

Motion Grégoire Junod et consorts - Des abonnements de transports publics valables sans restriction d'horaire pour toutes les catégories d'usagers

Développement

Les restrictions d'horaire imposées aux abonnés seniors de la communauté tarifaire Mobilis depuis le 12 décembre 2010 ont suscité, à juste titre, de très vives protestations. L'incompréhension fut d'autant plus grande que ces restrictions se sont accompagnées d'importantes augmentations de tarifs.

Pour un abonnement standard (deux zones), l'abonnement senior a augmenté de près de 10%. Il s'agit d'une hausse plus de cinq fois supérieure à l'évolution du coût de la vie. Depuis décembre 2007, date de la dernière hausse, l'IPC a en effet progressé de moins de 2% !

Si l'on considère que les restrictions d'horaire imposées à l'abonnement senior rendent celui-ci sans intérêt pour la grande majorité des usagers, l'augmentation de tarifs se révèle encore bien supérieure. Il convient alors en effet de comparer le prix de l'ancien abonnement senior au prix du nouvel abonnement ordinaire (qui a lui-même augmenté de 10%) : 66 francs par mois contre 54 francs auparavant, soit 22% de hausse d'un seul coup !

En outre, ces restrictions d'horaires pourraient bien être un ballon d'essai vers l'introduction en Suisse de tarifs différenciés selon l'heure à laquelle on se déplace. Si un tel modèle peut paraître séduisant à première vue, permettant aux usagers de profiter d'offres attrayantes aux heures creuses, il revient en fait à reporter les coûts sur les usagers captifs. En effet, ce qui n'est pas payé par les uns le sera nécessairement par les autres. De tels modèles tarifaires ont ainsi toujours pour conséquence de reporter l'essentiel du coût sur les usagers, en l'occurrence les pendulaires, n'ayant d'autres possibilités que de se déplacer aux heures de pointe. Ils ont aussi d'importants défauts en termes de transparence et de simplicité d'utilisation.

Les autorités politiques sont donc aujourd'hui confrontées à une double exigence : d'une part préserver des tarifs financièrement accessibles et, d'autre part, garantir que tous les usagers, y compris les catégories aujourd'hui au bénéfice d'abonnements à prix réduit, puissent continuer à utiliser les transports publics sans restriction d'horaire. Le canton, en tant qu'autorité cantonale et subventionneur des compagnies de transport, a une responsabilité en la matière. Pour corriger la mesure prise le 12 décembre 2010 par la communauté tarifaire Mobilis à l'égard des retraités et éviter que de telles initiatives ne se reproduisent, le plus simple et sans doute le plus efficace serait de modifier la loi sur les transports publics en y introduisant une disposition relative à la politique tarifaire.

Proposition

Par la présente motion, nous demandons donc au Conseil d'Etat de modifier la loi sur les transports publics (LTPu) en y intégrant une disposition indiquant que *les autorités cantonales et communales ainsi que les entreprises de transports concernées par la présente loi veillent à pratiquer une politique tarifaire intégrant des abonnements à prix réduit sans aucune restriction d'utilisation pour les retraités ainsi que pour les enfants et les jeunes adultes*. Une telle disposition pourrait par exemple trouver sa place à l'article 2 LTPu (collaboration entre les autorités).

Souhaite développer et demande le renvoi direct au Conseil d'Etat.

Lausanne, le 18 janvier 2011.

(Signé) Grégoire Junod et 60 cosignataires

M. Grégoire Junod : — Cette motion fait suite à la décision prise par Mobilis le 12 décembre dernier de restreindre les abonnements seniors à certaines heures de la journée, soit d'interdire leur utilisation avant 9 heures du matin. Cette mesure qui a été prise par la communauté tarifaire a choqué très largement la population. Elle a choqué les aînés, soit la catégorie concernée, mais au-delà de cette catégorie, elle a aussi choqué plus largement parce que c'est une première étape vers l'introduction de prix différenciés pour certaines catégories d'utilisateurs. Elle a également choqué la classe politique ; il y a eu des résolutions dans plusieurs communes vaudoises pour contrer cette décision qui a même fini par choquer les compagnies de transport puisque les TL eux-mêmes — ce n'est pas la moindre des entreprises membres de Mobilis — ont souhaité que la communauté tarifaire revienne en arrière.

Aujourd'hui cette mesure est en vigueur alors que le sentiment général est que plus personne n'en veut. Elle contribue à stigmatiser une population en restreignant des horaires de circulation à une seule catégorie d'utilisateurs, les retraités. J'ai plutôt le sentiment que nous devrions valoriser le travail des aînés, leur contribution à la société. Je mentionnerai un exemple particulièrement parlant et qui parfois nécessite de se déplacer avant 9 heures du matin, soit la garde des petits-enfants auxquels les retraités contribuent très largement. Cette prestation coûterait beaucoup plus cher à la société si elle devait être financée par des services commerciaux, des services de personnes. Les aînés jouent donc un rôle important et on comprend mal pourquoi on les stigmatise de la sorte. On le comprend d'autant moins que ce sont rarement eux qui remplissent les trains et les bus avant 9 heures du matin. Certes, il y en a. Mais c'est un peu fort de café de vouloir faire porter à eux seuls la responsabilité des trains et des bus bondés aux heures de pointe.

En outre, cette mesure a des effets financiers très discutables. Les compagnies de transport et les CFF eux-mêmes reconnaissent qu'il n'est pas certain qu'avec une différence de prix de 7 francs sur l'abonnement on gagne réellement de l'argent. Il n'est pas certain non plus que les retraités se déplaceront réellement après 9 heures du matin. Il n'y a donc aucun bénéfice financier avec cette mesure qui stigmatise une population. Si on peut comprendre la logique commerciale de compagnies de transport qui veulent remplir leurs bus et leurs trains aux heures creuses, et peut-être faire profiter leurs usagers d'abonnements à tarif réduits à certaines heures de la journée, on ne comprend pas pourquoi ces abonnements sont liés à une catégorie d'utilisateurs, les retraités.

Cette motion propose de régler le problème en inscrivant dans une disposition générale de la loi sur les transports, à l'article 2 qui prévoit la collaboration entre les autorités, le fait que les communes, le canton et les compagnies de transport veillent à maintenir des abonnements à tarif réduit pour les jeunes et pour les retraités — soit les deux catégories de population qui à l'heure actuelle bénéficient de réductions — et sans restriction d'horaire. Cela n'interdit pas d'autres types d'abonnements, mais empêche que les catégories qui sont au bénéfice de réductions ne soient pas stigmatisées par des réductions de circulation.

La discussion est ouverte.

M. Frédéric Borloz : — M. Junod a explicité assez longuement les tenants et aboutissants de sa motion. Je partage les grandes lignes de ses préoccupations. Une prestation en transports publics est la même à 7 ou 9 heures le matin ou à 14 heures. Toutefois, je pense que la situation concrète est un peu plus compliquée que ce que nous en dit M. Junod. Un certain nombre d'éléments sont liés aux tarifs réduits, aux avantages qui peuvent concerner diverses catégories de clients, par exemple les touristes pour ne pas parler seulement de la population des aînés ou des jeunes. Bref, la situation est un tout petit peu plus compliquée que ce qu'il en a dit. Je souhaite que cette motion soit renvoyée en commission.

M. Albert Chapalay : — Je pense comme mon collègue Borloz. En effet, les compagnies de chemins de fer sont touchées par ces décisions, notamment les compagnies privées largement subventionnées. Il faut que des explications puissent être données en commission et, à un moment donné, il faut faire des simulations sur les modifications de rentrées financières. Je souhaite aussi que la motion soit renvoyée en commission.

M^{me} Christiane Jaquet-Berger : — M. le postulant Junod met le doigt sur cette discrimination due à l'âge. Elle est inacceptable. On sait qu'il pouvait y avoir auparavant, dans nombre de communes, des restrictions d'horaire pour des abonnements, mais au choix de tous les utilisateurs et pas seulement à l'intention d'une seule catégorie, les aînés. C'est une discrimination qui contrevient tout bêtement à l'article 8 de la Constitution fédérale qui demande qu'il n'y ait pas de discrimination due à l'âge. Que le Conseil d'Etat revoie rapidement cette décision me semble indispensable. C'est pourquoi le renvoi direct au Conseil d'Etat me paraît tout à fait idoine. Je rappelle qu'en quelque trois semaines une pétition a recueilli plus de 8000 signatures demandant un changement par rapport à une telle décision de Mobilis.

M. Philippe Vuillemin : — Dans le fond, la motion Junod devrait ne pas avoir raison d'être. Même si je l'ai soutenue et que je la soutiens, elle n'aurait pas sa raison d'être. Ce qu'on demande aux transports publics dans ce pays, c'est d'avoir une gestion un peu de type privatisée parce que cela aide à se poser de temps en temps des questions et à ne pas être simplement un gouffre à subventions. Mais en même temps elles sont toutes extrêmement largement subventionnées par l'argent de tous les citoyens de ce pays. Et l'idéal républicain qui veut que l'on soit égaux devant la loi et qu'on profite dès lors aussi des conséquences de cette loi devrait aller tellement de soi qu'on ne devrait même pas avoir l'idée qu'ils ont eue, au sein de la communauté tarifaire, de faire payer plus cher les personnes âgées. Or, de plus en plus, dans des lois particulières on doit corriger un dysfonctionnement que les principes républicains devraient rendre inexistant.

Alors, on se rallie très volontiers à la motion Junod puisqu'il faut légiférer. Mais on proteste ici contre cette tendance, dans tous les domaines, qu'ont des organismes par ailleurs largement subventionnés par nos impôts de se prendre pour des commerçants privés et d'ériger certaines règles qui sont contraires à ce qui est, pour moi, la vraie solidarité entre tous les citoyens du pays.

M. Guy-Philippe Bolay : — En écoutant notre collègue Junod, on peut clairement constater le plein démarrage de la campagne électorale. On fait même de la récupération sur sa gauche. Mais c'est de bonne guerre et le problème n'est pas vraiment là. Je suis surtout déçu du manque de considération de la part de M. Junod pour tous les usagers des transports publics qui n'ont pas le choix du moment de leur voyage. Je pense aux employés qui doivent se rendre à leur travail, aux écoliers qui doivent se rendre à leurs cours. Comme *24 heures* l'a révélé dans son édition du 21 janvier dernier, le RER vaudois a des airs de boîte à sardines entre 7 heures et 8 heures. Ses capacités sont insuffisantes aux heures de pointe. Pour tenter d'orienter les usagers vers des horaires moins remplis, on pourrait augmenter le prix des billets entre 7 heures et 8 heures, ou bien inciter certaines catégories d'usagers à éviter cette tranche horaire. C'est le choix fait avec l'abonnement Mobilis pour les seniors. J'estime, comme M. Borloz et d'autres, qu'une discussion préalable en commission est nécessaire. Il ne faut bien évidemment pas stigmatiser une certaine catégorie d'usagers et je pense même qu'une réduction tarifaire plus incitative pourrait être offerte aux retraités qui choisissent d'éviter cette tranche horaire. Je vous recommande de renvoyer cette motion en commission.

M. Jacques-André Haury : — Beaucoup des choses que je voulais dire ont été dites, notamment par MM. Vuillemin et Bolay. Je soutiens aussi le renvoi en commission et j'aimerais rendre attentif le Grand Conseil à un effet un peu pervers d'une certaine « considération », qu'on a pour les personnes âgées. Je l'ai déjà dénoncé ailleurs, de plus en plus la personne âgée, parce qu'elle a passé 65 ans, doit être considérée comme une personne qu'on met sous tutelle. Dans le cas particulier, si vous avez le malheur d'avoir plus de 65 ans et que vous voulez vous acheter un abonnement général, on vous impose un abonnement à tarif réduit, même si vous ne le demandez pas. Et ensuite, quelques années après, on vous dit que cet abonnement à tarif réduit qu'on vous a imposé va maintenant entraîner une restriction d'horaire. Une fois de plus, j'aimerais qu'on admette, dans ce Grand Conseil et dans la société en général, que les personnes âgées sont des personnes qui ont dépassé 65 ans mais qui ne sont pas, de ce fait, obligées d'être prises en charge — c'est une expression qu'on aime tellement — par la société, ni mises sous tutelle et traitées d'une façon un peu débilante. Dans le cas particulier, M. Junod a raison, il faut dissocier les restrictions d'horaire des avantages tarifaires offerts à des classes d'âge.

M^{me} Christiane Jaquet-Berger : — Monsieur Haury, si vous désirez payer plein tarif lorsque vous serez à la retraite, on chantera vos louanges pour votre générosité. Rien n'est imposé. S'il y a parfois un abonnement un peu meilleur marché pour les aînés que pour les autres usagers, c'est, premièrement, que l'on prend en compte le fait que lorsqu'on est à la retraite les revenus baissent. Deuxièmement, les recommandations qui sont faites de laisser tomber son permis de conduire lorsqu'on atteint à peu près 70 ans prennent aussi en compte une facilité offerte pour prendre les transports publics au lieu d'utiliser les transports privés. Troisièmement, il faut encourager les aînés à sortir de chez eux ; c'est de la prévention en quelque sorte. Les abonnements à prix réduits pour les aînés visent ces trois buts.

M. Jacques-André Haury : — Navré de vous répondre, madame Jaquet-Berger, que ce que vous avez dit au début de votre intervention est faux. Au-delà de 65 ans, vous n'avez pas la liberté d'acheter un abonnement normal.

M. Grégoire Junod : — Monsieur Haury, vous pouvez choisir un abonnement aînés ou un abonnement normal. C'est une possibilité qui reste offerte, même si elle n'est peut-être pas systématiquement proposée aux retraités qui se présentent aux guichets des TL.

Un mot à l'intention de M. Bolay. Il faut être précis, la motion demande une chose — M. Haury l'a bien rappelé — soit que les catégories au bénéfice de réductions de tarifs, les jeunes et les enfants d'une part, les aînés d'autre part, puissent profiter d'un abonnement sans restriction d'horaire. Cela n'interdit pas aux compagnies de transport vaudoises et, le cas échéant, à la communauté tarifaire, de pratiquer d'éventuels tarifs aux heures creuses qui, eux, seraient réservés à l'ensemble des usagers. Vous l'avez évoqué, monsieur Bolay, les pendulaires qui se déplacent aux heures de pointe, non seulement doivent faire face à des transports publics bondés, mais seront sans doute confrontés à de fortes augmentations de tarifs. C'est juste et c'est inquiétant à deux titres. Premièrement, je ne suis pas convaincu que c'est en sortant les quelques retraités qui se déplacent aux heures de pointe qu'on résoudra le problème. Deuxièmement, avec des tarifs réduits aux heures creuses, les rabais qu'on accordera à certaines catégories d'usagers seront probablement payés par d'autres catégories. C'est là toute la perversité du système, on croit désengorger les trains aux heures de pointe en faisant des tarifs réduits aux heures creuses et la réalité est que cela va se reporter, y compris du point de vue tarifaire, sur les passagers qui n'ont pas tellement le choix car ils sont pendulaires et se déplacent aux heures de pointe.

Je vous invite à renvoyer cette motion directement au Conseil d'Etat qui aura toute liberté, cas échéant, de faire un contre-projet, de peser et souspeser le texte. Cela me paraît être un moyen plus rapide et plus efficace qu'un éventuel renvoi en commission que le parlement déciderait.

M. Guy-Philippe Bolay : — Pour répondre à M. Junod, le prix constitue un signal pour l'usager. Et ce signal il peut l'utiliser en disant : « En fonction du prix qui peut baisser ou augmenter, je vais modifier mon comportement. » Et cette modification de comportement, c'est typiquement se déplacer à un autre moment de la journée. Des gens ont le choix, notamment les retraités, et d'autres ne l'ont pas, les travailleurs et les écoliers qui doivent se déplacer à certaines heures. On a pu apporter quelques améliorations, notamment en demandant à l'Université de modifier certains horaires de cours, ce qui a permis de limiter l'engorgement du M1.

Les prix incitatifs sont utilisés par toute une catégorie de transports publics. On sait très bien que les TGV utilisent cette méthode pour remplir les trains ; en fonction de certains horaires et de certains jours, des prix sont faits qui permettent de remplir les trains. Et quand on ne peut pas augmenter les capacités, quand on n'a pas les moyens d'investir ou la possibilité d'avoir plus de trains et plus de véhicules sur le réseau, il faut trouver un moyen pour inciter certaines personnes à reporter leur voyage à d'autres moments. La proposition faite avec Mobilis est une solution intelligente pour des personnes qui ont le choix du moment de leur déplacement, en essayant de les inciter à le faire. Je pense qu'on peut travailler dans cette direction et que ces différentes idées méritent d'être discutées en commission. Je vous invite à renvoyer cette motion en commission.

M^{me} Valérie Schwaar : — Je souhaite revenir sur les mots de mon collègue Bolay. Empêcher les seniors de voyager avant 9 heures, c'est les considérer comme des profiteurs, alors qu'une part de l'économie tourne grâce à eux. Il suffit de penser à toutes celles et ceux qui ne comptent pas leurs heures pour garder leurs petits-enfants. Il est faux, voire dangereux, d'opposer les retraités et les personnes actives dans notre canton. Mais c'est aussi prendre les retraités pour des imbéciles. Pourquoi les seniors voyageraient-ils debout dans un train ou un bus bondé s'ils avaient le choix ?

Plus grave, pour le reste du canton, c'est faire attendre les retraités souvent jusqu'à 11 heures, voire midi, car ce n'est qu'à Lausanne que des bus passent toutes les cinq ou huit minutes. Dans beaucoup de villages, le bus passe aux heures de pointe, entre 7 heures et 8 heures, et puis plus avant 11 heures ou midi. Les empêcher de voyager avant 9 heures, c'est souvent les empêcher de voyager avant midi. Je vous encourage à renvoyer la motion de mon collègue Grégoire Junod directement au Conseil d'Etat pour qu'il nous fasse rapidement une proposition.

M. Grégoire Junod : — Monsieur Bolay, vous avez cité les TGV et la politique de la SNCF qui effectivement pratique des prix différents selon les heures avec des techniques de remplissage dans un but commercial. Il y a une différence : à la SNCF, les tarifs attractifs sur les TGV ne sont pas aux heures creuses et ne sont pas réservés aux retraités. C'est bien le problème : un abonnement heures creuses qui stigmatise une catégorie de population.

M. François Marthaler, conseiller d'Etat : — Je ne poursuivrai pas ici la grande discussion sur le financement des extensions de capacité des transports publics, respectivement sur le juste prix des transports publics ; elle n'est certainement pas sur le point de s'achever. Je me contenterai d'appuyer les propos de celles et ceux parmi vous qui demandent le renvoi de cette motion en commission pour un motif qu'on pourrait trouver quelque peu légaliste. Force est de constater, après avoir relu la loi fédérale sur le transport des voyageurs, en particulier ses articles 15 et 17 et son ordonnance d'application, que la compétence de fixer les tarifs dans une communauté tarifaire, selon le droit fédéral, revient aux entreprises qui constituent

cette communauté. Et le principe le plus sûr pour que ces mécanismes fonctionnent est celui de décisions prises à l'unanimité. Ces décisions ont été prises en décembre 2009 déjà, avec la position favorable des TL. Sur cette question, on ne peut malheureusement pas intervenir au niveau de la loi vaudoise, car en aucune manière une modification de la loi vaudoise ne pourrait s'imposer, par exemple à l'un des acteurs. Le député Junod l'a d'ailleurs mentionné comme une difficulté dans une interview publiée récemment dans je ne sais plus quel journal. Ainsi, les CFF ne pourraient pas se voir imposer un mode de tarification résultant d'une loi cantonale vaudoise.

S'agissant des abonnements seniors, j'ai déjà dit publiquement que j'estime que cette solution, qui était une solution de compromis entre des régions qui connaissaient ce régime et d'autres qui ne le connaissaient pas, est probablement malheureuse et malhabile pour toutes sortes de raisons. Personnellement, je lui aurais préféré le principe, bien connu d'ailleurs, d'un tarif réduit aux heures creuses mais pour l'ensemble des usagers sans distinction, d'âge en particulier. Même s'il existe un abonnement voie 7 qui, lui aussi, est un régime de rabais réservé aux jeunes et limité à certaines plages horaires. La proposition est malhabile, il existe des alternatives et celles-ci mériteraient d'être discutées en commission. L'une d'entre elles consisterait, par exemple, à revenir à l'état qui valait précédemment sur le réseau urbain, les zones 11 et 12 de l'agglomération lausannoise, en réintroduisant l'abonnement senior avec rabais mais sur ces seules zones. L'acteur CFF, puisqu'on l'a déjà nommé, serait évidemment nettement moins impacté que lorsque ce principe vaut à l'échelle de la communauté tarifaire tout entière, soit pratiquement le territoire du canton, toutes les lignes régionales et les grandes lignes étant concernées.

J'en arrive à ma conclusion. Je pense que M. le député Junod a tort en pensant que le renvoi tel quel d'une motion contraignante au Conseil d'Etat, qui a une année pour y répondre, risque d'être un cheminement plus court parce que, au final, les décisions en cette matière ne peuvent être prises que par le comité directeur de la communauté tarifaire. Et cette dernière est précisément en train d'examiner des solutions pour trouver, dès le changement d'horaire et les nouveaux tarifs de décembre de cette année, un régime qui mette un peu d'accord les uns et les autres, y compris à l'égard des grands principes que vous avez vous-mêmes rappelés à plusieurs reprises. Voilà la suite que je vous propose de donner à cette motion.

M. Jean-Michel Dolivo : — Monsieur le conseiller d'Etat, vous avez une vision légaliste étriquée du problème. Je dis bien étriquée. Il s'agit de donner un signal politique fort et c'est ce que fera, j'espère, une majorité du Grand Conseil en soutenant le renvoi de la motion au gouvernement qui devra envisager les moyens à mettre en œuvre pour réaliser la motion. Il pourra renégocier dans le cadre des entreprises de transport ou trouver d'autres moyens, de façon à ce que cette volonté politique forte soit véritablement suivie d'effets. C'est le sens du renvoi au gouvernement. Vous savez qu'un renvoi en commission a pour effet de ralentir le débat. Surtout, il n'exprime pas la même volonté politique forte que j'ai sentie dans cette salle lors du débat sur le fond de la motion.

La discussion est close.

Le renvoi en commission, opposé au renvoi direct au Conseil d'Etat, est choisi par 79 voix contre 49 et 2 abstentions.

La motion est renvoyée à l'examen d'une commission.