

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

**Postulat Sébastien Cala et consorts au nom de Yannick Maury, Céline Misiego et Sébastien Humbert -
Mobilis 2.0 : Renforçons l'attractivité des transports publics !**

1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 8 septembre 2022, à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Dite commission était composée de Mesdames les Députées Carole Dubois, Elodie Golaz Grilli et Céline Misiego ainsi que de Messieurs les Députés Sébastien Cala, Nicola Di Giulio et Jean-Louis Radice. Madame la Députée Martine Gerber a été confirmée dans son rôle de présidente et de rapporteuse.

Ont également participé à cette séance Madame la Conseillère d'Etat 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 Jean-Charles Lagniaz Chef de la division management des transports à la DGMR ; Monsieur Stefan Lendi, Responsable marketing des transports publics à la DGMR.

Monsieur Florian Ducommun, Secrétaire de commissions parlementaires, a rédigé les notes de séance et en est vivement remercié.

2. POSITION DU POSTULANT

Le présent postulat est déposé dans un contexte de hausse annoncée des prix des transports publics. Comme le Conseil d'Etat l'a lui-même mentionné, le report modal – de la voiture individuelle vers les transports publics – est l'un des leviers principaux pour atteindre les objectifs du Plan Climat vaudois.

Afin de favoriser ce report modal, l'Etat peut agir sur différents éléments :

- ☂ le temps de parcours ;
- ☂ l'offre ;
- ☂ le coût ;
- ☂ le confort.

Depuis quelques années, le Conseil d'Etat a agi notamment sur les deux premiers points indiqués, par exemple avec la mise en œuvre du RER Vaud et le soutien aux transports régionaux. S'il reste des possibilités de développement dans ce domaine, le postulant salue le travail effectué par le Conseil d'Etat.

Il apparaît aujourd'hui important d'agir également sur les deux derniers points, soit le coût ainsi que le confort. Dans ce cadre, force est de constater que le réseau *Mobilis* n'est pas des plus attractif, bien au contraire. Avec ses 129 zones, le modèle *Mobilis* n'est pas simple à comprendre, notons quelques bizarreries héritées du passé, comme la double zone pour le funiculaire de Cossonay ou encore les nombreuses zones « fantômes » pour le transport ferroviaire, lesquelles touchent l'ensemble du canton.

En termes de coût, *Mobilis* n'est pas incitatif en comparaison par exemple le modèle zurichois, qui, il faut le mentionner, a déjà un réseau largement plus attractif que le nôtre. En comparaison, le trajet Stammheim – Zurich Gare = 1h00, coûte CHF 8.60 (demi-tarif). Un trajet identique entre Les Charbonnières – Lausanne Gare = 1h04, coûte CHF 11.10 (demi-tarif). Cela représente 30% d'écart.

L'écart est d'autant plus important pour l'achat d'une carte journalière toutes zones : CHF 27.80 (demi-tarif) pour *Mobilis*, CHF 17.20 pour la région zurichoise et même CHF 13.- dès 9h00. Cela représente près de 40% d'écart, voire 54% dans le cas où l'utilisateur prend le train à partir de 9h00.

Le modèle *Mobilis* était novateur à son lancement et il convient de le saluer. A l'heure actuelle, soit près de 20 ans après, il paraît important d'effectuer une mise à jour, afin d'augmenter l'attractivité des transports publics de notre canton, de simplifier leurs usages et faire correspondre la zone tarifaire *Mobilis* avec les objectifs du Plan Climat vaudois, objectifs réitérés au travers du Programme de législature 2022-2027 du Conseil d'Etat (PL 2022-2027).

3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Il est rappelé à titre liminaire que, contrairement à Zurich, *Mobilis* n'est pas une entreprise qui appartient au Canton mais est une société simple qui regroupe 13 entreprises de transports publics formant la Communauté tarifaire vaudoise (CTV), dans laquelle le Canton de Vaud n'a qu'un siège consultatif. Modifier les zonages de *Mobilis*, tel que demandé dans le postulat Cala, n'est dès lors pas de la compétence du Canton.

Les commanditaires de l'offre de transports publics – soit Confédération, Canton, communes – payent à peu près 65% du déficit d'exploitation, les 35% restants représentent les prix des billets et des abonnements qui sont achetés par les usagers et usagères de ces transports publics. En d'autres termes, ces 13 entreprises définissent la manière dont elles se répartissent le solde non-couvert par les pouvoirs publics. Dans le cadre de la CTV, une unanimité doit se dégager pour que les décisions soient prises. En clair, si une entreprise de transport s'oppose à une proposition, quelle qu'elle soit, celle-ci est alors refusée. C'est donc un trésor de diplomatie et d'argumentation qu'il convient de déployer pour bouger les lignes de la communauté tarifaire *Mobilis*. Il est à noter que d'un point de vue global, elle est la 2^{ème} moins chère du pays, la 1^{ère} étant la communauté tarifaire genevoise *unireso*, qui est environ 9% moins chère.

Au sein de la communauté tarifaire, les courts trajets sont favorisés – à savoir les endroits où il y a aussi le plus fort report modal possible – et ce, à l'inverse des longs trajets (parfois avec des zones dites « fantômes », c'est-à-dire sans desserte). La captation de public est prioritaire dans les zones très densément peuplées (nombre de personnes, d'emplois, d'écoles, etc.) et donc où beaucoup d'offres de transport public sont proposés. Au niveau national, les tarifs sont toujours influencés par le Service direct (parcours global en Suisse), et les prix de *Mobilis* doivent donc suivre ces évolutions. Ainsi, la marge de manœuvre se situe dans la commande d'offre du périmètre de *Mobilis*.

En outre, la Conseillère d'Etat mentionne un projet intitulé « myRIDE » – qui consiste à facturer a posteriori (« *post-pricing* ») la consommation de transports publics sur la base de plans de prix individuels et numériques (« *e-tarif* ») – qui doit être mis en œuvre d'ici 3 à 5 ans par la Confédération. Elle fait mention également d'une application pour smartphone nommée « FAIRTIQ » qui calcule le prix du trajet selon l'offre la moins chère, déjà sur le marché.

Les tarifs *Mobilis* sont ainsi amenés à évoluer, que cela soit par des décisions qui seront prises au niveau fédéral, ou à l'échelon cantonal tel qu'énoncé dans la mesure 2.4 du PL 2022-2027 :

- 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, gouvernance de *Mobilis*.

En ce qui concerne les personnes de plus de 65 ans, elles sont visées dans la mesure où leur revenu diminue potentiellement à l'âge de l'AVS ; par ailleurs, cela pourrait participer à une incitation douce à abandonner l'usage d'une voiture, surtout si elle n'est plus utilisée au quotidien puisque l'entretien et les différentes taxes peuvent coûter cher.

Pour les jeunes de moins de 25 ans, bon nombre sont dépendantes des transports publics et n'ont pas d'autres alternatives pour aller à l'école ou en formation postobligatoire. Toutefois, un certain nombre de ces jeunes passent leur examen de conduite en entrant dans la vie adulte, il serait donc opportun de faire en sorte que ce public conserve l'habitude de se déplacer en transports publics en soutenant cette catégorie de personnes (ou leurs familles) financièrement.

Enfin, la Conseillère d'Etat considère, à juste titre, que la participation du Canton dans le cadre de l'entreprise *Mobilis* devrait être renforcée pour influencer les questions de pilotage ainsi que de gouvernance des tarifs. Elle n'est donc pas contre le renvoi de ce postulat au Conseil d'Etat, surtout si le projet de la Confédération n'aboutit pas et qu'il serait par conséquent nécessaire de retravailler les zones au sein de la CTV.

Il convient toutefois d'être extrêmement prudent avec les comparaisons. Globalement, la CTV est bon marché en comparaison helvétique, mais trouver un billet moins cher dans une autre communauté tarifaire selon d'autres conditions n'est pas impossible. S'agissant de la communauté tarifaire genevoise en particulier, elle est moins chère étant donné que l'Etat intervient financièrement pour donner suite à un référendum populaire rejetant une hausse des tarifs des Transports publics genevois (TPG) en 2017.

Enfin, il est à nouveau précisé que le contexte national est fondamental puisqu'une immense réforme va intervenir dans les années à venir, et il est donc important que l'Etat se prépare à ces changements.

4. DISCUSSION GENERALE

Saluant le Conseil d'Etat pour les mesures annoncées concernant les avantages tarifaires des moins de 25 ans et des plus de 65 ans puisqu'il s'agit d'un pas important pour la population et pour le transfert modal, le postulant tient également à remercier la Conseillère d'Etat pour ses réponses et les clarifications liées au contexte global. Aussi, il comprend bien la volonté de ne pas se lancer dans une profonde révision si, d'ici 3 ans ou 5 ans, une nouvelle réforme fédérale va largement influencer le modèle. Si toutefois la réforme annoncée par la Confédération s'avérait limitée, *Mobilis* serait tout de même amené à évoluer. Il estime donc que ce postulat pourrait soutenir le Conseil d'Etat dans ses démarches. Ce postulat prend par conséquent tout son sens, c'est pourquoi il invite les membres de la commission à le prendre en considération.

En qualité de vice-présidente de la Commission thématique des institutions et des droits politiques (CIDROPOL), une commissaire estime qu'il convient d'améliorer l'efficacité des travaux du Grand Conseil et que les arguments amenés par la Conseillère d'Etat répondent déjà en bonne partie au postulat. Elle se demande donc s'il est possible que ces réponses soient étayées par des compléments fournis par l'administration, auquel cas le postulant pourrait éventuellement décider de retirer son objet parlementaire une fois son examen effectué au Grand Conseil. Aussi, elle souhaite mentionner le fait que la fonction « EasyRide » – similaire à « myRIDE » – disponible dans l'application Mobile CFF est excellente en termes d'économie et d'efficacité et estime qu'une généralisation de ce type de service serait extrêmement intéressante.

L'auteur de l'initiative « Pour la gratuité des transports publics en terre vaudoise », revient sur une des propositions de la mesure 2.4 du PL-2022-2027 et constate que – outre les jeunes jusqu'à 25 ans et les personnes de plus de 65 ans – le Conseil d'Etat laisse, avec cette future politique, de côté la plupart des usagers et usagères de moyens de transport publics. Il considère ainsi que le présent postulat à toute sa raison d'être et recommandera sa prise en considération en plénum.

Rappelant que le Tribunal fédéral (TF) a admis que la gratuité des transports publics est non conforme à la Constitution, la Cheffe du DCIRH indique que le Conseil d'Etat souhaite plutôt travailler sur ces deux catégories d'âge pour aller progressivement vers une meilleure accessibilité du territoire vaudois – certaines régions étant mieux desservies en transports publics que d'autres – tout en améliorant le report modal. En outre, il conviendra de rester très attentif au passage de « myRIDE » afin que cela ne signifie pas une

augmentation massive du prix des transports publics vaudois pour s'aligner sur les autres communautés tarifaires. Elle répète qu'elle n'est ainsi pas contre un renvoi du présent postulat au Conseil d'Etat, notamment en vue de renseigner le Grand Conseil, ces questions tarifaires étant complexes.

En complément, il est précisé que le projet « myRIDE » n'est pas qu'une solution technique à un problème. Ce projet constituera aussi une révision radicale du système tarifaire national ainsi que du mode de gouvernance (notamment par l'« e-tarif »).

A la question de savoir si les communes pourraient être financièrement impactées par une hausse de la prise en charge des transports publics est posée, la réponse donnée est affirmative.

Il est relevé que le risque de voir la mise en œuvre d'un modèle plus onéreux pour les usagers et usagères des transports publics irait finalement à l'encontre de ce que propose son objet parlementaire, c'est pourquoi il est souhaitable de maintenir ce texte afin de donner davantage de poids au Conseil d'Etat, s'agissant de cette problématique.

Une commissaire répète qu'elle n'est pas opposée au renvoi du présent postulat au Conseil d'Etat (*annonçant son abstention*) et indique attendre le rapport de commission pour lire, le cas échéant, les réponses dont elle a besoin.

Appuyant le fait que le Canton devrait être mieux représenté au niveau de la gouvernance de la CTV, un commissaire annonce son soutien à la prise en considération de ce postulat au Conseil d'Etat, qui permettra d'apporter des éléments de compréhensions utiles à l'attention du Grand Conseil.

5. VOTE DE LA COMMISSION

Prise en considération du postulat

La commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération ce postulat par 4 voix pour, aucune voix contre et 3 abstentions, et de le renvoyer au Conseil d'Etat.

Les Posses, le 10 octobre 2023.

*La rapporteuse :
(Signé) Martine Gerber*