

RAPPORT DE MINORITE DE LA COMMISSION

chargée d'étudier 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

Pour mémoire, cette initiative répond à plusieurs inquiétudes liées au mode de transports de la population. Les routes sont souvent engorgées et pourtant le transport privé en voiture est encore largement privilégié, même si la crise énergétique est proche et que, selon de nombreux experts, le "pic pétrolier" est déjà passé. **Il y a donc urgence.** Les autorités politiques dont le rôle est d'anticiper, doivent proposer une solution qui soit à la mesure de la problématique.

Il faut donc **trouver un mode incitatif**, positif, fort et important **pour faire basculer le trafic des voyageurs de la voiture vers les transports collectifs**, à un moment où la prise de conscience de l'urgence écologique semble rassembler la classe politique et une grande partie de la population.

"Ça va la tête, ou quoi ?" était le titre de l'éditorial d'un récent ATE-Magazine, en parlant de la mobilité en Suisse, tout en rappelant que dans ce domaine "l'absurde est devenu une habitude". Combien de voies de contournement avons-nous construites avec l'argent des contribuables pour "désengorger" les localités, qui se sont révélées inutiles sur le long terme. En effet, les nouvelles routes provoquent toujours du trafic supplémentaire. Ce qui provoque des atteintes directes sur l'environnement — en particulier par la pollution atmosphérique — et concourt à l'épuisement des ressources d'énergie fossile. **Il faut donc changer de logique.**

Il faut reconnaître que les mesures prises jusqu'à maintenant n'ont pas permis de freiner les habitudes des usagers du transport privé. Elles ont tout juste permis, ces dernières années dans le canton de Vaud, de contenir l'augmentation de l'utilisation de la voiture qui a prévalu à la fin du siècle passé. On ne peut se satisfaire, comme l'a dit un commissaire, de s'assurer que l'augmentation de la mobilité — qui semble inéluctable à beaucoup — se fasse au profit du transport en commun, comme un objectif qui réponde à l'urgence écologique et énergétique que nous affrontons.

Il est nécessaire également de se rappeler les coûts sociaux du développement du trafic privé, en termes de santé — en particulier les accidents, les maladies respiratoires liées à la pollution par les gaz d'échappement ou encore les effets engendrés par le bruit — qui sont très importants et souvent sous-évalués.

Il est bon de rappeler que **les transports en commun sont déjà largement subventionnés** par la Confédération, le canton et les communes, non seulement en ce qui concerne les infrastructures, mais aussi l'exploitation. Il s'agit maintenant **d'aller plus loin** et d'en assurer **l'entier du financement par les pouvoirs publics**. Cela correspond aujourd'hui, pour les collectivités publiques, à moins de 2% du

budget actuel du canton, soit quelque **140 millions, qui sont la part payée par les usagers**).

On peut saluer l'information récente du Conseil d'Etat au sujet de **l'extension de la communauté tarifaire des transports en commun** qui concerne quelque 93% de la population. Surtout que cette extension est évoquée comme **une étape vers la gratuité** dans le développement de notre initiative. On ne peut en revanche que regretter que cela s'opère quasiment sur le dos des seuls usagers, en péjorant en plus le coût pour ceux qui bénéficient déjà de la communauté tarifaire, comme les usagers de l'agglomération lausannoise. Devant une problématique si cruciale pour les prochaines années, il nous paraît incroyable que le Conseil d'Etat se glorifie que cette opération sera pratiquement neutre pour le canton... En réalité, l'opération ne sera pas blanche pour les familles, les personnes âgées et celles aux revenus les plus faibles qui sont les principaux utilisateurs des transports en commun et qui devront bien payer le coût engendré sur leur revenu disponible !

Déjà maintenant, beaucoup d'usagers font un calcul simple : partant du fait qu'ils ont une voiture pour laquelle ils ont déjà payé taxes et assurances, il leur apparaît meilleur marché de se déplacer dans leur véhicule privé que de prendre les transports collectifs, dont les tarifs sont souvent dissuasifs, surtout pour les familles.

Certains diront que le prix n'est pas déterminant dans la décision d'utiliser les transports en commun, mais bien le temps de déplacement. Ils signalent ainsi le manque de cadences desdits transports en commun pour préférer leur voiture. Les entreprises de transports invoquent, elles, la sous-utilisation pour augmenter les prix. C'est un cercle vicieux dont cette initiative cherche à sortir, en offrant **des transports collectifs pré-payés via les contributions publiques**.

On entend souvent que ce qui est gratuit n'a pas de valeur. C'est ne pas comprendre que, notamment dans ce cas-là — comme pour les autres tâches de l'Etat, l'éducation et la sécurité en particulier — il s'agit d'une **gratuité socialement construite**. Cette gratuité rend les prestations fournies accessibles à l'ensemble de la collectivité.

Il y aurait ainsi plus de légitimité, notamment pour taxer l'utilisation de la voiture, en particulier dans les agglomérations, de même que pour généraliser des frais de parcage puisqu'on pourra se déplacer en transports en commun sans payer. Ces nouvelles recettes permettront, en plus, de financer l'amélioration du réseau et la qualité des transports en commun.

Cette initiative insiste sur le fait qu'elle n'est qu'un pan — certes essentiel — d'une politique globale qui touche notamment à l'aménagement du territoire. Elle s'insère donc parfaitement dans la politique d'agglomération soutenue par la Confédération.

De plus, cette initiative n'est pas "extrémiste", idéaliste ou inapplicable comme on l'a entendu lors des discussions en commission. Bien sûr qu'il est difficile d'envisager ce changement d'un seul coup c'est pourquoi l'initiative, dans son développement, prévoit une **période de transition** de quelques années pour, dans un premier temps probablement, **élargir la communauté tarifaire existante des transports en commun à tout le canton, tout en augmentant le nombre de bénéficiaires de la gratuité, en commençant par les enfants, les jeunes en formation puis les aînés**.

C'est pourquoi, le signataire, au nom du groupe AGT et tenant en compte de **l'urgence écologique et énergétique à laquelle nous sommes confrontés, vous demande de soutenir l'initiative demandant que soit inscrit dans la Constitution cantonale le principe de la gratuité des transports en commun sur le territoire cantonal**.

Aigle, le 31 janvier 2010.

Le rapporteur :
(Signé) *Bernard Borel*