

Nouvelle politique en matière de transports scolaires et d'encouragement des jeunes de moins de 20 ans à l'utilisation des transports publics

Projet de refonte des principes et du mode d'attribution des abonnements TL aux élèves de la scolarité obligatoire
Réponse au postulat Grégoire Junod intitulé "Des transports publics gratuits pour les enfants et les jeunes de moins de 20 ans"

Rapport-préavis n° 2009/16

Lausanne, le 1^{er} avril 2009

Monsieur le président, Mesdames, Messieurs,

1. Objet du préavis

Le présent préavis propose une refonte complète du mode d'attribution et de gestion des abonnements de bus pour les écoliers des établissements de la scolarité obligatoire à Lausanne. Alors que les critères d'attribution d'abonnements gratuits sont encore fondés sur un ancien règlement cantonal datant d'avant la mise en œuvre d'EtaCom, la Municipalité entend définir une nouvelle politique de transports des écoliers dans un domaine qui est désormais de la compétence des communes. Elle entend également inscrire ces nouvelles modalités dans un double contexte plus large, celui de la mobilité, de la sécurité voire de la santé des enfants en milieu urbain, et celui d'un accompagnement des jeunes dans la transition vers l'utilisation des transports publics plutôt que vers les déplacements en voiture individuelle. A cet effet, la Municipalité sollicite une augmentation du budget annuel relatif aux transports scolaires et de jeunes de Fr. 2'046'000.—.

2. Bref rappel

Jusqu'à la mise en place d'EtaCom, la loi scolaire prévoyait l'octroi de la gratuité des transports pour tout élève scolarisé à plus de 2,5 km de son lieu de domicile. La prise en charge des frais de transports était alors assumée au 2/3 par l'Etat, lui donnant ainsi plus de latitude dans l'organisation scolaire, en particulier en milieu rural, où ont été organisés, dès la fin des années 60, de nombreux regroupements scolaires. A ce jour, le règlement cantonal est curieusement toujours en vigueur mais ne correspond plus au nouvel article 114 de la loi scolaire voté en décembre 1999, qui répartit clairement les charges scolaires entre canton et communes. De fait, les communes auxquelles incombe désormais, depuis l'entrée en

vigueur d'EtatCom, la totalité des frais de transports scolaires, ont toute latitude pour leur organisation, pour autant qu'elles permettent en priorité l'application du principe fondamental de la gratuité de l'école publique. Par ailleurs, il faut rappeler que les frais de transports des jeunes en scolarité postobligatoire ne font l'objet d'aucun soutien financier ni mesure incitative, hormis les tarifs particuliers pour les étudiants et apprentis.

La Municipalité est donc d'autant plus fondée à proposer de nouvelles modalités d'octroi des abonnements TL pour les écoliers qu'elle considère de longue date que la distance fixée uniformément pour l'ensemble du canton à 2,5 km n'est pas adaptée au milieu urbain: elle contraint des familles à financer elles-mêmes les transports et oblige l'administration à multiplier les dérogations à la règle avec tous les risques de disparité et d'inégalité de traitement que cela peut impliquer.

D'autres priorités dans la gestion scolaire de ces dernières années ainsi que la nécessité d'une étude préalable pour la mise en place d'un outil informatique performant et d'un projet de nouvelles modalités de gestion de l'attribution des abonnements de bus ont retardé la refonte souhaitable de la politique lausannoise en matière de transports scolaires. Le dépôt de la motion demandant la gratuité des transports pour les jeunes a fourni l'occasion de lancer le projet présenté ci-dessous.

3. Un outil informatique et une étude

En charge du dossier des transports scolaires, le service des écoles primaires et secondaires a examiné différentes pistes de création d'outils nécessaires au calcul des distances et à la gestion de l'attribution des attestations donnant droit à des abonnements TL gratuits. Une étroite collaboration avec le SOI et le service du cadastre a abouti au choix d'un logiciel de calcul des distances. Conçu au départ pour les distances d'une adresse à une autre par voie routière, ce logiciel a été adapté et complété par le relevé des cheminements piétonniers sur l'ensemble de la ville. Cet important travail, qui a requis une étude détaillée de la cartographie puis un déplacement in situ dans tous les lieux nécessitant une vérification, notamment au niveau de l'accessibilité et de la sécurité, a permis de numériser la totalité des cheminements piétonniers en ville de Lausanne. Indispensable pour la mesure des trajets des écoliers, ces données seront d'ailleurs également utiles à d'autres fins et accessibles à terme au grand public par le biais d'Internet.

Sur la base des données recueillies par cet outil informatique, une étude détaillée a été réalisée. Elle a notamment permis d'évaluer différents scénarios, d'en calculer les coûts et de fixer les principes et les bases de calcul d'une révision complète du système d'attribution et de distribution des abonnements Mobilis pour les écoliers lausannois.

4. Résultats de l'étude et principes retenus

4.1. Situation actuelle

Il est important de préciser que, dans la situation actuelle, soit sur la base d'une attribution d'abonnements gratuits lorsque la distance domicile-école est supérieure à 2,5 km, environ 700 élèves secondaires et 130 élèves primaires ont droit à un abonnement gratuit. Les premiers représentent environ 12 % du total des élèves secondaires et les seconds moins de 2 % des élèves primaires. Moins de 7 % de la totalité des élèves bénéficient donc de la gratuité des transports. La différence entre le primaire et le secondaire est liée à l'organisation scolaire du territoire, basée sur le principe de la proximité jusqu'à la fin du primaire (44 bâtiments répartis sur tout le territoire) et sur le regroupement des élèves secondaires (soit dès la 5^e année) dans 7 établissements représentant en tout 11 complexes ou sites scolaires. Il faut relever de plus que la majorité des élèves primaires habitant à plus de 2,5 km sont des élèves regroupés dans des classes

de pédagogie compensatoire ou suivant des cours de français intensif. Ils ne sont pas attribués à ces classes en fonction de la distance, mais pour des raisons pédagogiques.

Jusqu'à ce jour, les données du calcul de la distance de 2,5 km s'appuient sur le recueil systématique des mesures effectuées depuis de longues années à l'aide d'un curvimètre. Mais au fil des années et des difficultés à justifier des différences de traitement sur la base d'une distance fixe, les "limites" ont été adaptées aux réalités du terrain. On évite ainsi, par exemple, des différences de traitement dans un même immeuble ou dans un îlot de bâtiments contigus. Quelques quartiers entiers, par exemple la Bourdonnette ou Praz-Séchaud, dérogent même entièrement à la limite "officielle" des 2,5 km.

Mais une telle situation n'est de toutes façons pas défendable sur le long terme, et la mise en oeuvre de nouveaux critères doit être effectuée sur les bases les plus cohérentes et les plus transparentes possible.

4.2. Résultats globaux de l'étude

Le premier objectif de l'étude était de disposer d'une vision générale de la situation en matière de distance entre les domiciles et les lieux de scolarisation. Les résultats globaux de la partie quantitative de l'étude peuvent être résumés en un seul tableau :

	Nombre		Cumulatif	
0-250 m	951	7.9 %	951	7.9 %
251-500 m	3'278	27.1 %	4'229	34.9 %
501-750 m	2'394	19.8 %	6'623	54.7 %
751-1000 m	1'873	15.5 %	8'496	70.2 %
1001-1250 m	1'046	8.6 %	9'542	78.8 %
1251-1500 m	621	5.1 %	10'163	84.0 %
1501-1750 m	521	4.3 %	10'684	88.3 %
1751-2000 m	405	3.3 %	11'089	91.6 %
2001-2250 m	221	1.8 %	11'310	93.4 %
2251-2500 m	137	1.1 %	11'447	94.6 %
2501 et +	658	5.4 %	12'105	100.0 %
	12'105	100 %		

Tableau 1 : Elèves des écoles lausannoises selon la distance domicile - école par intervalles de 250 m, rentrée 2008

Le premier constat est que, sur les 12'105 élèves primaires et secondaires des écoles lausannoises inscrits au moment de l'extraction du fichier, 8'496, soit 70 %, se trouvaient à moins de 1 km de leur bâtiment scolaire. 10'163 écoliers, soit près de 84 %, étaient domiciliés à moins de 1,5 km de leur école. On peut évaluer la durée des trajets depuis la distance limite¹ à une fourchette de l'ordre de 15 à 20 minutes à pied pour la première distance et entre 25 et 35 minutes pour un trajet de 1,5 km.

Ces données vont servir naturellement de base de calcul des distances, à la détermination de nouveaux critères d'attribution ainsi qu'au calcul des coûts des différents scénarios possibles. Mais il convient d'abord de fixer quelques principes pour la recherche d'une solution satisfaisante.

¹ La "traduction" de la distance en durée de trajet s'effectue en prenant compte également de la topographie: cet aspect est repris dans le point suivant du présent préavis.

4.3. Les principes retenus

L'étude réalisée ne s'est pas bornée à recueillir des éléments chiffrés destinés en priorité au calcul des coûts des différents scénarios possibles. Elle a permis également de dégager un certain nombre de principes servant de cadre aux critères et aux modalités d'attribution des abonnements Mobilis. Les principes retenus sont les suivants :

- 1) le premier principe fondant les critères d'octroi d'un abonnement Mobilis est bien évidemment la diminution importante de la distance donnant droit à la gratuité des transports. La distance retenue à ce jour sur la base de l'ancien règlement cantonal représente un trajet théorique quotidien de 10 km à pied par jour pour les élèves rentrant à domicile à midi. Une telle distance est irréaliste, surtout en milieu urbain et dans une ville au relief accidenté. La conséquence est que de très nombreux parents doivent financer un ou plusieurs abonnements de leur poche. La dépense ainsi imposée contrevient peu ou prou au principe de la gratuité de l'école et pose des problèmes aux familles en difficultés financières;
- 2) l'abaissement de la distance doit s'accompagner de la mise en place de nouveaux critères d'octroi des abonnements. Ces critères doivent revêtir un caractère moins rigide que la simple mesure d'une distance fixe et "arithmétique" entre le domicile et l'école. Ils doivent être les plus lisibles et compréhensibles possibles, éviter d'apparaître comme arbitraires et susceptibles d'être modifiés par des corrections relevant par exemple de modifications de la base de données du logiciel de calcul;
- 3) dans le cadre de la mise en oeuvre et dans celui de la communication aux usagers, il convient de compléter et de moduler les critères d'attribution et les données de distances par d'autres paramètres et, notamment par :
 - la "traduction" de la distance en durée de trajet;
 - la prise en compte, à cet effet, de la topographie de la ville;
 - la prise en compte des "obstacles", des difficultés du parcours (feux de circulation, carrefours difficiles) ainsi que de la sécurité du cheminement, notamment en hiver;
- 4) l'âge et le degré scolaire doivent être pris en compte dans les critères d'attribution. Il faut par exemple tenir compte du fait que les enfants de moins de 6 ans bénéficient de la gratuité des transports et que jusqu'à 16 ans, lorsqu'ils sont accompagnés de leurs parents, ils bénéficient de la gratuité, au moyen de l'acquisition d'une carte junior au prix annuel de Fr. 20.—;
- 5) l'existence des structures d'accueil de jour doit également être prise en compte. Il faut en effet considérer que, comme pour la mise en classe des élèves, c'est "l'adresse de midi" et non l'adresse du domicile qui sert de référence pour le calcul des distances pour les élèves des classes primaires;
- 6) l'ensemble de cette nouvelle politique des transports scolaires doit comprendre une démarche résolue d'encouragement, pour les élèves ne bénéficiant pas de la gratuité des transports, d'effectuer ces trajets à pied;
- 7) une mesure globale d'encouragement à l'utilisation des transports publics doit être imaginée, par l'octroi d'un bon de transports pouvant être obtenu par tous les élèves et les jeunes ne répondant pas aux critères d'octroi d'un abonnement pour se rendre à l'école dans un établissement lausannois de la scolarité obligatoire. Cette mesure prend aussi en compte le fait que les enfants et adolescents seront incités à prendre les transports publics pour leurs activités sportives ou de loisirs.

5. Le scénario proposé

Après examen des différents scénarios possibles et évaluation des coûts, la Municipalité a décidé de proposer de fixer à 1 km la distance permettant l'attribution d'un abonnement annuel gratuit aux écoliers des établissements lausannois, et cela sur la base des considérations suivantes :

- cet élargissement de l'octroi d'une attestation donnant droit à un abonnement représente un signe fort d'une priorité et d'un encouragement à l'usage des transports publics. En déplaçant la limite de 2,5 à 1 km, on fait passer le nombre de bénéficiaires de 1'000 à 3'000 élèves. Ces élèves pourront ainsi également faire usage de leur abonnement pour d'autres activités culturelles, sportives ou de loisirs;
- la durée maximum du cheminement piétonnier ainsi défini est de l'ordre de 15 à 20 minutes deux ou quatre fois par jour. Cette distance est de nature à rendre crédible une démarche visant à inciter les élèves n'ayant pas droit à la gratuité à effectuer ce trajet à pied et à favoriser ainsi une mobilité journalière bénéfique à la santé;
- au-delà de la distance ainsi établie, la Municipalité considère que l'octroi d'un abonnement gratuit à des enfants appelés à se rendre à l'école par les transports publics permet de respecter le principe constitutionnel de la gratuité de l'école publique.

Pour les élèves des établissements scolaires lausannois n'ayant pas droit à l'abonnement de bus pour se rendre à l'école et, afin de faire bénéficier l'ensemble des enfants et des jeunes de la ville d'une mesure d'encouragement à l'usage des transports publics, un bon de transports leur sera adressé, permettant une réduction de 50 % du prix d'achat d'un abonnement annuel Mobilis. Cette mesure permet également de diminuer les conséquences d'une forme particulière "d'effet de seuil" qui verrait, à quelques dizaines de mètres près, une famille recevoir un abonnement et une autre famille, ayant par exemple plusieurs enfants et des moyens financiers limités, amenée à assumer la totalité des charges de transports.

La Municipalité espère également qu'une importante augmentation des possibilités de transports pour les écoliers, ainsi qu'une augmentation du nombre d'élèves prenant l'habitude de se rendre à pied à l'école aura, à des moments précis de la journée, un double effet de diminution de la circulation générée par les parents amenant leur enfant en voiture à l'école et d'amélioration de la sécurité des enfants aux abords des bâtiments scolaires en raison du même phénomène.

La Municipalité espère enfin que, aussi bien l'augmentation de l'utilisation des transports que l'encouragement à effectuer le trajet à pied pour celles et ceux qui habitent à moins d'un kilomètre comprennent une dimension éducative: meilleure connaissance du réseau des transports et de leur ville en général pour les uns et meilleure connaissance de leur quartier pour les autres, sans parler de l'apprentissage de l'autonomie pour les jeunes élèves.

6. Les modalités de gestion

6.1. Le critère de l'âge des enfants

Outre la distance entre le domicile et l'école, le critère de l'âge des élèves doit être pris en compte dans l'attribution des abonnements de bus.

En effet, pour les élèves du cycle initial et du premier cycle primaire, non seulement à peine 11 % d'entre eux habitent à plus de 1 km de leur lieu de scolarisation, mais leur autonomie est encore limitée et la grande majorité des parents ne souhaitent pas qu'ils prennent le bus sans accompagnement. D'autre part,

dans de nombreux quartiers, le réseau Pédibus offre un moyen très approprié et sécurisé d'accompagnement par des adultes. Il faut relever encore qu'en moyenne environ 45 % des élèves primaires fréquentent les structures d'accueil de jour, qui sont systématiquement situées à proximité des écoles, et les élèves sont accompagnés par le personnel des UAPE² ou des APEMS³ pour les plus jeunes des élèves primaires. Dernier élément: les enfants de moins de 6 ans voyagent gratuitement s'ils sont accompagnés d'un adulte détenteur d'un titre de transport valable. De 6 à 16 ans, ils peuvent bénéficier de la carte junior (Fr. 20.— par enfant et par année), qui leur permet de voyager gratuitement s'ils sont accompagnés par un de leurs parents. Il ne convient donc pas d'attribuer d'abonnement aux enfants des classes enfantines et des deux premières années de la scolarité.

Pour les élèves de 3^e et 4^e année, dont environ 15 % habitent au-delà de 1 km, une distribution systématique à tous les ayants droit en fonction de la distance ne paraît pas souhaitable. En dehors des situations particulières de déplacements liées à des questions d'orientation vers des classes de pédagogie compensatoire, qui sont toujours discutées avec les parents, notamment parce qu'elles nécessitent parfois des déplacements, la responsabilité devrait en effet être laissée aux parents des ayants droit d'effectuer les démarches nécessaires à l'obtention de l'abonnement. Il faut relever d'autre part qu'une proportion croissante d'élèves, qui peut dépasser 50 % selon les quartiers et les jours de la semaine, bénéficie d'une prise en charge à midi. Ils ne font donc le trajet domicile-école que deux fois par jour, puisque les APEMS sont situés à proximité des bâtiments scolaires.

Dès le début du cycle de transition, soit dès la 5^e année, le regroupement des élèves dans des collèges ou des centres scolaires secondaires implique souvent des déplacements plus longs et on peut considérer que l'autonomie des enfants, qui sont presque tous âgés d'au moins dix ans, est suffisante pour qu'ils puissent avoir droit à l'abonnement s'ils répondent au critère de la distance. Ces derniers recevront donc, selon les modalités existantes, une attestation leur permettant de bénéficier d'un abonnement Mobilis.

6.2. Détermination des limites et conditions d'octroi des abonnements

Grâce à l'outil informatique mis au point, il est aisé de déterminer quels domiciles sont situés à plus de 1 km de n'importe quel bâtiment scolaire. Mais l'expérience et le bon sens montrent que le seul critère de la distance appliqué à l'aveugle, outre le fait que sa fiabilité n'est pas absolue, ne suffit pas. Il convient donc d'avoir une approche plus ciblée de la notion de distance, et de déterminer, autour de chaque collège, une zone dont les limites tiennent compte de la réalité du terrain et fassent sens pour les habitants d'un quartier donné. L'information à cet égard doit être transparente et accessible à tout un chacun, afin d'éviter des contestations liées notamment à l'existence de logiciels sur le marché qui calculent aussi les distances et pourraient donner des indications différentes.

L'élargissement de l'octroi de l'abonnement impliquera une augmentation importante de l'activité administrative liée à cette prestation, dont les modalités seront mises en œuvre en étroite collaboration avec les TL : envoi des attestations, renseignements aux parents d'élèves, mutations lors de déménagements, d'arrivées (entre 600 et 800 par année) et départs. Dans ce cadre, un émolument équivalent à celui de la carte junior sera perçu lors du retrait des abonnements annuels. Il s'élèvera donc à Fr. 20.— mais au maximum à Fr. 40.— par famille.

² UAPE: Unité d'accueil pour écoliers, destinée aux élèves du Cycle initial

³ APEMS: Accueil pour enfants en milieu scolaire, structure destinée aux élèves primaires de la 1^{ère} à la 4^{ème} année

6.3. Des bons de transports pour les autres élèves et les jeunes

L'autre facette de cette refonte du système d'octroi des abonnements aux élèves de la scolarité obligatoire répondant au critère de distance est la possibilité, pour tout enfant ou jeune de 11 à 20 ans, d'obtenir un bon de transports permettant d'acquérir un abonnement annuel Mobilis deux ou trois zones. Ce bon permettra à tous les enfants dès l'âge du 5^{ème} degré scolaire ainsi qu'aux jeunes hors scolarité obligatoire, de bénéficier jusqu'à 20 ans d'un rabais de 50 % sur les abonnements annuels Mobilis. Outre l'extension aux jeunes en formation postobligatoire ou exerçant déjà une activité professionnelle, ces bons seraient ainsi également accessibles à des enfants tels que les élèves des écoles privées ou en formation dans des écoles ou institutions spécialisées.

6.4. Résumé des prestations transports

Classes	Abts Mobilis > 1km	Bons < 1 km	Bons	Pédibus
Cycle initial				X
1P - 2P				X
3P - 4P	X ⁴			
Elèves des établ. secondaires	X ⁵	X		
Autres élèves > 11 ans + jeunes jusqu'à 20 ans			X	

6.5. Logistique

Un des problèmes posés par la mise en place de l'ensemble du projet concerne le logiciel de gestion des élèves et des classes. Un tel projet nécessite non seulement la recherche et la mise en oeuvre d'un outil de gestion efficace pour le calcul de tous les cheminements piétonniers, mais aussi un outil de gestion scolaire comprenant notamment le fichier des élèves lausannois ainsi que l'ensemble des habitants de 0 à 20 ans. Pour le calcul des distances, une collaboration interne avec le SOI et le service du cadastre a permis de mettre au point, dans des délais raisonnables et à moindre coût, un outil et un projet cartographique intéressants, offrant même la possibilité d'envisager une consultation des données par Internet.

Quant au projet de nouveau logiciel de gestion scolaire, la ville de Lausanne attend depuis de longues années, pour remplacer une application communale devenue obsolète, le nouveau logiciel de gestion scolaire cantonal qu'elle aurait pu adapter au contexte de la gestion coordonnée des écoles lausannoises. La décision cantonale relative à la mise en oeuvre de cet outil de gestion de la formation appelé SIEF⁶, promis pour 2006, reporté en 2007 puis reporté à une date indéterminée a nécessité la mise sur pied en urgence d'un nouvel outil pour la gestion de la scolarité obligatoire à Lausanne. Cet outil a pu être mis sur pied en moins d'un an pour ses fonctionnalités de base. Mais le développement et déploiement de cette application se dérouleront au moins jusqu'à l'été 2009, afin d'assurer prioritairement la rentrée scolaire d'août 2009.

⁴ Abonnements attribués sur demande des parents

⁵ Abonnements délivrés d'office

⁶ SIEF pour Système d'Information des Etablissements de Formation, basé sur un logiciel d'origine autrichienne appelé *esa (pour *electronic school administration*)

La perspective d'une nouvelle gestion des transports a été incluse d'emblée dans les critères de choix de l'application et on sait que l'intégration de cette gestion à l'organisation de la rentrée scolaire peut être d'ores et déjà garantie et qu'elle sera réalisable dès la deuxième opération de convocation des élèves, soit pour la rentrée 2010.

Au niveau de l'organisation et des ressources humaines, la distribution de plus de 3800 attestations d'abonnement, le suivi de situations particulières (arrivées, départs, déménagements) ainsi que l'attribution des bons, en collaboration avec les TL, nécessitent la création d'un «guichet» spécifique pour cette gestion qu'il conviendra de lier à la gestion des transports scolaires.

7. Calendrier de mise en œuvre

Cette opération nécessite un important travail préparatoire pour assurer la crédibilité et la transparence des critères, la coordination avec les TL ainsi qu'un plan de communication auprès des futurs usagers. Il s'agit notamment de minimiser les risques de contestations et de recours quant aux limites d'attribution, de faciliter l'accessibilité aux informations et de mettre au point les modalités de distribution. Les opérations préalables à la mise en œuvre consistent en particulier :

- à déterminer, autour de plus de 40 bâtiments scolaires, les limites précises des zones correspondant à la limite théorique de 1 km, en vue d'une adaptation et d'une visualisation des limites calculées par l'ordinateur aux réalités du terrain. Cette opération nécessite un travail systématique à effectuer in situ puis à consolider en vue de réaliser la cartographie des zones;
- à analyser les situations particulières pour permettre l'élaboration d'un règlement d'utilisation, remplaçant l'ancien règlement cantonal sur les transports scolaires;
- à intégrer les données de TELEATLAS dans le logiciel de gestion scolaire LAGAPERL, dès qu'il sera opérationnel pour les autres tâches que la gestion scolaire;
- à intégrer et mettre en page les données cartographiques sur le site Internet de la Ville;
- à organiser la création d'une petite unité au sein du service des écoles, dédiée à la gestion des transports scolaires.

La réalisation de l'ensemble de ces opérations sera effectuée durant l'année 2009 et la mise en œuvre du dispositif pourrait donc s'effectuer dès le 1^{er} janvier 2010. Une introduction du système en milieu d'année scolaire poserait toutefois de nombreux problèmes pour la distribution des abonnements aux élèves. Elle pourrait donc entrer en vigueur en deux temps, soit au 1^{er} janvier 2010 pour l'envoi des bons aux jeunes qui ne sont plus scolarisés dans des établissements de la scolarité obligatoire et à la rentrée 2010 pour les abonnements et les bons destinés aux élèves. Ces modalités restent à étudier, et notamment la précaution à prendre d'annoncer la première étape de mise en œuvre de l'opération assez tôt pour éviter de nombreuses demandes de remboursement a posteriori de détenteurs d'abonnements annuels.

8. Les aspects financiers

Les coûts d'une telle opération et les charges qui en résultent pour le budget communal peuvent être calculés sur la base du nombre d'abonnements octroyés, d'une hypothèse quant au nombre de bons de transports qui seront utilisés et des modalités de financement de l'ensemble de cette opération.

8.1. Coût des abonnements écoliers

Le nombre d'élèves ainsi que la répartition et le coût des abonnements annuels pour les écoliers bénéficiant de la gratuité des transports se présente comme suit :

Tableau 2⁷

Nombre d'élèves domiciliés à plus de 1km			Prix de l'abonnement	Coût total	Emolument	Recettes totales
Cyp2 (3 ^{ème} et 4 ^{ème} année) *	5 ^{ème} à 9 ^{ème} année	Total				
298	2'769	3'067	369.—	1'132'000.—	20.—	61'000.—

(Chiffres basés sur l'effectif des élèves pour l'année scolaire 2008-2009)

8.2. Coût des bons de transports

Le coût probable des bons de transports délivrés aux écoliers domiciliés à moins de 1 km de l'école a été évalué sur la base du 50 % des élèves concernés. Il est évident que le montant articulé comporte une part importante d'incertitude et ne pourra être budgété correctement qu'après une ou deux années d'exercice.

Tableau 3a

Nombre d'élèves concernés	Taux d'abonnement	Nombre approximatif de bons délivrés	Valeur du bon 50%	Coût total	Emolument	Recettes totales
2'803	50 %	1'402	184.5	259'000.—	20.—	28'000.—

(Chiffres basés sur l'effectif des élèves pour l'année scolaire 2008-2009)

Le coût probable des bons de transports délivrés aux enfants lausannois dès l'âge du 5^e degré scolaire ainsi qu'aux jeunes de 16 à 20 ans non scolarisés dans un établissement de la scolarité obligatoire de Lausanne peut être évalué comme suit, sur la base de l'hypothèse que seuls 75 % des enfants concernés feront usage de cette possibilité :

Tableau 3b

Nombre d'enfants et de jeunes concernés	Taux d'abonnement	Nombre approximatif de bons délivrés	Valeur du bon 50%	Coût total	Emolument	Recettes totales
8'490	75 %	6'368	184.5	1'175'000.—	20.—	127'000.—

8.3. Coût total

Le coût total de l'opération doit être modulé en fonction du «statut» des enfants et des jeunes concernés. En effet, comme précisé plus bas (ch.8.4) les modalités de financement diffèrent entre les élèves scolarisés dans les établissements lausannois de la scolarité obligatoire et les autres enfants ou jeunes lausannois. La synthèse des données se présente donc comme suit :

⁷ Les montants en francs figurant sur les tableaux 2 à 4 sont arrondis au millier.

Tableau 4

	Dépenses	Recettes	Dépenses totales nettes
Abonnements écoliers	1'132'000.—	61'000.—	
Bons écoliers	259'000.—	28'000.—	
Total écoliers	1'391'000.—	89'000.—	1'302'000.—
Bons autres élèves >11 ans +jeunes jusqu'à 20 ans	1'175'000.—	127'000.—	1'048'000.—
Total	2'566'000.—	216'000.—	2'350'000.—

Le coût résultant de l'octroi de l'abonnement aux élèves des établissements scolaires domiciliés à plus de 1 km de leur lieu de scolarisation est évalué sur des bases précises. Il se monte à Fr. 1'132'000.—. A ce montant, il faut ajouter, dans le domaine des transports scolaires, un montant de Fr. 259'000.— pour le financement des bons. Les recettes escomptées sur l'octroi des abonnements ainsi que sur la délivrance des bons aux écoliers s'élèvent à Fr. 89'000.—.

Les charges nettes résultant des nouvelles normes d'attribution de la gratuité des transports scolaires ainsi que de l'octroi des bons aux écoliers de la scolarité obligatoire se montent donc à Fr. 1'302'000.—.

Quant au coût présumé des bons, il comprend une marge importante d'incertitude. En effet, il dépend du nombre d'enfants et de jeunes concernés utilisant le bon de transports pour acquérir l'abonnement Mobilis. Le montant total net des charges présumées résultant de l'achat de bons de transports est évalué, sur la base des hypothèses retenues, à Fr. 1'048'000.—.

Le total des charges nettes liées au projet présenté dans le présent préavis et compte non tenu des recettes provenant de la péréquation, s'élève donc à Fr. 2'350'000.—.

8.4. Financement de l'opération par la péréquation intercommunale

Les frais de transports scolaires sont intégrés aux coûts de transports à charge des communes selon les modalités de la péréquation intercommunale. Le mode de calcul actuel de la péréquation prévoit la prise en charge de 75 % des coûts de transports des communes dès lors que ces coûts dépassent 8 points d'impôts communaux, ce qui est le cas à Lausanne. Toute dépense supplémentaire n'est donc qu'à 25 % à charge de la Ville. Dans le cadre du projet proposé, le coût de transports des élèves de la scolarité obligatoire s'élevant à Fr. 1'302'000.—.et la péréquation intercommunale prenant en charge 75 %, soit Fr. 976'000.—, le coût réel à la charge de la ville de Lausanne peut être évalué, selon le mode de calcul actuel de la péréquation intercommunale. à Fr. 326'000.—.

Quant aux coûts relatifs aux bons délivrés aux enfants et aux jeunes non ou plus scolarisés dans les établissements scolaires, ils n'entrent pas dans le cadre de la péréquation intercommunale. Ces dépenses, évaluées pour un montant net de Fr. 1'048'000.— seront donc entièrement prises en charge par le budget de la ville de Lausanne.

Le coût net total de l'ensemble de ce projet peut donc être évalué à Fr. 1'048'000.— + Fr. 326'000.—, soit Fr. 1'374'000.—.

8.5. Conséquences pour le budget

8.5.1. Abonnements et bons de transports pour les élèves de la scolarité obligatoire

Le coût de transports des élèves pour l'année 2009 est prévu au budget pour un montant de Fr. 520'000.—. Le coût prévu pour cette opération s'élève à Fr. 1'391'000.—. Déduction faite des recettes des émoluments qui seront perçus directement par les TL, les dépenses nettes s'élèveront à Fr. 1'302'000.—. C'est donc une augmentation des dépenses de Fr. 782'000.— qu'il conviendra de porter au budget du service des écoles primaires et secondaires dès 2010.

Les recettes enregistrées dans le cadre de la péréquation intercommunale passeront de Fr. 390'000.— à Fr. 976'000.—, soit une augmentation de Fr. 586'000.—. Ces recettes supplémentaires figureront au budget de l'administration générale et finances.

8.5.2. Bons pour les autres élèves et les jeunes

Cette nouvelle prestation ne figure pas au budget, il conviendra donc d'inscrire au budget 2010 et suivants du service des écoles primaires et secondaires des dépenses pour un montant net évalué à Fr. 1'048'000.—

8.5.3. Charges de personnel

A ces coûts, il convient d'ajouter un demi EPT de secrétaire rattachée au service des écoles primaires et secondaires, pour la gestion des transports scolaires, pour un coût moyen de Fr. 45'000.—, charges comprises.

9. Postulat Grégoire Junod

«Des transports publics gratuits pour les enfants et les jeunes de moins de 20 ans»

9.1. Contenu du postulat

Motion à l'origine, ce postulat demande la gratuité des transports publics à Lausanne pour les enfants et les jeunes de moins de 20 ans. Le but de son auteur est d'encourager le recours "réflexe" aux transports publics dès le plus jeune âge et d'aider ainsi à la diminution du trafic individuel motorisé. En séance de Commission, M. Grégoire Junod a relevé qu'une aide à la famille par ce biais constitue également l'un de ses objectifs, les tarifs TL ayant augmenté d'environ 20 % depuis le début des années 2000.

L'auteur du postulat propose de procéder par bons annuels, vendus à un prix symbolique (Fr. 25.— par exemple), qui permettraient de retirer un abonnement Mobilis gratuit. Le financement serait assuré par la Ville qui rembourserait aux TL les abonnements délivrés gratuitement. La vente des bons permettrait de couvrir les frais administratifs. Quant au coût global de la mesure, il serait diminué par la suppression des frais de transports scolaires et par une réduction de la participation de la Ville au déficit des TL dont les recettes augmenteraient du fait d'un volume d'abonnements juniors plus important.

9.2. Réponse de la Municipalité

Les débats de votre Conseil lors de la séance de prise en considération du postulat⁸ ont abouti à la conclusion que la meilleure méthode pour aborder la question est de réfléchir à une modification du système kilométrique de prise en charge par la Ville des frais de transports publics encourus par les enfants et les jeunes en âge de scolarité. C'est la raison pour laquelle, la Municipalité a étudié la mise en place d'un nouveau système d'attribution d'abonnement de bus pour les écoliers lausannois, selon des modalités décrites dans le présent préavis. En cela la Municipalité apporte une réponse à cet aspect du postulat.

Le postulat traité ici va au-delà des transports scolaires puisqu'il demande que tous les jeunes jusqu'à l'âge de 20 ans bénéficient de la gratuité. Plutôt que la gratuité totale des transports publics, la Municipalité, qui encourage également la mobilité douce (vélo, marche à pied) et entend rappeler que tout déplacement, même en transport collectif, engendre un coût et des conséquences environnementales, se propose d'accompagner les jeunes dans la transition vers les transports publics au lieu de la voiture individuelle. Elle propose ainsi d'élargir⁹ le dispositif proposé pour les élèves secondaires domiciliés à moins d'un kilomètre de leur collège aux jeunes jusqu'à 20 ans. Par cette nouvelle politique en matière de transports et d'encouragement des jeunes de moins de 20 ans à l'utilisation des transports publics, la Municipalité pense avoir répondu au postulat Junod.

10. Conclusions

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité vous demande, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis n° 2009/16 de la Municipalité, du 1^{er} avril 2009 ;

ouï le rapport de la commission nommée pour examen de cette affaire;

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. d'allouer un abonnement annuel gratuit à tous les élèves de la scolarité obligatoire, dès le deuxième cycle primaire, domiciliés à plus de 1 km de l'école, selon les dispositions prévues dans le présent préavis;
2. de porter au budget 2010 du service des écoles primaires et secondaires, rubrique 5800.318, le montant de Fr. 1'302'000.— permettant de couvrir les charges financières de cette prestation pour les écoliers de la scolarité obligatoire;
3. de porter au budget 2010 de l'administration générale et finances, rubrique 1100.451, les recettes supplémentaires enregistrées dans le cadre de la péréquation intercommunale pour les frais de transports des élèves de la scolarité obligatoire;

⁸ BCC N° 6/I, 2006, pp 475 ss

⁹ Selon le calendrier décrit au chapitre 7 du présent préavis

-
4. d'octroyer pour tout enfant ou jeune de 11 à 20 ans, un bon de transports permettant de bénéficier d'un rabais de 50 % sur les abonnements annuels Mobilis, selon les dispositions mentionnées dans le présent préavis;
 5. de porter au budget 2010 du service des écoles primaires et secondaires, rubrique 5800.318, le montant de Fr. 1'048'000.— permettant de couvrir les charges financières des bons attribués aux enfants et aux jeunes non scolarisés dans un établissement de la scolarité obligatoire;
 6. d'accepter la création d'un poste de secrétaire à 50 %;
 7. de considérer ce préavis comme la réponse au postulat Grégoire Junod intitulé *«Des transports publics gratuits pour les enfants et les jeunes de moins de 20 ans»*.

Au nom de la Municipalité

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
Philippe Meystre