

RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES PETITIONS
chargée d'examiner l'objet suivant :

Pétition des jeunes POP-Vaud pour les transports publics gratuits pour les apprentis, les étudiants et les jeunes de moins de 25 ans

1. PREAMBULE

La Commission thématique des pétitions était composée de Mmes Aline Dupontet, Isabelle Freymond (qui remplace Filip Uffer), et de MM. Pierre Guignard, Pierre-André Pernoud, Olivier Epars, Philippe Germain, Daniel Ruch, Hans-Rudolph Kappeler, Daniel Trolliet, Serge Melly. Elle a siégé en date du 3 décembre 2015 sous la présidence de Mme Véronique Hurni. M. Filip Uffer était excusé.

M. Cédric Aeschlimann et Mme Sylvie Chassot, Secrétaires de commission parlementaire, sont remerciés pour les notes de séance.

2. PERSONNES ENTENDUES

Pétitionnaires : M. Gaël Vuillème (membre des jeunes POP), M. Christophe Grand (président des jeunes POP).

Représentants de l'Etat : DIRH/DGMR (Direction générale de la mobilité), M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, M. Jean-Charles Lagnaz, responsable administration mobilité (DGMR).

3. DESCRIPTION DE LA PETITION

La pétition déposée par des jeunes POP-Vaud porte le titre « Pour les transports publics gratuits pour les apprentis, les étudiants et les jeunes de moins de 25 ans » dont les objectifs sont les suivants :

- allègements du budget des jeunes et des familles ;
- utilisation des transports en commun ;
- service public fort et gratuit.

Les pétitionnaires évoquent des raisons environnementales, mais aussi économiques et sociales. De ce fait, ils sont de l'avis que les transports publics doivent être gratuits dans le Canton de Vaud.

La pétition est munie de 3'793 signatures.

4. AUDITION DES PETITIONNAIRES

Les pétitionnaires expliquent que les raisons écologiques sont à l'origine de cette pétition et devraient inciter et encourager les jeunes à prendre les transports publics, pour avoir comme conséquence une diminution de l'utilisation des voitures, une diminution des places de parkings existantes, et une limitation de nouvelles constructions de parkings. Par la gratuité des transports publics, les pétitionnaires sont aussi convaincus d'atteindre les objectifs globaux de réduction des émissions de CO² énoncés dans le cadre de la Cop21.

Le deuxième volet évoqué est culturel, mais et surtout social. Il est culturel dans le sens que les transports publics, selon les pétitionnaires, favorisent les échanges entre les utilisateurs et améliorent aussi de ce fait la qualité de vie. Les pétitionnaires évoquent par ailleurs des agglomérations en France mais aussi des régions ou des villes en Grande-Bretagne, aux USA, au Brésil, en Estonie, en Italie ou en Allemagne qui offrent déjà la gratuité des transports publiques à leurs citoyens.

Pour justifier l'aspect social, les pétitionnaires sont d'avis que la gratuité pour les moins de 25 ans soulagerait le budget des familles, mais aussi des étudiants eux-mêmes et leur éviterait ainsi devoir aller travailler à côté de leurs études. Ils considèrent en effet que les bourses d'étude ne sont pas assez élevées pour couvrir les frais des transports publics.

Enfin, ils mentionnent encore que la gratuité des transports publics permettrait aux jeunes d'éviter qu'ils ne conduisent alcoolisés.

5. AUDITION DES REPRESENTANTS DE L'ETAT

Directeur général de la DGMR, M. Pierre-Yves Gruaz a en premier lieu pris position concernant les trois objectifs de la pétition et a ensuite fourni des renseignements et réflexions forts intéressants, conduits par son service sur ce thème récurrent, qui fait régulièrement débat, sans toutefois prendre une position politique.

Allègement du budget des familles

Le Directeur général estime que les frais des transports publics constituent en effet une lourde charge pour le budget des familles. Il ne se prononcera toutefois pas sur l'opportunité d'instaurer leur gratuité pour les jeunes.

Engagement pour l'utilisation des transports publics

Si l'idée est d'augmenter la part d'utilisateurs des transports publics, le Directeur général estime que la pétition telle que formulée rate la cible. En effet, l'on estime que 80 % des jeunes (jusqu'à 16 ans) et des étudiants (jusqu'à 25 ans) utilisent déjà les transports publics. L'abaissement des coûts n'aurait ainsi que peu d'impact en terme de fréquentation, le transfert modal ne concernerait que grosso modo 15 % du public cible.

Revendiquer un service public fort et gratuit

Cet objectif est à relativiser, sachant qu'en fin de compte il y a forcément quelqu'un qui paie et qu'en l'occurrence l'impact financier d'une telle mesure n'est pas anodin.

Réflexions et analyses de la DGMR autour de la pétition

- Les entreprises de transport sont déjà largement subventionnées par l'Etat et par les communes. Ces indemnités n'ont cessé d'augmenter depuis 2010. De CHF 163 millions de subventions annuelles au budget de l'Etat en 2010, l'on est passé à CHF 216 millions en 2016.

- La part payée par l'utilisateur aujourd'hui via l'achat de son titre de transport ne couvre absolument pas les frais effectifs de son voyage. Ainsi le taux de couverture (ratio entre charges réelles et participation financière) pour les bus urbains se chiffre à 34 %, à 29 % pour les bus régionaux et à 46-47 % pour le réseau ferroviaire régional et les métros.

- Depuis l'organisation par zones tarifaires (Mobilis), la nouvelle tarification est déjà incitative en proposant des rabais substantiels pour les abonnements annuels (- 36 %) et mensuels (environ - 30 %).

- Un comparatif du coût des billets des différentes communautés tarifaires en Suisse montre que la communauté tarifaire Mobilis affiche un prix au-dessous de ce que l'on trouve en Suisse-allemande notamment. Elle est moins chère que Berne, Zurich, Fribourg et Bâle notamment.

- Le coût n'est qu'un facteur très faible sur l'intérêt des gens à utiliser les transports publics, les premiers éléments étant plutôt la fiabilité, la cadence, et plus généralement le niveau de l'offre.

- La DGMR a établi une simulation du coût de revient de la mesure proposée par les pétitionnaires, en se basant sur des chiffres réels et sur des hypothèses. S'agissant du périmètre de la mesure, sont

comptés tous les habitants du Canton de Vaud qui sont dans le public cible, plus les pendulaires ayant entre 15 et 24 ans et entrant dans le canton pour un motif de formation, soit 207'000 personnes potentiellement concernées par la mesure.

S'agissant du type d'abonnement nécessaire, la DGMR a estimé qu'une tarification sur 5 zones représentait la distance moyenne au lieu de formation (coût annuel de l'abonnement Mobilis 5 zones : CHF 1'566.00).

Deux simulations ont ensuite été produites. La première estime à 90 % la part du public cible qui profiteraient effectivement de la mesure de gratuité, l'autre à 75 %. Pour une utilisation à 90 %, le coût de revient se monterait à CHF 292 millions et à CHF 250 millions pour une utilisation à 75 %. Ceci s'ajoute au soutien actuel de l'Etat aux entreprises de transport.

Retour de l'expérience genevoise

Suite à une initiative, les tarifs des transports publics genevois ont été revus à la baisse. Les initiants estimaient que le manque à gagner, qui se monte à CHF 13 millions par année, serait largement compensé par l'augmentation du nombre d'utilisateurs induite par la mesure. Or, cette hypothèse ne s'est de loin pas vérifiée. L'augmentation de la fréquentation sur une année s'est montée à grosso modo 8'000 clients de plus, dont près la moitié s'explique par l'évolution démographique. Les investigations ont pu démontrer que seuls 1'800 nouveaux utilisateurs l'étaient peut-être en raison de la baisse des tarifs. Ces personnes ont été contactées, et seules 356 d'entre-elles ont affirmé qu'elles avaient préféré les transports publics à d'autres types de transport en raison de la baisse des tarifs. Les nouveaux utilisateurs représentent une nouvelle manne financière de CHF 166'000.-.

6. DELIBERATIONS

Très rapidement la majorité de la commission est arrivée à la conclusion que cette pétition est une fausse bonne idée, ainsi que l'illustrent les propos des commissaires.

- Si des commissaires sont favorables au développement de l'offre des transports publics, ceci ne va toutefois pas sans frais, la gratuité n'existant pas.
- Pour certains commissaires, augmenter les impôts des grandes entreprises tel qu'imaginé par les pétitionnaires n'est pas acceptable.
- L'offre des transports publics est plus importante que la gratuité.
- La pétition telle que présentée pose un certain nombre de problèmes d'inégalités en ne visant que les jeunes de moins de 25 ans, indépendamment de leurs sources de revenu. Elle ne vise pas les personnes défavorisées.
- Le paiement des billets de transport garantit un certain respect du matériel et des infrastructures.
- La gratuité aurait comme conséquence malheureuse d'inciter les jeunes à privilégier les bus plutôt que la marche et irait dans le sens de l'ultra-mobilité. Elle deviendrait un dû, avec pour conséquence une moindre chance de conscientiser les jeunes aux coûts écologiques des transports, quels qu'ils soient.
- Le Grand Conseil était défavorable à la motion du Député Bernard Borel (10_MOT_110), déposée en 2010, demandant la gratuité ou la subvention ciblée pour les transports publics.
- Un renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat n'apporterait rien puisqu'une commission a d'ores et déjà travaillé sur un objet similaire, le Postulat Sylvie Podio et consorts (15 POS 137) « Un coup de pouce pour le climat, les jeunes, les familles et les transports publics ». Le rapport de la commission y relative, du 5 janvier 2016, apportera déjà aux députés un certain nombre de renseignements et de réflexions. La commission a recommandé au Grand Conseil de ne pas prendre en considération le postulat.
- A contrario, un député salue la démarche, qu'il juge plutôt sympathique, notamment pour son volet écologique plaisant. Il trouve que des solutions doivent être trouvées aujourd'hui pour désengorger le trafic de demain. Il pense que la gratuité des transports publics est peut-être une piste.

7. VOTE

Classement de la pétition

Par 8 voix pour, 0 voix contre et 3 abstentions, la commission recommande au Grand Conseil de classer cette pétition.

Prangins, le 20 février 2016.

Le rapporteur :
(Signé) Hans-Rudolf Kappeler