

## RAPPORT DE MAJORITE DE LA COMMISSION

chargée d'examiner l'objet suivant :

**Initiative législative Bernard Borel au nom du groupe AGT demandant au canton de Vaud  
d'instaurer la gratuité des transports publics et/ou collectifs sur son territoire**

La commission, composée de Stéphanie Apothéloz, Ginette Duvoisin, Valérie Schwaar, Martine Fiora-Guttman, Marianne Savary, Claudine Wyssa, Pierre Grandjean, François Brélaz, Michaël Buffat, Pierre-André Pidoux, Alexis Bally (remplaçant Vassilis Venizelos initialement prévu), Bernard Borel et du président rapporteur soussigné, a siégé le 15 janvier 2010. Le conseiller d'Etat François Marthaler, chef du Département des infrastructures, était accompagné de M. Vincent Krayenbühl, chef du Service de la mobilité, et d'Anne Salina Gianinazzi, adjointe au chef du Service de la mobilité, que nous remercions pour ses excellentes notes de séances.

### 1. Objectif de l'initiant

M. Borel plaide en faveur de la gratuité des transports publics constatant l'engorgement des routes par le trafic privé et la récente crise énergétique. Par cette mesure, il faut essayer d'inciter la population à renoncer au transport privé en faveur des transports publics. Pour des raisons écologiques, il faut montrer une volonté politique qui favorise le transfert modal. L'introduction de la gratuité doit être accompagnée par d'autres mesures comme celles relevant de l'aménagement du territoire.

Actuellement, les transports publics sont déjà subventionnés par la Confédération et le canton (canton + communes) ; la gratuité n'exige que de renforcer ce soutien financier.

L'initiative prévoit une mise en œuvre par étapes progressives. Elle s'inscrit également dans la logique cantonale visant à faciliter l'utilisation des transports publics, comme l'extension de la communauté tarifaire à presque l'entier du canton qui a été annoncée début janvier.

### 2. Point de vue du Conseil d'Etat

Le chef du Département des Infrastructures reprend une analyse de l'Union des transports publics (UTP), laquelle estime que, pour augmenter l'utilisation des transports publics, il faut améliorer l'offre et que son financement passe par une augmentation des tarifs. En effet, la Confédération n'ayant pas les ressources pour augmenter son soutien selon la planification financière présentée par les CFF, les entreprises sont contraintes de trouver d'autres sources de financement.

Il rappelle que les transports publics n'ont pas toujours été subventionnés par les pouvoirs publics. Par exemple, jusqu'en 1959, l'entreprise du LEB couvrait intégralement ses charges par ses recettes. L'explication de l'évolution s'explique par la forte diminution des coûts de la voiture à cette époque et parce qu'il a fallu beaucoup améliorer les transports publics pour concurrencer l'évolution de la voiture et pour favoriser le transfert modal.

Une augmentation des tarifs peut parfois être suivie d'une augmentation de la fréquentation des transports publics. Le funiculaire de Cossonay-Gare à Cossonay-Ville a vu ses tarifs fortement augmenter lors de l'introduction du tarif Mobilis en 2007 et sa fréquentation a enregistré ensuite une croissance d'environ 20%. Cela s'explique par le fait que la chaîne de transport a été améliorée, preuve que la qualité de l'offre est déterminante.

Dans les cantons de Zurich et de Bâle où le transfert modal est satisfaisant, les taux de couverture des charges par les recettes sont de l'ordre de 40%. Cela se traduit par des ressources supplémentaires pour développer l'offre où il y a une demande et cela favorise encore plus le transfert modal. Il faut gérer les transports publics comme une prestation commerciale.

Le chiffre d'affaires de la Communauté tarifaire étendue représentera un montant d'environ CHF 140 millions. Ce montant est basé sur le trafic régional, le trafic urbain ainsi que sur le trafic Grandes Lignes CFF dans le périmètre de la communauté. C'est le prix supplémentaire à payer si l'on veut rendre les transports publics gratuits, sachant qu'en 2008, les transports publics ont déjà été subventionnés à une hauteur de 275 millions, soit 410 francs par habitant de subvention.

De nouveaux engagements sont prévus dans le programme de législature 2007-2012 liés aux projets d'agglomérations. Ils représentent un montant de l'ordre de 12 millions de francs destiné à l'amélioration de l'offre.

Le taux de couverture moyen des transports publics est de 30%. Toute nouvelle prestation engendrera des coûts nouveaux.

### **3. Arguments contre la gratuité**

- Le prix ne détermine pas forcément l'usage ou non des transports publics. L'amélioration des prestations, notamment la cadence, est bien plus importante, notamment dans les zones urbaines. En instaurant la gratuité, on diminue les moyens à disposition pour renforcer l'offre.
- Cette mesure chargerait encore la classe moyenne, car 1/3 de la population ne paie pas ou paie peu d'impôt.
- Ce qui est gratuit n'est pas respecté. Cela pourrait engendrer une dégradation du matériel.
- Cela provoquerait une inégalité de traitement entre la ville et la campagne où les transports publics sont peu développés.
- Dans certaines villes françaises où l'expérience a été tentée, la gratuité n'a pas favorisé le transfert modal espéré. Dans de rares cas, il s'est partiellement réalisé. C'est ce qu'il ressort d'une étude<sup>1</sup> de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie<sup>2</sup> (ADEME) en France. Un point de vue corroboré dans différentes publications par Christophe Jémelin, spécialiste suisse de la gratuité des transports publics. Les transports privés ne baissent pas forcément avec la gratuité des transports publics. On assiste à une fréquentation nouvelle d'automobilistes attirés par des conditions de circulation plus favorables. Selon l'ADEME, l'expérience montre que souvent la voiture délaissée est immédiatement reprise par un autre membre du ménage. On assiste à une surconsommation de moyens de transports.
- Dès lors que les transports publics seraient gratuits, le risque existe que plusieurs régions revendiquent des prestations supplémentaires.
- Il existe d'autres moyens moins dispendieux de favoriser le transfert modal en aidant certaines catégories d'utilisateurs. Par exemple en instaurant des tarifs indigènes. Les communes peuvent émettre des bons de transport pour une catégorie de la population comme cela se pratique à Lausanne pour les écoliers. On pourrait aussi par exemple supprimer les déductions fiscales liées au déplacement en voiture et autoriser les déductions liées à l'achat d'abonnements de transports publics.
- Pour favoriser l'usage des transports publics, il faut plutôt faire usage de moyens dissuasifs

auprès des automobilistes, soit réduire l'offre en matière de stationnement, augmenter les tarifs de parcage, réduire le réseau de voirie ouvert à trafic automobile.

- L'initiative propose la gratuité sur l'ensemble des opérateurs sur territoire vaudois, pas seulement les villes et cette demande comprend les CFF. Il faudrait offrir un abonnement Mobilis à l'ensemble des Vaudois, lesquels devraient payer leur billet dès que la frontière du canton est franchie.

#### **4. Arguments en faveur de l'initiative**

- Avec le refus de la gratuité, l'augmentation de l'offre sera aussi payée par la classe moyenne qui prend les transports publics.
- S'il existe une disparité d'offre entre les agglomérations et la périphérie du canton, la gratuité permettra de mieux densifier l'offre car plus de gens prendront les transports publics.
- La gratuité doit être accompagnée de mesures contraignantes vis-à-vis de l'utilisation de la voiture. Exemple : la fermeture du tunnel de Glion (pour travaux) a engendré une augmentation durable de la fréquentation sur cette ligne de chemin de fer.
- La génération "voiture" avec ce sentiment de liberté, à laquelle il appartient, est aujourd'hui terminée pour des raisons écologiques et énergétiques. Il faut donc inciter au transfert modal. Il s'agit d'une responsabilité qu'on a envers les générations futures et c'est le sens de cette initiative.

#### **5. Proposition de consensus**

Une commissaire se dit séduite par l'idée de rendre les transports publics accessibles à tous, mais elle ajoute que la réalité politique montre que des mesures ciblées, telles que celles pratiquées à Lausanne envers la famille et les jeunes, sont plus efficaces. Elle serait intéressée d'introduire l'initiative avec une première étape qui ciblerait une aide destinée aux familles. Elle demande s'il est possible d'amender une initiative. Il lui est répondu par la négative.

#### **6. Conclusion.**

La majorité de la commission partage le point de vue de l'initiant dans le sens où il est nécessaire de prendre des mesures pour améliorer le transfert modal. Les transports publics sont chers et les régions périphériques sont mal desservies. Plutôt que de se diriger vers une gratuité coûteuse, il faudrait plutôt songer à des aides ciblées destinées par exemples aux familles en difficulté et aux personnes âgées. Si la gratuité vient encore charger les comptes de l'Etat, cela amenuise d'autant les moyens à disposition permettant d'améliorer la cadence et les dessertes.

**Par 7 non, 1 oui et 5 abstentions, la commission recommande au Grand Conseil de ne pas prendre en considération cette initiative.**

---

<sup>1</sup> *Gratuité des transports publics urbains et répartition modale*, Yves Dumahel, 2004, [http://boulesteix.blog.lemonde.fr/files/2008/09/rapport\\_gratuite\\_tup.1221898324.pdf](http://boulesteix.blog.lemonde.fr/files/2008/09/rapport_gratuite_tup.1221898324.pdf)

<sup>2</sup> *Etablissement public à caractère industriel et commercial, placé sous la tutelle conjointe des ministères en charge de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le Climat et de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche.*