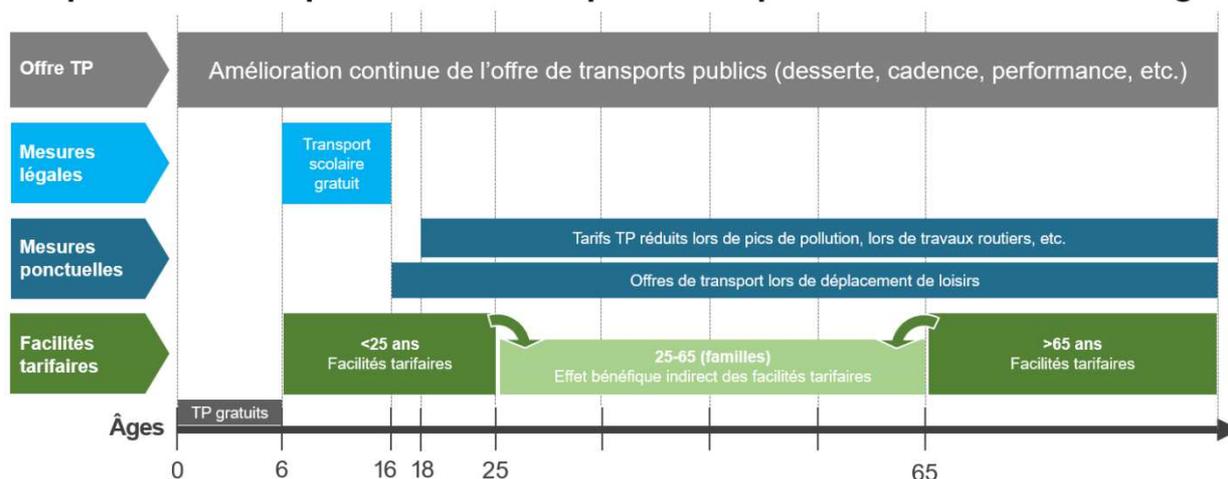
Ces avantages ne sont toutefois pas récurrents, ils sont valables une seule fois lors du dépôt du permis.

### 1.8.2 Une redistribution économique équilibrée

Les facilités tarifaires complètent un dispositif dont l'Etat a déjà posé les premiers jalons, notamment avec des mesures ponctuelles citées plus haut qui sont en place depuis plusieurs années. Il est conçu pour toucher largement la population et opérer une redistribution sur les classes les moins privilégiées.

Ce dispositif peut se résumer comme suit :

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



Le premier socle est constitué de l'amélioration continue de l'offre de transport en commun, qui est aussi le principal levier du report modal. Il est complété par le second levier : le levier tarifaire.

A ce titre, des mesures ponctuelles offertes à la population pour favoriser les transports publics, dont les offres lors de déplacement de « micro-loisirs » (carte soirée) ou de loisirs plus longs pour découvrir le Canton (Week-end DUO) ont été proposées. Ces offres couvrent toutes les catégories d'âge.

Enfin, les facilités tarifaires, qui ciblent les tranches d'âge les moins privilégiées (moins de 25 ans ou de plus de 65 ans), tout en impactant favorablement les personnes entre 25 et 65 ans qui ont des enfants ou des seniors à charge, et qui sont tiers-payeurs pour le transport public.

Ainsi, en plus d'inciter les citoyens à utiliser les transports publics pour favoriser le report modal et atteindre les objectifs du Plan climat, le Conseil d'Etat opère une redistribution économique équilibrée pour soutenir les ménages vaudois à large échelle.

### 1.9 Mise en œuvre des facilités tarifaires

Les propositions de mise en œuvre du Conseil d'Etat s'appuient sur l'analyse et les recommandations formulées par le groupe de travail qui a été constitué par la Cheffe du Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DCIRH), au sein de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), réunissant des représentants de plusieurs services de l'Etat. Ce groupe de travail a par ailleurs consulté des entreprises de transport public, la branche nationale des transports publics (Alliance SwissPass), une association intercommunale, l'Office fédéral des transports (OFT) et la Communauté tarifaire vaudoise.

Ce faisant, la mise en œuvre des facilités tarifaires tient compte des aspects en lien avec la protection des données, les possibilités informatiques et logistiques de l'Etat de Vaud ainsi que les systèmes de distribution des entreprises de transport public.

Le Conseil d'Etat a choisi une approche pragmatique de la mise en œuvre des facilités tarifaires, qui optimise l'utilisation des ressources publiques. Il s'appuie sur le système de distribution déjà existant

des entreprises de transport public (NOVA), géré par la branche nationale des transports publics Alliance SwissPass, pour concrétiser ce projet.

#### *1.9.1 Fonctionnement pour les bénéficiaires*

### **1. Eligibilité**

Les facilités tarifaires (FT) sont payées par le budget de l'Etat, qui octroie des subventions aux entreprises de transport public pour le financement de facilités tarifaires qui sont offertes aux usagers éligibles (<25 ans et ≥65 ans) automatiquement lors de la prise de leur abonnement, la date de naissance et le lieu de domicile dans le Canton faisant foi, mais une seule fois par an et par ayant-droit. Le différentiel financier entre le prix du tarif et le prix avec les facilités tarifaires est compensé par l'Etat auprès de la Communauté tarifaire vaudoise, qui collecte les recettes des entreprises.

Les preneurs d'abonnement qui résident hors canton ne sont pas éligibles aux facilités tarifaires.

### **2. Octroi**

Un code promotionnel générique, compatible avec le système informatique des entreprises de transport public suisse (NOVA) et valable dans le périmètre Mobilis est créé pour le Canton par la Communauté tarifaire vaudoise, qui mandate Alliance SwissPass pour créer le code. Ce code permet aux bénéficiaires d'obtenir un rabais directement sur les abonnements Mobilis junior (<25 ans) et senior (≥65 ans) du montant des facilités tarifaires octroyées par l'Etat.

De son côté, l'Etat communique sur l'existence des facilités tarifaires et la manière pour les ayants-droits d'en bénéficier par voie de courrier, accompagné d'un dispositif de communication qui peut comprendre une communication aux médias et d'autres canaux et supports.

Ce faisant, toute personne qui opte pour un abonnement junior, respectivement senior, devient éligible pour les facilités tarifaires et peut en bénéficier une seule fois par an à l'aide du code promotionnel dédié. Ce code ne fonctionne que sur les abonnements annuels Mobilis juniors ou seniors.

L'opération peut être effectuée en ligne ou au guichet, de sorte que les ayants-droits qui n'ont pas accès aux outils numériques pourront bénéficier des facilités tarifaires sans problème. A noter que ce mécanisme est dépendant de l'adaptation du système informatique de distribution des titres de transport (NOVA) géré par Alliance SwissPass. Il se peut que dans un premier temps, les facilités tarifaires ne soient disponibles qu'au guichet, selon le cycle de développement des systèmes informatiques des entreprises de transport public.

### **3. Date de mise en œuvre des facilités tarifaires**

Le Conseil d'Etat planifie d'octroyer des facilités tarifaires dès la rentrée scolaire de l'été 2025 pour les personnes jusqu'à 25 ans, qui correspond aussi à la période des renouvellements d'abonnements pour le transport scolaire et la formation postobligatoire. Il communiquera ces mesures, les modalités d'octroi, le règlement d'application et toute autre information utile aux bénéficiaires durant l'été de la même année. Cette période correspond à la disponibilité du budget nécessaire à la mise en œuvre des facilités tarifaires. Démarrant en milieu d'année, le budget 2025 prévu sera moins important que les budgets des années suivantes (voir point 1.10.3). Les facilités tarifaires pour les personnes de plus de 65 ans entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2026.

#### *1.9.2 Fonctionnement pour l'Etat*

Dans le canton de Vaud, la Communauté tarifaire vaudoise a déjà pour mission d'encaisser les recettes de tous les titres de transport et de les redistribuer aux entreprises de transport public en fonction de la consommation de leurs lignes de transport respectives (calculée en voyageurs, voyageurs-kilomètres).

Lorsqu'un bénéficiaire achète un abonnement Mobilis en utilisant son code de réduction, le montant lié à la facilité tarifaire est comptabilisé séparément. Les entreprises de transport public sont toujours dédommées du même montant au prorata de la consommation de leurs lignes, de sorte qu'elles ne

subissent aucune perte de recettes. Le cumul des rabais est facturé au Canton, qui subventionne ainsi la réduction octroyée par les entreprises de transport public lors de l'achat d'abonnement.

### **Vérification de l'utilisation des fonds publics**

Le Conseil d'Etat entend veiller à la bonne utilisation des deniers publics. Il s'appuie sur l'art. 19 de la loi sur les subventions qui précise que « l'autorité compétente est autorisée à consulter les dossiers et à accéder aux locaux ou aux établissements que le bénéficiaire utilise pour la réalisation de la tâche concernée par les subventions. »

Il prévoit, via sa DGMR, de :

- s'assurer qu'il n'y a pas d'abus et que les ayants-droits bénéficient légitimement des facilités tarifaires, une seule fois par an ;
- s'assurer de la bonne tenue comptable et financière des montants alloués aux bénéficiaires et facturés au Canton par la Communauté tarifaire, respectivement les entreprises de transport public.

### **Dispositif d'évaluation**

Le Conseil d'Etat mettra en place un dispositif d'évaluation pour assurer la bonne allocation des ressources publiques. Ce dispositif lui permettra d'examiner en détail, au bout de 5 ans, que les ayants-droits légitimes bénéficient des facilités tarifaires, qu'il n'y a pas d'abus, que le budget dédié reste proportionné aux montants précisés sous le point 1.10.3 et que le budget d'administration des facilités tarifaires soit utilisé de manière optimale en limitant les frais de l'Etat. Ce dispositif permettra d'émettre des recommandations au Conseil d'Etat pour optimiser les coûts. Celles-ci seront appliquées par le service en charge de la mobilité.

### **Modalités et conditions d'octroi**

Les modalités d'octroi feront l'objet d'un règlement d'application qui sera adopté par le Conseil d'Etat. Le Conseil d'Etat préconise notamment les principes d'octroi suivants :

- L'octroi se fera à l'ensemble des usagers éligibles (<25 ans et ≥65 ans) automatiquement lors de la prise d'un abonnement Mobilis, la date de naissance et le lieu de domicile faisant foi ;
- Le bénéficiaire d'une facilité tarifaire peut la faire valoir en réduction du coût de l'achat d'un abonnement de zone plus coûteux ;
- Les facilités tarifaires peuvent être cumulables avec d'autres bons, facilités ou offres des communes, entreprises de transport public, communautés tarifaires ou autres acteurs ;
- Les facilités tarifaires ne sont valables que sur les abonnements annuels standards de l'assortiment Mobilis (même s'ils sont payés en mensualités) ;
- Les facilités ne sont pas valables sur des abonnements du service direct (abonnement général, demi-tarif), car le Conseil d'Etat souhaite subventionner les déplacements intracantonaux ;
- L'octroi d'une facilité tarifaire concerne uniquement les besoins actuels et futurs. Aucune prétention ne peut être requise concernant une période rétroactive durant laquelle les conditions d'octroi étaient établies ;
- Aucune facilité tarifaire ne doit pouvoir être délivrée durant la période de validité d'une facilité antérieure ou déjà perçue par un bénéficiaire lors de l'année en cours ;

- Les facilités tarifaires ne sont pas remboursables. Le remboursement d'un montant d'abonnement par les entreprises de transport public ne doit pas comporter le montant d'une facilité tarifaire, puisque celle-ci n'a pas été payée par l'utilisateur.

Un audit régulier, par la DGMR ainsi qu'un dispositif d'évaluation, tels que mentionné ci-dessus, permettront de s'assurer de la conformité de l'octroi des facilités tarifaires avec ces prérogatives.

## 1.10 Financement

Il s'agit d'une mesure qui a été annoncée dans le Programme de législature 22-27 et qui fait partie du Plan Climat. Son financement est assuré par le budget de fonctionnement de la DGMR qui sera adapté en conséquence.

### 1.10.1 Hypothèses de calcul

Les coûts des facilités tarifaires ont été calculés sur la base des hypothèses suivantes :

- Les estimations ont été calculées sur des données démographiques 2019 – aux tarifs en vigueur en décembre 2023 et en valeur nominale, au prix courant ;
- L'accroissement des recettes, généré par la demande supplémentaire liée aux facilités tarifaires, bénéficie au Canton sous forme de réductions d'indemnités dans une proportion théorique de 25% (CHF 100.- de recettes additionnelles des transports publics équivalent à CHF 25.- d'indemnités de transports en moins à charge de l'État) ;
- Les estimations articulées ci-après retiennent le coût net à charge de l'Etat qui prend en compte les recettes additionnelles générées pour les entreprises de transport public ;
- Le taux d'adoption est une variable qui influence considérablement le chiffreage. Les conséquences sur la demande sont toutefois difficilement prévisibles. En l'absence de repère (ni précédent, ni équivalent dans d'autres cantons) pour l'estimer, le taux d'adoption est une estimation théorique. Toutefois, le Conseil d'Etat retient ici des taux d'adoption atteignables.

### 1.10.2 Calcul des coûts

#### a) Coûts des subventions

Pour estimer les coûts des facilités tarifaires, il est tout d'abord calculé le montant total des coûts liés aux subventions, sur la base d'un taux d'adoption théorique.

Catégories âges	Population VD 2019	Taux adoption gratuité ciblée	Adoption en nombre de personnes	Prix abonnement Mobilis 2 zones	Facilité tarifaire cantonal en %	Subvention octroyée par le canton par personne	(A) Montant total à charge de l'état
<b>6-15 ans</b>	88'000	64%	56'023	495 CHF	50%	247.5 CHF	13'865'812 CHF
<b>16-25 ans</b>	87'000	60%	52'347	495 CHF	50%	247.5 CHF	12'956'006 CHF
<b>&gt;65 ans</b>	135'000	27%	35'817	639 CHF	50%	319.5 CHF	11'443'613 CHF
<b>Total</b>	<b>310'000</b>		<b>144'188</b>				<b>38'265'431 CHF</b>

Ensuite, il faut déduire du montant total à charge de l'Etat, les indemnités (couverture des charges des entreprises de transport public) que l'Etat ne devra pas payer grâce à l'augmentation des recettes générées par les facilités tarifaires.

Pour cela, il est calculé l'incrément d'utilisateurs généré par les facilités tarifaires. Il s'agit de la différence entre le taux de pénétration actuel des abonnements et le taux d'adoption estimé des facilités tarifaires subventionnées, qui est transformé en nombre d'utilisateurs théoriques supplémentaires.

Catégories âges	(A) Taux de pénétration actuel des abonnements annuels Mobilis	(B) Taux de pénétration des abonnement mensuels (estimation)	(C) Tous établissements (estimation)	(A+B+C) Taux pénétration actuel des abos	(D) Pénétration actuel en nombre de personnes	(E) Adoption en nombre de personnes	(E-D) Utilisateurs en plus grâce aux facilités tarifaires
6-15 ans	26.67%	10.42%	9.09%	46.18%	40'636.10	56'023.5	15'387.39
16-25 ans	30.47%	10.42%	0.00%	40.89%	35'575.90	52'347.5	16'771.60
>65 ans	2.92%	3.64%	0.00%	6.56%	8'862.15	35'817.3	26'955.11
<b>Total</b>					<b>85'074</b>	<b>144'188</b>	<b>59'114</b>

Taux de pénétration = rapport entre le nombre de personnes qui disposent actuellement d'un abonnement par rapport à ce segment de population.

Tous établissements = offre Mobilis d'achats groupés pour les institutions (privée / publique).

En multipliant le nombre d'utilisateurs par le coût des abonnements, il est obtenu un incrément de recettes générées. La réduction des indemnités à charge de l'Etat est calculée selon une proportion théorique de 25% (soit CHF 100.- de recettes additionnelles des entreprises de transport public équivalent à CHF 25.- d'indemnités de transport en moins à charge de l'Etat). En effet, l'indemnisation par le Canton diffère en fonction du type de trafic subventionné (Trafic urbain ; Trafic urbain en site propre ; Trafic régional voyageurs). Une consommation du client sur des lignes de trafic urbain en site propre ou de trafic régional voyageurs profitera davantage au Canton, alors qu'une consommation sur une ligne du trafic urbain n'aura aucun effet sur les indemnités cantonales. Un taux de 25% est donc la proportion théorique la plus vraisemblable pour ce calcul.

Catégories âges	Population VD 2019	(A) Montant total à charge de l'état	Incrément de recettes Mobilis généré par les facilités tarifaires	(B) Indemnité de moins à payer aux ET par l'Etat (25%)	(A-B) A charge de l'état pour financer le manque à gagner des entreprises de transport
6-15 ans	88'000	13'865'812 CHF	7'616'756 CHF	1'904'189 CHF	11'961'623 CHF
16-25 ans	87'000	12'956'006 CHF	8'301'940 CHF	2'075'485 CHF	10'880'521 CHF
>65 ans	135'000	11'443'613 CHF	17'224'313 CHF	4'306'078 CHF	7'137'535 CHF
<b>Total</b>	<b>310'000</b>	<b>38'265'431 CHF</b>	<b>33'143'010 CHF</b>	<b>8'285'753 CHF</b>	<b>29'979'679 CHF</b>

Il ressort que le coût des subventions est estimé à CHF 30 millions par année. A cela s'ajoute des coûts administratifs de gestion des facilités tarifaires.

## b) Coûts administratifs des facilités tarifaires

Ces coûts sont de deux ordres : la communication des facilités tarifaires par courrier adressé et la gestion administrative des facilités tarifaires, incluant le contrôle de la bonne utilisation des subventions.

- **Communication des facilités tarifaires**

Un courrier est envoyé une fois par an, en août, par le Canton, à chaque bénéficiaire éligible aux facilités tarifaires. Le publipostage du courrier informant des facilités tarifaires est confié à la Direction générale du numérique et des systèmes d'information de l'Etat de Vaud (DGNSI). Le centre d'édition de la Direction des achats et de la logistique (DAL) gère le suivi de production (impression et mise sous pli) et l'envoi du courrier avec Promopost.

La base de calcul est un envoi adressé à 431'016 ménages<sup>1</sup> vaudois.

La DGNSI estime les coûts initiaux à CHF 30'000 et les coûts pérennes à CHF 10'000 par an.

<sup>1</sup> Selon estimation La Poste, calcul de prix Promopost, juillet 2023

L'estimation de la DAL pour l'impression et la mise sous pli des envois est de CHF 0.248 par courrier, ce qui représente CHF 106'892 (arrondi à CHF 107'000).

Les frais d'envoi de Promopost pour cette quantité d'envoi sont de CHF 67'946 (arrondi à CHF 68'000), selon les tarifs en vigueur en août 2023.

Au regard de ce qui précède, les coûts de communication par courrier adressé se montent à CHF 205'000 la première année et à CHF 185'000 les années suivantes, qui seront intégrés au processus budgétaire.

- **Coûts administratifs**

- Gestion et réponse aux bénéficiaires

La Communauté tarifaire vaudoise sera sollicitée par convention pour répondre aux questions des bénéficiaires. Les coûts y afférents sont estimés à CHF 100'000.

- La gestion du projet et bonne attribution des fonds publics

La mise en œuvre des facilités tarifaires nécessite un renforcement des ressources humaines au sein de la DGMR, soit 0.6 ETP pour organiser et mettre en œuvre les facilités tarifaires chaque année, faire un suivi avec la Communauté tarifaire vaudoise et vérifier scrupuleusement la bonne allocation des subventions.

Les coûts de cette ressource sont estimés à CHF 85'000 par an.

Ce faisant, le total des coûts administratifs s'élève à CHF 185'000 par an, qui seront intégrés dans le processus budgétaire.

### 1.10.3 Coûts totaux

Au regard de ce qui précède, l'ensemble des coûts des facilités tarifaires est estimé à :

Facilités tarifaires	2025 N1	2026 N+1	2027 N+2	2028 N+3	2029 N+4	2030 N+5
<b>Coûts des subventions</b>	<b>11'400'000 CHF</b>	<b>30'000'000 CHF</b>				
Éditique et extraction RCPers par la DGNSI						
Coûts initiaux	30'000 CHF					
Coûts pérennes		10'000 CHF				
Impression et mise sous pli par le Ced (DAL)						
Impression, mise sous pli	60'990 CHF	107'000 CHF	107'000 CHF	107'000 CHF	107'000 CHF	107'000 CHF
Frais d'envoi						
Selon estimation Promopost	38'760 CHF	68'000 CHF				
<b>Coûts de communication des facilités tarifaires</b>	<b>129'750 CHF</b>	<b>185'000 CHF</b>				
Coûts de gestion des bénéficiaires, délégués à la CTV	100'000 CHF					
Ressource supplémentaire 0.6 ETP à la DGMR	85'000 CHF					
<b>Coûts administratifs</b>	<b>185'000 CHF</b>					
Charges administratives et de communication	314'750 CHF	370'000 CHF				
<b>Coûts totaux des facilités tarifaires</b>	<b>11'714'750 CHF</b>	<b>30'370'000 CHF</b>				

### 1.10.4 Mode de financement

Hors frais administratifs, une première tranche de CHF 11,7 millions serait utilisée en 2025 et CHF 30,4 millions les années suivantes. Le Conseil d'Etat propose que les facilités tarifaires entrent en vigueur à la rentrée scolaire 2025 pour les personnes de moins de 25 ans et dès le 1<sup>er</sup> janvier 2026 pour les 65 ans et plus. Les facilités tarifaires seront financées par le budget de fonctionnement de la DGMR.

## 2. DETAILS DE LA PROPOSITION

### 2.1 Modification de la loi du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics (LMTP)

#### 2.1.1 Facilités tarifaires

Les « *facilités* » sont des « *moyens qui rendent quelque chose facile à faire, commodités accordées pour faire quelque chose* » (Larousse dictionnaire). L'adjectif « *tarifaire* » concerne le tarif. Les facilités tarifaires se définissent alors comme une réduction accordée à certaines catégories de la population sur les tarifs des transports publics.

#### 2.1.2 Subventions

Les facilités tarifaires octroyées aux ayants-droits se feront par le biais de subventions qui seront versées aux entreprises de transport public, par l'intermédiaire de la Communauté tarifaire vaudoise (CTV), et non directement aux titulaires du titre de transport à prix réduit. En effet, les entreprises de transport public, en octroyant ces facilités tarifaires, exercent à ce titre une tâche d'intérêt public (promouvoir l'utilisation des transports publics).

#### 2.1.3 Commentaire par article

##### 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).

Cette nouvelle disposition a pour objectif d'offrir la possibilité au Conseil d'Etat d'octroyer des facilités tarifaires, telles que des réductions sur les abonnements Mobilis, aux usager·ère·s ou à certaines catégories d'usager·ère·s dans le respect du principe d'égalité de traitement.

La CTV (Communauté tarifaire vaudoise) est une société simple qui réunit treize entreprises de transport public actives sur le canton de Vaud. Elle propose un tarif unique qui offre l'accès à l'ensemble des moyens des transports publics. Ces différentes entreprises commercialisent des titres de transports sous la marque Mobilis. Le but d'une communauté tarifaire est d'offrir au voyageur un titre de transport unique pour effectuer un déplacement en prenant plusieurs parcours possibles pour un même déplacement.

Une convention de subventionnement sera conclue entre l'Etat et la CTV. Cette dernière indemniserà elle-même les entreprises de transport public puis enverra la facture au service en charge de la mobilité afin d'être remboursée.

Le service en charge de la mobilité est actuellement nommé « Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) ». Au vu de l'évolution constante de la terminologie, il nous a paru plus prudent d'utiliser une terminologie générale au lieu de la nomenclature actuelle.

##### Art. 29e LMTP Mise en œuvre

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

Un règlement sera adopté par le Conseil d'Etat. Cet acte normatif règlera en détail la mise en œuvre des facilités tarifaires (ayants-droits, vérification du droit à la prestation, demande duplicata, sanctions pénales etc.).

*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.

Conformément à l'art. 6 de la loi d'application de la loi fédérale du 23 juin 2006 sur l'harmonisation des registres des habitants et habitantes et d'autres registres officiels de personnes (LVLHR, BLV 431.02), les services de l'Etat ont, dans l'exercice de leurs tâches légales, accès aux données du registre cantonal des personnes, sous réserve d'exceptions. En l'espèce, le service en charge de la mobilité souhaite informer par voie postale les jeunes de moins de 25 ans et les personnes de 65 ans et plus de la possibilité de bénéficier de facilités tarifaires. L'envoi de ces courriers n'accomplit toutefois pas une tâche légale au sens de l'art. 6 LVLHR. Partant, une nouvelle base légale formelle doit être adoptée afin de pouvoir obtenir du responsable du registre cantonal des personnes l'extraction du nom, du prénom, de la date de naissance et du domicile des personnes éligibles.

### **3. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LA MOTION JEAN-MICHEL FAVEZ : COMMUNAUTE TARIFAIRE : LA VOIE EXPRESS PLUTOT QUE LA SALLE D'ATTENTE ! (08\_MOT\_036)**

#### **3.1 Rappel de la motion**

Le 30 octobre 2007, suite à une réponse jugée insatisfaisante du CE à l'interpellation Claudine Dind « Quelle extension de la communauté tarifaire pour les transports publics ? » le Grand Conseil adoptait à une très large majorité « avec 1 opposition et quelques abstentions » (voir BGC p. 18) la détermination suivante:

« Le Grand Conseil invite le Conseil d'Etat à accélérer le processus d'extension d'une ou de communautés tarifaires couvrant l'ensemble du territoire vaudois »

Le mécontentement du Grand Conseil était dû au calendrier annoncé qui, dans la réponse citée, prévoyait une échéance en 2009 pour le Nord vaudois et la Riviera, en 2009-2010 pour la région nyonnaise, et 2010-2011 pour le Chablais.

Il convient aussi de rappeler que la couverture de l'ensemble du territoire vaudois figurait déjà dans le programme de législature 2003-2007 du Conseil d'Etat.

Vendredi 28 mars, nous recevions toutes et tous une copie de la lettre que le Conseil d'Etat adressait le 12 mars à la Présidente du Grand Conseil et qui, en réponse à la détermination acceptée 5 mois plus tôt, présentait le nouveau calendrier du Gouvernement.

Ma surprise a sans doute été à la hauteur de la vôtre en constatant que les nouvelles échéances prévues par le Conseil d'Etat ne sont nullement avancées, contrairement à la volonté clairement exprimée par le Grand Conseil. En effet, le dernier paragraphe de la lettre du CE nous apprend qu'on peut espérer un rapprochement de la communauté tarifaire de Genève « Unireso » avec la région Nyon-Gland en 2010-2011 (une année de plus que l'échéance annoncée dans la réponse à l'interpellation Dind !) et l'extension de Mobilis au Chablais en 2011 (soit au terme le plus lointain des perspectives annoncées dans la même réponse).

Le Grand Conseil est-il prêt à accepter qu'on se moque à ce point de sa volonté exprimée on ne peut plus clairement par son vote ?

Pour ma part j'y suis peu enclin et c'est la raison pour laquelle je propose cette motion qui demande que le CE présente un EMPD qui doit permettre la couverture par communauté(s) tarifaire(s) de l'ensemble du territoire vaudois d'ici fin 2009. Cette motion propose aussi que le CE étudie une modification du chapitre V (Communauté tarifaire) de la Loi sur les Transports (LTPu), notamment l'opportunité d'une suppression, en son art. 22 de la phrase « La réalisation peut être effectuée partiellement »

### **3.2 Rapport du Conseil d'Etat**

En préambule, le Conseil d'Etat tient à adresser ses excuses au Parlement pour le retard pris à traiter cette motion.

Le 10 décembre 2023 a marqué une étape importante pour la Communauté tarifaire Mobilis (CTV). Elle a en effet été étendue aux trois communes du Pays-d'Enhaut (Château-d'Oex, Rossinière et Rougemont), lui permettant ainsi de couvrir toutes les régions du canton. Cette extension de la CTV, comme les précédentes, a été possible grâce à la volonté partagée du Canton, des communes vaudoises et des entreprises de transport public concernées de faciliter les déplacements des usagers et usagers des transports publics grâce à un seul titre de transport.

Le déploiement de la CTV sur le territoire cantonal a certes pris du temps, chaque étape ayant nécessité un travail important d'étude et de mise en œuvre, fondé sur l'engagement de l'ensemble des parties prenantes. Pour mémoire, la CTV est née en 2005 dans les districts de Lausanne, Morges, Broye, Gros-de-Vaud et son extension s'est poursuivie par étapes successives : en 2007 (une partie de La Côte, les régions du Pied du Jura, de Cossonay, de la Broye), en 2010 (La Côte, le Jura vaudois, la Riviera, le Nord vaudois), 2013 (le Chablais vaudois), 2015 (le district de Broye-Vully). En 2021, des destinations touristiques ont également été intégrées dans la CTV. Depuis le 10 décembre 2023, la CTV couvre également le Chablais valaisan.

Compte tenu de ce qui précède, le chapitre V (Communauté tarifaire) de la Loi sur les Transports (LTPu) doit nécessairement être adaptée tel que demandé dans la motion.

## 4. CONSEQUENCES

### 4.1 Constitutionnelles, légales et réglementaires (y.c. eurocompatibilité)

La proposition est conforme à la Constitution. En effet, l'article 57, alinéa 3, de la Constitution vaudoise (Cst-VD ; BLV 101.01), dispose que l'Etat favorise les transports collectifs. Elle aura pour conséquence la modification d'une loi cantonale, la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP ; BLV 740.21), par la création d'un chapitre sur les facilités tarifaires ainsi que la création d'un règlement qui détaillera les modalités de mise en œuvre.

### 4.2 Financières (budget ordinaire, charges d'intérêt, autres)

Les charges financières sont composées des subventions aux entreprises de transport public, à hauteur de CHF 11.7 millions la première année (N1) et CHF 30 millions les suivantes. A cela s'ajoute des coûts de communication (envoi d'un courrier adressé aux bénéficiaires) pour un montant de CHF 129'750 la première année et de CHF 185'000 les années suivantes. Les coûts administratifs s'élèvent à CHF 185'000 par an, sont constitués de frais au sein de la Communauté tarifaire vaudoise pour répondre aux questions de bénéficiaires et de 0.6 ETP pour gérer les opérations et les audits (voir point 4.4). Le total des charges administratives et de communication se monte à CHF 314'750 la première année et CHF 370'000 les années suivantes.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	N1	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5
<b>Facilités tarifaires</b>						
<b>Coûts des subventions</b>	<b>11'400'000 CHF</b>	<b>30'000'000 CHF</b>				
Éditique et extraction RCPers par la DGNSI						
Coûts initiaux	30'000 CHF					
Coûts pérennes		10'000 CHF				
Impression et mise sous pli par le Ced (DAL)						
Impression, mise sous pli	60'990 CHF	107'000 CHF	107'000 CHF	107'000 CHF	107'000 CHF	107'000 CHF
Frais d'envoi						
Selon estimation Promopost	38'760 CHF	68'000 CHF				
<b>Coûts de communication des facilités tarifaires</b>	<b>129'750 CHF</b>	<b>185'000 CHF</b>				
Coûts de gestion des bénéficiaires, délégués à la CTV	100'000 CHF					
Ressource supplémentaire 0.6 ETP à la DGMR	85'000 CHF					
<b>Coûts administratifs</b>	<b>185'000 CHF</b>					
<b>Charges administratives et de communication</b>	<b>314'750 CHF</b>	<b>370'000 CHF</b>				
<b>Coûts totaux des facilités tarifaires</b>	<b>11'714'750 CHF</b>	<b>30'370'000 CHF</b>				

Les facilités tarifaires sont financées par le budget de fonctionnement de la DGMR.

### 4.3 Conséquences en termes de risques et d'incertitudes sur les plans financier et économique

Le taux d'adoption des facilités tarifaires est une variable qui influence considérablement le chiffreage. Les conséquences sur la demande sont toutefois difficilement prévisibles. En l'absence de repère (ni précédent, ni équivalent dans d'autres cantons) pour l'estimer, le taux d'adoption est une estimation théorique, avec un taux le plus réaliste possible.

### 4.4 Personnel

Le projet modifiant la LMTP du 11 décembre 1990 en y ajoutant un chapitre Vter intitulé « Facilités tarifaires » composé des articles 29d à 29f, nécessite 0.6 ETP pour organiser et mettre en œuvre les facilités tarifaires chaque année, faire un suivi avec la Communauté tarifaire vaudoise et vérifier scrupuleusement la bonne allocation des subventions. Cette ressource sera intégrée dans le processus annuel budgétaire et engagée à la DGMR. Le poste serait résilié en cas d'abandon des facilités tarifaires.

Nombre d'ETP : 0.6
Type de contrat et durée : 1 CDI.
Type de fonction : audit de la bonne allocation des deniers publics (facilités tarifaires), mise en place et suivi des facilités tarifaires.
Coût annuel (y c. charges sociales de 21.33%) : CHF 85'209

#### **4.5 Environnement, développement durable et consommation d'énergie**

Les facilités tarifaires sont une des mesures emblématiques du Plan climat vaudois 2024 (PCV-24). Elles visent à encourager les citoyens à changer de mode de transport en privilégiant les transports en commun plutôt que le TIM. Elles participent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 50 à 60 % en 2030 pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Cette date butoir, cohérente avec l'Accord de Paris, trouve désormais – depuis les votations du 18 juin 2023 – un ancrage dans la Constitution vaudoise et dans la loi fédérale sur le climat et l'innovation (LCI)

#### **4.6 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

L'octroi de facilités tarifaires s'inscrit dans l'objectif de favoriser l'accès de la population vaudoise à une mobilité durable et de soutenir le pouvoir d'achat de la mesure 2.4 du programme de législature 2022-2027.

#### **4.7 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA**

Les subventions doivent répondre à un intérêt public (art. 5 al. 1 let. a de la loi sur les subventions, LSubv, BLV 610.15). En vertu de l'article 7 al. 2 LSubv, les indemnités sont des prestations pécuniaires ou des avantages économiques, accordées à des bénéficiaires externes à l'administration cantonale, ayant pour but d'atténuer ou de compenser les charges financières résultant de l'accomplissement de tâches publiques déléguées par l'Etat. Dans le cas d'espèce, nous sommes en présence d'« indemnités ». En effet, les entreprises de transport public sont des bénéficiaires externes à l'administration cantonale puisqu'il s'agit d'entreprises privées en charge de l'exécution d'une tâche publique, dont les charges non couvertes par des recettes des titres de transport sont financées par l'Etat. En outre, en octroyant des réductions lors de l'achat d'abonnement à certaines catégories d'usager-ère-s, les entreprises de transport public accomplissent une tâche publique déléguée par l'Etat. Il s'agit de la promotion de l'utilisation des transports publics afin de combattre le réchauffement climatique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre liées, entre autres, à l'utilisation des voitures à essence.

Concernant la forme juridique des subventions, l'octroi de subventions peut se faire par le biais d'une convention ou d'une décision (art. 4c LMTP). Dans les deux cas, la forme écrite est requise. La révocation de la subvention obéit au principe du parallélisme des formes.

#### **4.8 Découpage territorial (conformité à DecTer)**

Néant.

#### **4.9 Incidences informatiques**

La gestion de l'envoi adressé du courrier communiquant les facilités tarifaires est confiée à la DGNSI et à la DAL, via son centre d'édition (Ced). La DGNSI se charge, sur la base des instructions de la DGMR, de réaliser l'édition, l'extraction des adresses du RCPers (registre des personnes du canton de Vaud) et de gérer la préparation informatique nécessaire à l'envoi.

#### **4.10 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Néant.

#### **4.11 Simplifications administratives**

Néant.

#### **4.12 Protection des données**

Le projet est conforme aux dispositions de la LPrD (Cf. commentaire de l'article 29f au point 2. ci-dessus)

#### **4.13 Autres**

Néant.

## **5. CONCLUSION**

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil :

- d'adopter le projet de loi modifiant la loi du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics (LMTP) ;
- d'approuver le 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 !

# PROJET DE LOI

## modifiant celle du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics du 26 juin 2024

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

*décrète*

### **Article Premier**

<sup>1</sup> La loi du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics est modifiée comme il suit :

### **Art. 22 Communauté tarifaire**

<sup>1</sup> Le but d'une communauté tarifaire est d'offrir au voyageur un titre de transport unique pour effectuer un déplacement en prenant plusieurs parcours possibles pour un même déplacement. La réalisation peut être effectuée partiellement. Les zones délimitées par les bassins de transports peuvent servir de référence pour sa mise en oeuvre.

### **Art. 22 Communauté tarifaire**

<sup>1</sup> Le but d'une communauté tarifaire est d'offrir au voyageur un titre de transport unique pour effectuer un déplacement en prenant plusieurs parcours possibles pour un même déplacement. Les zones délimitées par les bassins de transports peuvent servir de référence pour sa mise en oeuvre.

*Après Art. 29c*

### **Chapitre Vter Facilités tarifaires**

### **Art. 29d Principe**

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> La direction en charge de la mobilité met en œuvre et contrôle les facilités tarifaires.

### **Art. 29e Mise en oeuvre**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat fixe, par voie réglementaire, les critères, taux et modalités des facilités tarifaires.

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

<sup>1</sup> 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.

### **Art. 2           Article second**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution de la présente loi, qui est sujette au référendum facultatif.

<sup>2</sup> Il en publiera le texte et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.