

RAPPORT DE MAJORITE DE LA COMMISSION chargée d'examiner l'objet suivant :
motion Bernard Borel et consorts - pour une gratuité ou une subvention ciblée pour les
transports publics dans toute la communauté tarifaire

La commission, composée de Mmes Stéphanie Apothéloz, Ginette Duvoisin, Anne Décosterd (remplaçant Marianne Savary) MM. Nicolas Rochat (remplaçant Valérie Schwaar), Jean-François Cachin (remplaçant Martine Fiora Gutmann), Pierre Grandjean, Michael Buffat, Philippe Ducommun (remplaçant François Brélaz), Claude-Eric Dufour (remplaçant Pierre-André Pidoux), Alexis Bally, Pierre-Alain Mercier (remplaçant Claudine Wyssa), Bernard Borel et du président rapporteur soussigné, a siégé le 12 juillet 2010 à la salle Guisan du Bâtiment administratif de la Pontaise à Lausanne. Plusieurs collaborateurs de l'Etat ont assisté à notre séance et ont pu répondre à nos questions et apporter d'intéressants éclairages. Il s'agit de Mme Françoise Jaques, cheffe du Service de prévoyance et d'aide sociales (SPAS) MM. Eric Toriel, secrétaire général du Département de la Santé et de l'Action Sociale (DSAS), remplaçant Pierre-Yves Maillard, excusé Fabrice Gehlfi, chef du Service des assurances sociales et de l'hébergement ; Vincent Krayenbuhl, chef du Service de la Mobilité. Les notes de séances ont été tenues par Cédric Aeschlimann, secrétaire de commissions parlementaires. Qu'ils soient tous ici remerciés pour leur précieuse collaboration.

1. Objectif du motionnaire.

Bernard Borel rappelle qu'il a déposé en 2009 une initiative pour instaurer la gratuité des transports publics sur le territoire du Canton de Vaud. Si elle n'a pas rencontré un écho favorable auprès du Grand Conseil, certains arguments ressortis lors des débats en commission et au plénum l'ont encouragé à proposer une motion ayant pour objectif d'augmenter le transfert modal par des aides financières.

Elle s'inscrit dans une double logique de politique de transport et de politique sociale pour soutenir des populations qui pourraient bénéficier de la gratuité, ceci sans grever les budgets d'infrastructures et de développement.

Elle cible trois grands groupes sociaux : les jeunes en formation, les chômeurs et les bénéficiaires du RI, les retraités qui bénéficient de prestations complémentaires (PC).

Cette motion s'inscrit également dans une logique de développement des agglomérations telle que voulue au niveau fédéral, ainsi que d'un aménagement équilibré du territoire cantonal quant à l'accès aux transports publics. Le motionnaire remarque que la situation financière du canton permet d'aller dans cette direction.

Elle ne doit pas être mise en oeuvre au détriment du développement des transports publics. Les usagers

choisissent de prendre la voiture car les transports publics sont trop chers et les cadences insuffisantes. Les transporteurs affirment eux qu'ils ne peuvent augmenter les cadences car il n'y a pas assez d'usagers. Une des solutions est donc d'augmenter le public pour augmenter les cadences.

Il compte par ailleurs sur un soutien de tous les partis pour s'opposer aux réductions budgétaires fédérales relatives au développement des transports publics dans notre canton.

Sa motion se situe à cheval entre une politique de transport et une politique sociale.

2. Informations préliminaires des représentants de l'Etat.

Public cible des mesures proposées

Voici les populations concernées par cette motion, selon des chiffres du Service cantonal de recherches et d'informations statistiques (SCRIS), datant de 2008 et qui donnent un ordre de grandeur dès lors qu'ils évoluent régulièrement.

- Moyenne annuelle des personnes au bénéfice du RI : 22'000.
- Moyenne annuelle des personnes au bénéfice du chômage : 17'000.
- Moyenne annuelle des personnes au bénéfice de prestations complémentaires : 19'000.
- Moyenne annuelle des jeunes en formation, tous niveaux confondus : 126'000.

Parmi les 17'000 chômeurs il faut prendre en compte les familles. La moyenne de 1,8 personne par ménage équivaut donc à 30'000 personnes en tout.

L'addition de ces différentes populations équivaut à 190'000 personnes. Le canton comptant 700'000 habitants, le public cible correspondrait ainsi à 27.1 % de la population.

Par ailleurs, le chiffre d'affaire total des transports publics locaux se montant à CHF 140 millions, on atteindrait un coût au pro rata entre CHF 35 et 40 millions.

Il faudrait toutefois déduire les déductions déjà accordées au bénéficiaires du RI pour un montant total d'environ 2 millions de francs.

Ces chiffres couvrent l'ensemble des populations. Si seule une partie de ces populations était prise en compte et de manière ciblée, en complément à des politiques qui sont déjà développées actuellement, les montants seraient bien inférieurs. Et des aides ciblées pour des personnes par exemple en insertion ou au RI, leur permet de devenir moins dépendantes de l'aide sociale et donc de coûter moins à l'Etat.

Mise en œuvre des mesures proposées

La mise en oeuvre de mesures de ce type ne pose pas de problème d'application, car il est facile d'identifier les personnes aux PC et les jeunes en formation en raison de leur statut et de la stabilité de ce statut. Le contrôle de cette partie importante de la population cible serait facile. C'est aussi possible aussi avec les chômeurs et les personnes au RI, mais le suivi est plus complexe car ils peuvent quitter ce statut en cours d'année.

L'accessibilité aux transports publics pour des personnes à mobilité réduite - ou qui pour des raisons de santé ne peuvent pas accéder au réseau de transports publics - figurait au programme de législature du Conseil d'Etat il y a deux législatures de cela. Il y a une volonté politique du département de soutenir l'accès au transport pour les personnes à mobilité réduite et la mise en place du système va aboutir courant 2011. La situation s'est par ailleurs nettement améliorée avec les nouveaux bus des TL qui sont accessibles en fauteuil roulant.

Mesures existantes et à venir

Les centres médicaux-sociaux se chargent de l'évaluation de toute personne à mobilité réduite par un ergothérapeute, indépendamment du revenu. La personne reçoit ensuite une carte de légitimation lui permettant de commander un transport auprès de son organisation locale (THV, taxis ou bénévoles). Ce dispositif existe dans le Grand Lausanne, le Nord et l'Est vaudois. L'extension à l'Ouest est prévue en 2011, suivie par la Broye. Dans le Grand Lausanne, la personne reçoit des bons (96 par an) qui permettent d'accéder à un transporteur adapté à son état de santé pour le prix du bus (les communes paient la différence). Dans l'Est ou le Nord, des fonds d'aides locales permettent de limiter le prix des transports pour les personnes qui en ont besoin.

Par ailleurs, les PC remboursent les frais de transports médicaux (médecins, CHUV, etc.) du solde de ce que la LAMAL ne rembourse pas. Les personnes en EMS peuvent également bénéficier d'aides pour des transports individuels au-delà des transports collectifs pour les animations qui sont intégrés dans les frais de pension.

Les frais de transport dans le cadre du RI ne sont pris en charge que pour les personnes exerçant une activité lucrative, au bénéfice d'une mesure d'insertion, ou dont un problème de santé nécessite un transport, afin de leur permettre d'exercer une activité professionnelle ou une mesure de réinsertion et d'éviter que les bénéficiaires du RI actifs professionnellement ou dans un projet d'insertion ne soient pas défavorisés par rapport, à un bénéficiaire non actif. Il ne s'agit pas d'augmenter les moyens versés aux bénéficiaires du RI mais de prendre en charge les frais qui leur permettent d'obtenir un certain revenu par une activité lucrative. Ces frais de transport payés par le RI se montent à environ CHF 2 millions et permettent d'obtenir un revenu d'activités lucratives de l'ordre de CHF 42 millions de recettes, qui sont déduits des montants versés aux personnes au bénéfice du RI. Les dépenses pour les transports génèrent des frais administratifs. La gratuité pour les personnes au RI aurait un impact en terme de simplification.

Le Grand Conseil sera prochainement saisi d'un projet de prestation complémentaire pour les familles qui va intégrer la dimension des transports. Il est en effet prévu de reconnaître les frais de transport induits par l'activité lucrative des membres d'un ménage recevant des PC Familles. Ces mesures ne concernent que les travailleurs pauvres.

3. Arguments en faveur de la motion

- Il est indispensable de prendre des mesures pour favoriser l'usage des transports publics, permettre à un plus grand nombre d'usagers d'y avoir recours. De nombreuses personnes ne peuvent les utiliser car ils sont encore trop chers. Les populations cibles mentionnées par le motionnaire sont les plus démunies, notamment les familles.

- Réduction de la pollution, une diminution du bruit et de la consommation d'énergie. Il devrait en découler une diminution des maladies et une augmentation du bien-être général, même si cela est difficilement chiffrable.

- Les chiffres annoncés correspondent à une gratuité totale. Une subvention permet une marge de manoeuvre pour faire une proposition qui n'implique pas la gratuité totale. La proposition de M. Borel permet de réfléchir à une aide ciblée et limitée aux trajets des bénéficiaires.

- Les tarifs sont si peu attractifs que d'aucuns préfèrent utiliser leurs véhicules privés que d'utiliser le train alors que cela leur est possible. Si l'on habite une région excentrée, la possession d'un véhicule est indispensable pour des activités professionnelles ou de loisirs. Dès lors, si l'on fait abstraction des frais fixes, la voiture est plus compétitive que le train. Il faut donc proposer des réductions adaptées aux personnes dans cette situation afin d'encourager un usage modéré de la voiture et une utilisation

accrue des transports publics.

- Il s'agit également d'une mesure d'équité sociale. De nombreuses aides existent déjà, il s'agit de les compléter. Par conséquent, le coût des mesures en sera réduit d'autant. Surtout qu'il ne s'agit pas d'offrir un abonnement général sur le territoire vaudois à chacun, mais de cibler l'offre.

- La mise en place de mesures peut être simple et il n'y aura pas besoin d'engager un grand nombre de collaborateurs pour l'exécution.

- Les jeunes en formation constituent un public prioritaire car c'est à cet âge que les habitudes en matière d'utilisation des transports se prennent. Il est nécessaire de les éduquer et de les encourager à utiliser les transports publics.

- Le fait d'acheter un ticket a, dans certains cas, un effet dissuasif. La gratuité peut donc influencer les comportements.

- **Suggestion:** élargir l'aide aux travailleurs pauvres. A l'image du modèle de l'aide à l'assurance maladie, il permettrait de soutenir des personnes qui travaillent, mais dont la situation financière freine leur usage des transports publics.

4. Arguments défavorables à la motion

- la gratuité des transports publics n'augmente pas la fréquentation de manière significative.

- le débat a déjà eu lieu il y a quelques mois et la première proposition de M. Borel a été refusée. Or cette motion est la même que l'initiative qui l'a précédait sauf que le cercle des bénéficiaires a changé avec des catégories clairement identifiées.

- Il ne s'agit plus de politique des transports mais de politique sociale. Et il ne faut pas rajouter une couche d'aide sociale.

- La facture pour les communes pourrait atteindre 35 à 40 millions sans compter sur le coût administratif de la mise en place des mesures proposées.

- De nombreuses personnes touchées par cette proposition n'ont pas de véhicule : par conséquent, le report modal est une illusion.

- Le prix du ticket est déjà subventionné pour deux tiers du coût, ce qui représente 140 millions.

- Il ne faut pas encore ponctionner les contribuables de la classe moyenne et laisser leur salaire pour qu'ils puissent vivre.

- Des moyens ont déjà été mis en œuvre pour répondre à des besoins spécifiques.

- Le projet de prestations complémentaires - qui intégrera la question des transports – prochainement soumis au Grand Conseil rend la motion inutile. Il faut d'abord finaliser les projets en cours.

- La majorité des futurs bénéficiaires vivent dans des agglomérations desservies par les transports publics et les utilisent plus que le reste de la population, ce qui pourrait faire grimper la facture.

- Mieux vaut soutenir une amélioration des réseaux, de la périphérie et de l'arrière-pays, garantir un réseau efficace et rapide pour favoriser le report modal.

- Les taxes et impôts ciblés imaginés par le motionnaire pour financer les mesures proposées toucheront les personnes qui habitent dans des localités mal desservies et seraient ainsi doublement pénalisées.

- Les transports publics sont déjà avantageux grâce aux abonnements demi-tarifs et aux cartes journalières des communes.

En conclusion, la commission estime que les mesures préconisées peuvent modifier les habitudes de transport de manière progressive. Le Conseil d'Etat a toute latitude pour présenter plusieurs modèles selon les moyens financiers qu'il entend engager dans l'opération. Par 7 voix contre 6, la commission recommande au Grand Conseil de prendre cette motion en considération.

Vevey, le 23 août 2010.

Le rapporteur :
(Signé) *J. Christen*