

**Initiative législative Bernard Borel au nom du groupe AGT - Le canton de Vaud  
instaure la gratuité des transports publics et/ou collectifs sur son territoire**

*Développement*

Cette initiative répond à plusieurs inquiétudes liées au mode de transport 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. Beaucoup d'usagers font un calcul simple, que, partant du fait qu'ils ont une voiture pour laquelle ils ont déjà payé taxes et assurances, il leur est 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. Ils invoquent aussi le manque de cadences desdits transports en commun pour préférer leur voiture, alors que les entreprises de transports invoquent, elles, la sous-utilisation pour augmenter les prix. Cela, au nom d'une rentabilité à court terme qui reste discutable dans un domaine si sensible. Il faut donc trouver un mode incitatif 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.

Les transports en commun sont déjà largement subventionnés par la Confédération et le canton 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, ce qui correspond aujourd'hui à une augmentation pour le canton de quelque 140 millions (soit la part payée par les usagers), comme nous l'a confirmé le service de la mobilité cantonal. Bien sûr, cette initiative ne doit pas se faire au détriment de l'amélioration de l'offre des transports en commun et doit être associée à d'autres incitatifs en particulier liés à l'aménagement du territoire.

Il faudrait prévoir une période de transition de 5 ans environ 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.

Néanmoins, le but ultime doit être la gratuité pour tous puisque cela doit correspondre à un service dont chaque personne doit pouvoir bénéficier.

Il s'agira de trouver le financement qui devra se faire via l'impôt, mais dont les modalités seront réglées dans la loi. Il faudra néanmoins veiller à ce que, financièrement, les ménages à petits revenus et les familles voient, pour le moins, leur "revenu disponible" n'être pas péjoré par cette mesure.

Cette initiative ne concerne en principe pas les transports de type "remontées mécaniques" des Alpes vaudoises ou du Jura. La loi d'application réglera les détails et exceptions, en particulier le cas des régions limitrophes du canton et dont les compagnies de transports travaillent sur deux ou plusieurs cantons.

**En conclusion, l'initiative demande que soit inscrit dans la Constitution cantonale le principe de la gratuité des transports en commun sur le territoire cantonal.**

*Souhaite développer et demande le renvoi en commission.*

Aigle, le 22 septembre 2009.

(Signé) *Bernard Borel et 9 cosignataires*

**M. Bernard Borel :** — "Ça va la tête, ou quoi ?" était le titre de l'éditorial du dernier numéro de l'Association Transports et environnement (ATE), qui parlait de la mobilité en Suisse, tout en rappelant que, dans ce domaine, l'absurde est devenu habitude. C'est en reprenant ce constat que le groupe AGT-POP SolidaritéS a décidé de lancer cette initiative. Certes, on peut la traiter d'utopique, dire qu'elle manque de réalisme ; les méchantes langues diront qu'elle est opportuniste. Pourtant, je prétends qu'elle est visionnaire et opportune.

Nous sommes confrontés à un problème écologique plus crucial que jamais ; le mode de transport — particulièrement les transports privés — participe de manière importante à la pollution. Transporter plus de monde par les transports collectifs participerait à l'effort écologique.

Personne non plus ne peut nier que nous sommes face à un problème énergétique important ; or notre initiative y répond partiellement. En effet, si nous continuons à vivre comme nous le faisons, ce sont bien trois planètes et demie qu'il nous faudra si nous voulons généraliser ce mode de vie pour l'ensemble de l'humanité — ce qui évidemment est impossible.

Cette initiative répond aussi à un souci social puisque les familles, en particulier, et les personnes âgées pourraient aussi bénéficier de la gratuité et que cela augmenterait le salaire social.

C'est pourquoi nous disons qu'il faut une autre logique, un signe fort, soit faire des transports un autre espace de gratuité socialement construit, de la même manière que l'école, la justice, la police et j'en passe, sont des espaces de gratuité socialement construits. La mobilité est un fait social nécessaire parce qu'on vit de plus en plus loin de son travail ; on change plus souvent d'emploi et on ne peut, chaque fois, changer de domicile et emmener sa famille, d'autant que, souvent, dans un couple, les deux parents travaillent et ne peuvent pas changer d'emploi en même temps.

Bien sûr, cette seule initiative ne va pas tout résoudre. Mais elle va de pair avec d'autres mesures d'aménagement du territoire particulièrement, qui sont dans la logique des agglomérations qui se développent actuellement.

Enfin, il faut rappeler que les transports publics sont largement subventionnés. Avec cette initiative, les pouvoirs publics vaudois devraient mettre la main au porte-monnaie, pour environ 150 millions. C'est beaucoup, direz-vous. Peut-être. C'est 2% du budget mais cela va tout à fait dans le sens de la responsabilité que les pouvoirs publics doivent avoir vis-à-vis de la population.

C'est pourquoi je me réjouis de discuter de cette initiative en commission.

La discussion est ouverte.

**M. Jacques-André Haury :** — Notre collègue Borel s'engage dans un des plus mauvais combats qu'on puisse concevoir. Et il le fait au nom du développement durable, ce qui est l'absurdité la plus grande qu'on puisse imaginer !

Quel est le problème du développement durable, monsieur Borel ? C'est le problème d'une société qui a justement cru à la gratuité, qui a cru qu'on pouvait consommer sans limite, que la terre, le ciel et l'air offraient des biens indéfiniment, qu'il n'y avait pas d'efforts à faire

pour les conquérir. La gratuité, monsieur Borel, c'est justement le contraire du développement durable. C'est une notion fautive et il ne faut pas la donner aux enfants. Vous avez donné l'exemple de la justice : elle n'est pas gratuite. Je signale que les condamnés, en principe, paient. A propos de la gratuité de l'école que vous citez, on peut se demander si ce n'est pas justement parce qu'elle est pleinement gratuite qu'elle se dégrade.

Vous voulez donner un signal fort. Donnez-le, mais ne donnez pas un signal faux ! En tout cas, je me réjouis du débat en commission ; on peut diverger sur les questions égalitaristes, sociales de gauche ou de droite, mais prétendre que la gratuité va dans le sens du développement durable, c'est une erreur de conception fondamentale. Je me réjouis de pouvoir m'opposer en commission à cette initiative avec toute la force de mes convictions et je suis sûr que je ne serai pas le seul à trouver votre proposition malvenue.

**M. Frédéric Borloz :** — La proposition de M. le député Borel est, pour une fois, pleine de bonnes intentions mais elle ne me convainc pas d'un millimètre. Je ne pense pas qu'on améliore quoi que ce soit concernant les transports publics si l'on instaure leur gratuité.

Aujourd'hui on constate que, globalement, les transports publics augmentent leur fréquentation par la mise en place d'une politique cohérente de gestion, d'organisation, de service à la clientèle. Ce service a un coût, et il ne s'agit pas de couvrir ce coût de manière irréfléchie. Aujourd'hui, par le biais de l'Office fédéral des transports publics, ce n'est pas un contrat de prestations qui est signé, mais une commande. On convient d'une commande, et l'administration cantonale commande une prestation. Avec l'administration, le canton, par un financement commun avec les communes, suit cela. Cela permet de maintenir des prestations de qualité, d'être dans un système cadré qui reste lié à un marché. Parce qu'il n'y a pas de commande sans marché. Les commandes étant quasiment faites — avec un financement proche de zéro, évidemment, il ne s'agit pas de gagner de l'argent sur le dos du contribuable —, le fait que les usagers des transports publics assument les coûts de leur transport permet aux compagnies d'assurer et d'augmenter encore leurs prestations. Il y a donc un lien direct entre celui qui utilise la prestation, et la prestation elle-même. C'est le seul garant de transports publics de qualité. Si l'on sort de ce cadre et si l'on abandonne cet équilibre déjà fragile, les transports publics ne devront répondre qu'à deux critères : premièrement, des financements 100% publics — ils peuvent varier et subir des coupes budgétaires gigantesques, de façon beaucoup plus importante qu'aujourd'hui — et, deuxièmement, il n'y aura plus aucune raison d'offrir des transports publics de qualité, c'est-à-dire de faire de gros investissements pour répondre aux attentes de la population, voire augmenter la fréquentation.

Je donnerai enfin une comparaison. Je suis opposé aux compagnies *low cost*. Je trouve absolument scandaleux de payer 19 francs pour faire deux heures et demie d'avion. Cela ne couvre ni le coût du transport, ni les dégâts que cela génère au niveau de l'environnement, ni même l'impact que cela peut avoir sur la région dans laquelle on va — et vice-versa pour ceux qui viennent chez nous. Ces transports publics quasi gratuits ne font qu'augmenter la population et dégrader l'offre en transports ; cela se constate en termes de sécurité, mais aussi en termes de service global. Je pense donc que cette proposition "a tout faux", et j'argumenterai encore différemment en commission pour contrer cette proposition.

**M. Eric Bonjour :** — Pour moi, la gratuité des transports publics a toujours été dans le programme des communistes de notre canton. Il s'agit de faire payer par la collectivité les transports individuels. En l'occurrence, c'est simplement une continuité dans leur combat. On ne peut en vouloir à notre collègue Borel, mais il faut être clair : s'il y avait des notions financières derrière cette réflexion, je soutiendrai mon collègue. Cela n'a pas l'air d'être le cas malheureusement comme souvent avec eux. Je vous invite à renvoyer cette initiative en commission.

Par ailleurs, je tiens à dire à M. Borel que nous ne sommes pas tous des utilisateurs réguliers des transports publics ; les Verts le souhaiteraient, mais ce n'est pas le cas de tous les Vaudoises et Vaudois.

Enfin, on dit souvent que les transports publics sont chers. Si vous comparez le coût d'un transport public avec celui d'un véhicule individuel — voiture, moto — vous réalisez que les transports publics ne coûtent pas si cher. Dès lors, le combat d'arrière-garde d'AGT !, consistant à dire qu'il faut simplement rendre les transports publics gratuits pour augmenter le nombre d'utilisateurs, ainsi que les infrastructures, est une vision erronée de notre société. Je pense que tout ce qui est gratuit n'a pas de valeur. Dès lors, il n'y a pas de raison que les transports publics n'aient pas de valeur...

**M. Jean-Michel Dolivo :** — Tout ce qui est gratuit n'a pas de valeur... Voilà bien une phrase significative de ceux qui défendent le marché à tout crin et pensent que, parce qu'un objet coûte cher, il a plus de valeur. C'est une différence de fond entre nous et l'UDC qui, par l'intermédiaire de son représentant, met l'échelle de valeur en rapport avec le prix de l'objet ou le service rendu.

Les services publics sont gratuits ; l'école est gratuite, monsieur Haury, et elle a beaucoup de valeur ; la formation l'est aussi, en tout cas largement, c'est heureux, c'est important et cela répond à un besoin social et fondamental de la population d'obtenir une formation dans différents domaines et les compétences nécessaires pour acquérir une activité professionnelle. La santé devrait être aussi largement gratuite dans la mesure où chacune et chacun doit pouvoir accéder à des soins de base de qualité. Une différence de fond nous sépare des UDC, des libéraux et des radicaux, et nous aurons l'occasion d'en discuter en commission.

Les préopinants ne parlent pas du coût extraordinaire des transports privés, du tout-à-la-voiture développé ces dernières années : coût en termes écologiques, de destruction de l'environnement, d'atteinte à la santé, dans la mesure où ce type de transport est dangereux ; nous savons que les accidents de la route conduisent à des effets très importants sur la santé de la population : mortalité, atteinte grave à la santé qui peut durer plusieurs années, sans parler de la pollution qui nuit à la santé à cause des fumées et particules que nous ingérons. Il y a donc là des coûts extraordinairement lourds qui sont pris en charge par la société.

Nous proposons de développer un moyen de transport moins coûteux, nous en sommes certains, que les transports privés du point de vue social et général. Voilà pourquoi la gratuité des transports publics s'impose aujourd'hui comme un projet du siècle dans lequel nous sommes entrés ; le XXI<sup>e</sup> siècle sera, je l'espère, celui de la gratuité des transports publics et même de certains biens indispensables, comme le sont la formation ou la santé, je l'ai dit.

**M. Jean-Luc Chollet :** — "Tout ce qui est gratuit n'a pas de valeur." Je comprends et adhère à ce qu'a dit mon collègue Bonjour. Mais cela demande quand même quelques accommodements. Tout ce qui est gratuit donne l'impression de ne pas avoir de valeur, mais cela a un coût. C'est pourquoi je m'oppose à la gratuité des transports publics, comme je m'oppose à la distribution de journaux dits "gratuits" car ce mot donne l'impression qu'ils ne coûtent rien ; on en use ou abuse, sans le respect qui convient à ce qu'on a acquis ou utilisé en payant une somme, même modique.

Ensuite, sans "la ramener" tout le temps avec Lausanne, je fais remarquer que cela fait plus de vingt ans que je fais de la politique dans la capitale et que, législature après législature, les rouges reviennent avec cette idée. On peut au moins dire qu'ils ont de la constance dans leurs idées ! Maintenant, ils sont relayés pas les Verts, à une nuance près, à laquelle je crois que M. Dolivo pourrait adhérer, soit que les Verts demandent un péage. Le produit de celui-ci

permettrait de financer, disent-ils, une partie supplémentaire du déficit des transports publics. Il n'y a donc pas uniquement la gratuité pour la gratuité, mais en association avec un péage.

Autre élément : tous les utilisateurs de transports publics ne sont pas forcément des contribuables et inversement. Je dis cela parce qu'il me paraît inéquitable de demander à quelqu'un de financer par ses contributions fiscales un service public qu'il n'utilise pas forcément. De même, il me paraît inéquitable de demander à quelqu'un qui utilise régulièrement les transports publics de ne les financer ni par son billet ou son abonnement ni par ses contributions fiscales, au cas où sa situation le dispenserait de cette obligation.

Pour terminer, les TL, à Lausanne, ont 40% d'autofinancement. Je pense que c'est trop peu, et — je fixe cela comme but à atteindre — il me semble qu'ils devraient avoir, à l'instar de la plupart des autres transports publics du canton, un taux d'autofinancement de 50%. Il me paraît raisonnable de demander la moitié du prix du billet à l'utilisateur et l'autre moitié au contribuable. Il ne faut pas péjorer l'équation ; cela aussi, c'est mauvais pour la cohésion sociale.

**M. Jérôme Christen :** — La route est financée par l'impôt, pourquoi les transports publics ne le seraient-ils pas aussi, pour répondre à mon collègue Chollet ? Tant mieux si les usagers usent et abusent des transports publics plutôt que de leur voiture !

Monsieur Borloz, évidemment, on peut être contre les *low cost*, mais lorsqu'on peut s'offrir la *business class*, c'est beaucoup plus facile de tenir ce discours !

J'ai souvenir d'une expérience dans une ville belge, Asselt, où la gratuité des transports publics a été un énorme succès. M. Borloz dit qu'il n'est pas sûr que nous investissions dès lors que les transports publics seraient gratuits et qu'il y aurait diminution de recettes. Cela ne tient qu'à nous, c'est nous qui décidons de nous doter de transports publics efficaces ! Pour répondre au bon docteur Haury, on peut inciter les gens à consommer des transports publics : sur le fond, encourager les gens à consommer, ce n'est pas du développement durable, mais encourager à consommer des transports publics plutôt que des transports individuels, c'est du développement durable ; la situation est différente.

Enfin, il y a un argument que nous n'avons pas évoqué et qui n'est peut-être pas prioritaire : pour les personnes âgées, par exemple, le simple fait de devoir prendre un ticket dans les bus n'est pas simple, et c'est peut-être un moyen de les encourager. Ce sont elles qui utilisent le plus les transports publics parce que, dans certains cas, elles ont été suffisamment raisonnables pour abandonner leur voiture. Il y a de nombreux avantages. On brandit un épouvantail pour éviter de favoriser les transports publics. Il faut se donner les moyens de soutenir le développement durable. Pour ma part, je soutiendrai la proposition de mon collègue Borel.

**Mme Christiane Jaquet-Berger :** — Je n'ouvrirai pas un concours pour savoir qui, de l'UDC ou de AGT, a le plus de constance dans la pérennité de ses propositions. Par pure courtoisie, je ne qualifierai pas non plus l'argument qui veut que la gratuité ne vaut rien, et qui donne l'école en exemple.

Je voudrais m'adresser à M. Bonjour qui, d'habitude, manifeste plus d'habileté pour défendre les idées qui lui sont favorables. En effet, s'il souhaite rouler tranquillement en voiture, grand bien lui fasse ! Mais pourquoi ne comprend-il pas que plus il y aura de personnes dans les transports publics, plus il pourra rouler à l'aise, sur les routes et autoroutes vaudoises ?

**M. Bernard Borel :** — Je voudrais dire à M. Chollet que nous avons évalué les coûts que l'initiative impliquerait pour le canton ; nous ne les avons pas cachés. On a dit qu'il fallait que ce soit réglé dans la loi. Si cette audacieuse idée ralliait l'ensemble de ce parlement, ce qui

semble un peu difficile aujourd'hui, peut-être la population serait-elle plus encline à l'accepter. Et si le parlement devait ensuite légiférer, la loi réglerait comment et par quel impôt ces coûts seraient financés.

Nous avons certaines idées pour les financer. Je pourrais dire, de manière un peu provocatrice, qu'il suffirait d'augmenter l'impôt sur la dépense, de le doubler, et probablement aurions-nous cette somme directement dans la poche ; cela toucherait quelques riches étrangers au bénéfice d'un impôt particulièrement injuste. L'ensemble de la population vaudoise serait bénéficiaire. La taxe sur les voitures en ville serait une autre piste, et il y en a bien d'autres...

M. Borloz dit que cette initiative ne permettrait pas de gros investissements. Permettez-moi de dire que les Transports publics du Chablais (TPC), que vous connaissez bien, sont financés à 75% par les pouvoirs publics. Et s'il n'y avait pas eu une grande manifestation politique, il y a quelques années, la simple bonne gestion, comme vous le dites, des TPC — dont je ne doute pas qu'elle soit bonne — n'aurait pas suffi à les remettre sur les rails. L'initiative ne va pas à l'encontre d'une bonne organisation, d'une bonne gestion, ou de commandes de prestations faites par les pouvoirs publics. On peut très bien continuer à gérer cela de la même manière, l'initiative ne s'oppose pas à cette idée. Ces arguments méritent pour le moins d'être discutés plus à fond en commission et je me réjouis d'ailleurs d'en parler avec MM. Borloz et Haury ou d'autres députés.

**M. Yves Ferrari :** — Les Verts ont toujours été dubitatifs vis-à-vis de la gratuité des transports publics. Si la mobilité est quelque chose de nécessaire, d'autres éléments le sont encore plus — logement, nourriture ou autres. Néanmoins, la proposition qui nous est faite aujourd'hui a au moins l'avantage d'offrir un débat dans ce plénum, puis en commission, et enfin à nouveau dans ce plénum, qui permettra de montrer, comment, sur le long terme, il est possible de favoriser les transports publics. Ce n'est pas en faisant en sorte que ce type de transports devienne gratuit que nous résoudrons les problèmes du futur. Nous déplacerions juste certains problèmes et en créerions d'autres.

Je ne reviens pas sur le fond du débat, car il aura lieu en commission ; les Verts s'en réjouissent. Mais je signale que, dans certaines communes du canton ou ailleurs, on a toujours tenu une politique assez stricte dans ce domaine. Je rappelle qu'au Locle — vous vous attendez à ce genre de remarque — la majorité popiste s'est battue contre la gratuité des transports publics dans sa commune. Il y a donc lieu de s'interroger sur la vision qu'on peut avoir des transports publics, sur leur efficacité, lorsque nous lançons des propositions — qui peuvent paraître, au premier abord, intéressantes parce que répondant à certains souhaits, mais qui ne sont pas forcément des besoins — et lorsque nous devons gérer un parc de transports publics et la mobilité publique pour l'ensemble du canton. Lorsqu'on voit les difficultés posées par cette initiative, il y a tout lieu de croire qu'elle ne va pas trouver de majorité au sein de ce Grand Conseil. Néanmoins, nous sommes extrêmement favorables à ce que ce débat puisse avoir lieu au sein d'une commission pour montrer en quoi ces solutions n'en sont pas sur le long terme.

**M. Grégoire Junod :** — J'ajoute un élément qui me semble important dans ce débat sur la gratuité. Je partage les arguments idéologiques selon lesquels ce n'est pas le prix qui définit la valeur des choses.

Cela étant, en matière de transports publics, il faut aujourd'hui se préoccuper de trouver des solutions permettant d'apporter des réponses concrètes à la population. Proposer la gratuité totale sur le territoire cantonal n'est réaliste ni du point de vue financier ni du point de vue de la faisabilité politique.

C'est pourquoi le parti socialiste privilégie plutôt des mesures concrètes, comme celles que nous avons proposées à Lausanne, qui permettent d'obtenir des résultats et d'abaisser le coût des transports publics pour les familles, notamment à travers la gratuité ou des baisses de tarif pour les enfants. Ce sont des mesures plus ciblées, plus précises, mais qui sont aussi beaucoup plus efficaces, parce que nous avons les moyens de les mettre en place financièrement et qu'elles déploient des effets réels pour la population.

**M. Frédéric Borloz :** — Les propos de M. Junod me font réagir car son discours est dangereux : il préfère appliquer la technique du salami, plutôt que d'accepter clairement la proposition de M. Borel. Je mets l'assistance en garde contre cela : les aides ciblées cumulées, cela finit par la gratuité des transports.

Toute la politique du coût des transports des CFF se règle par rapport aux prix du marché, c'est-à-dire qu'il y a des comparaisons entre le coût de l'automobile, des transports, du kilomètre, etc., et un prix est proposé, qui répond à une attente de la population. En l'occurrence, les CFF semblent très bien travailler puisque, dans un communiqué de presse récent, ils disaient que la Suisse était championne du monde pour l'utilisation des trains. Cela signifie donc qu'ils fonctionnent bien et que leurs tarifs sont incitatifs. Mais il faut faire attention à toute autre sorte d'approche, notamment à la technique de la tranche de salami.

**M. Grégoire Junod :** — Il ne s'agit pas de technique du salami. Les mesures que nous avons prises à Lausanne sont extrêmement simples et consistent à proposer des abonnements à moitié prix pour les enfants de ce canton et pour les enfants scolarisés. Ce sont des mesures concrètes qui permettent d'encourager l'usage des transports publics chez les jeunes et de soulager le budget des familles. Parce qu'elles sont ciblées, elles sont financièrement supportables par les collectivités publiques et par la Commune de Lausanne. Elles me semblent utiles à la fois pour le pouvoir d'achat des familles du canton et pour encourager l'utilisation des transports publics.

La discussion est close.

**L'initiative, cosignée par au moins 10 députés, est renvoyée à l'examen d'une commission.**