



Les bus, ici en ville de Neuchâtel, seront-ils un jour gratuits dans le canton? Les précédents suggèrent plutôt que non. KEYSTONE

La gratuité des transports trop chère pour les Suisses

Une initiative veut rendre les bus neuchâtelois gratuits. En Suisse, le coût a jusqu'ici fait échouer toutes les tentatives

Lucie Monnat

Monter dans un bus sans avoir à déboursier 1 centime. À Neuchâtel, c'est le rêve que caressent les Verts et une partie de la gauche, avec une initiative lancée le mois dernier. Le texte demande la gratuité des transports publics sur l'ensemble du territoire cantonal. Selon les initiants, les familles, les étudiants, les personnes âgées ou encore les invalides seraient les grands gagnants d'une telle mesure, de même que l'économie neuchâtelaise, «grâce à une attractivité augmentée et des coûts réduits pour les entreprises». «Une image positive et dynamique sera donnée au canton et une réduction de l'usage des véhicules aura un effet bénéfique sur sa population», conclut le comité d'initiative. Celui-ci a jusqu'au 13 avril 2018 pour récolter 4500 signatures.

Nombreux revers

Ce n'est de loin pas la première fois qu'une telle initiative est lan-

cée en Suisse. Chacune émanait de la gauche, et toutes ont échoué. Sans exception. Dans le canton de Neuchâtel déjà, un projet de bus gratuit au Locle, combattu par référendum, a été balayé en 2004 par 74% d'avis défavorables. Dans le canton de Vaud, le Grand Conseil a refusé une première fois en novembre 2010 une initiative demandant la gratuité des transports publics vaudois. Les 140 millions estimés pour financer l'opération condamnaient le texte. Six mois plus tard, une nouvelle tentative demandant d'offrir le bus et le train aux jeunes en formation, aux retraités, aux chômeurs et aux bénéficiaires de l'aide sociale connaissait le même sort.

Trop cher. C'est aussi l'argument - une centaine de millions de francs par an auraient manqué à l'appel - qui l'a emporté à Genève en 2008. La population a refusé à 67,2% une initiative exigeant que les TPG deviennent gratuits. En 2010 encore, les Jeunes socialistes glaronais ont connu le même résultat en Landschmeinde.

D'autres initiatives, moins ambitieuses, ont cherché à rendre les transports publics gratuits pour les jeunes. Lausanne l'a accepté en 2010 pour les écoliers résidant à plus de 1 kilomètre de leur établissement scolaire. Mais la capitale vaudoise fait figure d'exception: de nombreux pro-

jets similaires ont connu un revers cuisant dans plusieurs villes suisses: à Saint-Gall en 2012 (82,9% de non), à Gland en 2013 (77,1%) ou encore, plus récemment, à Genève en mai dernier, où la Commission des transports du Grand Conseil a rejeté l'idée d'offrir la gratuité aux jeunes de moins de 18 ans.

33

En millions de francs par année, c'est ce que coûterait aux contribuables neuchâtelois la gratuité des transports publics

La gratuité est en revanche plus volontiers accordée à nos touristes. Depuis une dizaine d'années, les voyageurs séjournant dans les hôtels de Genève, de Berne, de Bâle et de Montreux profitent des transports gratuits, tandis que les passagers profitent d'un billet gratuit à l'arrivée à l'aéroport de Cointrin depuis 2008. Le canton du Tessin a quant à lui passé le cap en début d'année 2017, offrant le libre accès à l'ensemble de son réseau de transports à ses visiteurs.

Optimisme

L'argument financier représente pour les initiants un obstacle de taille à surmonter. À Neuchâtel, le

comité d'initiative calcule un coût de 33 millions de francs par an pour les collectivités publiques. Une facture qu'il estime possible de financer en demandant une participation aux entreprises, ainsi qu'une hausse des tarifs des parkings des grandes surfaces. Surtout, il s'agirait de supprimer les déductions fiscales cantonales pour frais de déplacements professionnels. «Le Grand Conseil a refusé par deux fois l'idée de mon parti de plafonner les déductions à 3000 francs, explique le père de l'initiative, le député écologiste Laurent Debrot. En interdisant toute déduction fiscale, on arriverait à une économie de 45 millions de francs. Cela laisserait encore de la marge pour entretenir le réseau.»

Jouer sur les déductions

Laurent Debrot explique qu'à Neuchâtel, contrairement à de nombreux autres cantons, il n'existe pas de plafond aux déductions et très peu de restrictions. «On peut vraiment économiser là-dessus, estime-t-il. Mais nous refusons désormais de le faire sans contrepartie. Actuellement, on fait trop de cadeaux à la voiture. L'automobiliste a droit à une déduction de 70 centimes par kilomètre, tandis que celui qui prend le bus a droit à la déduction de son abonnement, qu'on peut estimer à 15 centimes le kilomètre. Ce n'est pas normal.»