



22.411

Parlamentarische Initiative

Prezioso Batou Stefania.

**Fördern wir die Gratisbenützung
öffentlicher Verkehrsmittel
auf Gemeinde- oder Kantonsebene**

Initiative parlementaire

Prezioso Batou Stefania.

**Encourageons la gratuité
des transports publics communaux
ou cantonaux**

Vorprüfung – Examen préalable

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 06.03.23 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

Antrag der Mehrheit

Der Initiative keine Folge geben

Antrag der Minderheit

(Brenzikofer, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi)

Der Initiative Folge geben

Proposition de la majorité

Ne pas donner suite à l'initiative

Proposition de la minorité

(Brenzikofer, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier-Eichenberger, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi)

Donner suite à l'initiative

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten.

Prezioso Batou Stefania (G, GE): J'aimerais que vous agissiez comme si votre maison brûlait, parce que c'est le cas. Voilà ce que disait Greta Thunberg aux autorités politiques du monde entier. Elle n'est toujours pas entendue, alors que les conséquences de l'inaction des gouvernements ne cessent d'être pointées du doigt par les experts du Giec, une politique définie comme criminelle de toute part.

Mon initiative parlementaire n'est qu'une goutte d'eau, mais une goutte d'eau sans doute nécessaire pour commencer à prendre la mesure des politiques publiques qui devraient et pourraient être mises en place, ici et maintenant, pour faire face à l'urgence climatique. Elle vise à modifier l'article 81a alinéa 2 de notre Constitution – "Les prix payés par les usagers des transports publics couvrent une part appropriée des coûts." –, par un article accentuant la valeur de l'incitation et ainsi formulé: "Les prix payés par les usagers des transports publics sont fortement incitatifs. La gratuité est possible." Cette initiative parlementaire répond à une volonté croissante d'organisations de la société civile qui se font le relais d'une modification des comportements, en particulier chez les jeunes générations, qui sont les premières à subir de plein fouet les effets du réchauffement climatique. L'incitation des pouvoirs publics est essentielle et doit accélérer ce phénomène, comme elle l'avait fait au XIXe siècle pour l'éducation universelle gratuite, considérée comme un bien commun essentiel.





L'urgence climatique s'impose comme une priorité absolue à l'échelle globale, comme le démontrent l'un après l'autre les rapports du Giec, qui confirment toujours les prédictions les plus pessimistes en matière de réchauffement de la planète, invoquent des conséquences dramatiques à court terme pour des millions de personnes et appellent à une action énergique sans délai des pouvoirs publics.

AB 2023 N 228 / BO 2023 N 228

En France, plus d'une trentaine de villes ont déjà instauré la gratuité pour les transports en commun. Certaines villes, comme Paris, Montpellier, Lille ou Strasbourg, proposent des transports gratuits pour certains voyageurs, comme les jeunes, les personnes âgées, les demandeurs d'emploi ou les personnes en situation de handicap. Les villes qui ont fait le choix de rendre les transports gratuits de manière pérenne ont connu une hausse générale de la fréquentation des transports publics. Un pays comme le Luxembourg a décidé de la gratuité sur l'ensemble de son territoire en mars 2020, la présentant comme la cerise sur le gâteau d'une stratégie globale visant une révolution multimodale.

La véritable mise en commun des transports permet de limiter les émissions de gaz à effet de serre dans des centres urbains de plus en plus pollués et répond aussi à une logique d'inclusion sociale. La gratuité des transports publics amènerait des économies directes et indirectes ainsi que des recettes supplémentaires: économie directe résultant de la suppression des systèmes de billetterie et de surveillance, et indirecte, d'une tout autre ampleur, dans le domaine de la santé – accidents, maladies respiratoires, bruit, stress –, avec des incidences sur les frais médicaux et sur les assurances sociales. Pensons au fait qu'en Suisse les voitures particulières occasionnent les trois quarts des émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité. Une mesure forte visant au transfert modal en faveur des transports publics s'impose donc.

Or, la possibilité d'introduire la gratuité des transports publics à l'échelon local – communal ou cantonal – bute toujours sur l'article constitutionnel que je propose de modifier, même si cette possibilité a été tranchée de façon contradictoire par diverses autorités cantonales et communales. Ainsi, le gouvernement vaudois a considéré une telle initiative cantonale compatible avec le droit supérieur. En revanche, les exécutifs genevois et fribourgeois ont tout récemment pris une position contraire, de même que les assemblées législatives des communes de Zurich et de Berne.

Mais les décisions des législatifs et exécutifs communaux ou cantonaux quant à la conformité au droit supérieur des textes de ces initiatives ne tranchent évidemment pas la question, qui dépendra, en dernier ressort, d'une décision du Tribunal fédéral.

Au-delà des arguments avancés, chères et chers collègues, et en tout état de cause, il s'agit aussi et peut-être surtout d'une question liée à la base de la démocratie helvétique qui se réduit, comme l'écrivait Denis de Rougemont, au fédéralisme, qui est "l'art d'unir des communautés là seulement où leur union seule peut sauver leur autonomie." Il est ainsi choquant que les électeurs et électrices des communes ou des cantons soient dissuadés de donner l'exemple en proposant d'introduire la gratuité des transports publics à leur échelle pour des raisons écologiques et sociales évidentes, cela d'autant plus que les subventions fédérales sont très faibles pour les transports publics urbains. L'opposition à cette modification constitutionnelle pourrait apparaître ainsi comme une opposition dogmatique, puisqu'elle supposerait que le débat démocratique ne pourrait avoir lieu en la matière. Nous sommes toutes et tous acquis au principe du fédéralisme; je le pense, du moins.

Je vous demande donc de donner suite à cette initiative parlementaire.

Brenzikofer Florence (G, BL): In den letzten Jahren haben verschiedene Kantons- und Gemeindebehörden widersprüchliche Entscheide bezüglich der Möglichkeit gefällt, auf Gemeinde- oder Kantonsebene die Gratisbenützung des lokalen öffentlichen Verkehrs einzuführen. Artikel 81a Absatz 2 der Bundesverfassung schreibt Folgendes vor: "Die Kosten des öffentlichen Verkehrs werden zu einem angemessenen Teil durch die von den Nutzerinnen und Nutzern bezahlten Preise gedeckt." Diese Formulierung wurde mit dem direkten Gegenentwurf zur Initiative "für den öffentlichen Verkehr" 2014, also mit der Abstimmung zur Fabi-Vorlage, in die Verfassung aufgenommen.

Ob Gratis-ÖV überhaupt mit übergeordnetem Recht vereinbar ist, wird unterschiedlich beurteilt. Der Genfer Staatsrat entschied, dass eine entsprechende kantonale Initiative mit dem übergeordneten Recht vereinbar sei. Vor zwei Jahren ist die Regierung des Kantons Waadt bei der Vorprüfung einer ähnlichen Initiative zum selben Schluss gekommen. Die Freiburger Regierung hat sich hingegen kürzlich anders entschieden, ebenso die Parlamente der beiden Gemeinden Zürich und Bern.

Im vorliegenden Antrag meiner Minderheit geht es nicht darum, den Gratis-ÖV zu propagieren. Wir Grünen stehen dieser Forderung insbesondere im Fernverkehr nämlich kritisch gegenüber. Für uns ist es klar: Der öffentliche Verkehr verursacht Kosten, braucht Platz und Energie und soll deshalb nicht gratis sein. Die grüne



Fraktion gibt dieser Initiative aber aus staatspolitischen Gründen Folge. Stimmberechtigte der Gemeinden und Kantone sollen die Möglichkeit haben, aus ökologischen oder aus gesellschaftspolitischen Gründen die Einführung von kostenfreien öffentlichen Verkehrsmitteln zu diskutieren und darüber zu entscheiden.

Es geht in dieser Vorlage also darum, souveräne Volksentscheide auf lokaler Ebene zu ermöglichen. Übergeordnetes Recht soll eine Stadt, eine Gemeinde oder sogar einen Kanton nicht daran hindern, zumindest eine Volksabstimmung zu dieser Thematik durchzuführen. Dies entspricht auch dem Grundgedanken des Schweizer Föderalismus, wie meine Vorrednerin bereits betont hat. Mit dieser Initiative und der Änderung von Artikel 81a Absatz 2 der Bundesverfassung wird die Rechtsklarheit verbessert. Die Änderung ermöglicht den Kantonen und Gemeinden, aus gesellschaftspolitischen Gründen die kostenlose Benützung des öffentlichen Verkehrs einzuführen – vielleicht auch nur für eine Bevölkerungsgruppe, beispielsweise Menschen mit tiefen Einkommen.

Geben Sie der parlamentarischen Initiative Prezioso 22.411 Folge, damit die Rechtsgrundlage geklärt werden kann und die Blockade kantonaler oder kommunaler Volksentscheide aufgehoben wird. Ich danke für die Unterstützung der Minderheit Brenzikofer.

Bregy Philipp Matthias (M-E, VS), für die Kommission: Die parlamentarische Initiative Prezioso will ermöglichen, dass der ÖV zukünftig gratis benutzt wird. Das bedingt eine Änderung der Verfassung, nämlich von Artikel 81a Absatz 2, in dem es heute heisst, ein angemessener Teil der Kosten des öffentlichen Verkehrs werde durch die Benutzer gedeckt.

Ihre Kommission hat am 17. Oktober 2022 die parlamentarische Initiative geprüft und kam mit 16 zu 9 Stimmen klar zum Schluss, ihr keine Folge zu geben. Warum? Die parlamentarische Initiative Prezioso wäre ein klarer Paradigmenwechsel – weg von der Kostenbeteiligung, hin zu einem Gratis-ÖV. Es gibt eigentlich keinen Grund dafür, den öffentlichen Verkehr gratis zu machen. Es gibt aber einige Gründe – nach dem Votum von Frau Brenzikofer sind es deren vier –, diesen eben nicht gratis zu machen.

1. Es sind die Kosten. In der Bundesverfassung ist die Rede von einem angemessenen Teil der Kosten. Wenn man den ÖV zukünftig gratis machen würde, käme es zu einer massiven Kostensteigerung für den Staat. Ich muss Ihnen nicht sagen, wie die finanzielle Situation unseres Landes aussieht. Hier wären wir sicher überfordert.

2. Viel wichtiger ist aber: Weniger Geld bedeutet weniger Investitionen. Das heisst, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs nimmt ab. Dabei ist gerade die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs der entscheidende Punkt, damit dieser eben auch rege benutzt wird.

3. Aktuell haben wir ein austariertes System. Wir kennen bereits Verbilligungen für Jugendliche, für Familien, für Rentner. Das ist richtig. Es braucht hier keine Giesskannenlösung für alle ÖV-Teilnehmer. Das System nach Alterskategorien oder Familien ist klar geregelt.

4. Es gibt eben keinen staatspolitischen Grund, es anders zu machen. Sonst müssten die Kantone bereit sein, die Vollkosten des ÖV zu übernehmen. Sie können gerne einmal in Ihren Kantonen fragen, ob sie die Vollkosten übernehmen wollen. Damit wäre jede Initiative in diesem Bereich bereits gestorben. Die Kantone könnten das gar nicht bezahlen.

AB 2023 N 229 / BO 2023 N 229

In diesem Sinne: Das, was wir heute haben, ist ein gutes, erfolgreiches System, in welchem die Benutzerinnen und Benutzer einen Teil der Kosten tragen. Das ist absolut richtig. Alles, was darüber hinausgeht, wäre nicht finanzierbar und falsch.

Feller Olivier (RL, VD), pour la commission: L'initiative qui nous est soumise aujourd'hui souhaite introduire la gratuité des transports publics à l'échelon cantonal ou communal. L'introduction d'une telle gratuité nécessite une modification de la Constitution fédérale, tel est l'objectif poursuivi par l'auteur de l'initiative parlementaire. La Commission des transports et des télécommunications s'est réunie le 17 octobre dernier et elle vous recommande, par 16 voix contre 9, de ne pas donner suite à cette initiative parlementaire. Une minorité Brenzikofer souhaite y donner suite; vous avez entendu tout à l'heure l'argumentation de Mme Brenzikofer. Elle considère qu'une mesure forte visant le transfert modal en faveur des transports publics s'impose, à l'instar de l'introduction de la gratuité des transports publics.

Pourquoi une majorité de la commission souhaite-t-elle ne pas donner suite à cette initiative? L'essentiel des arguments a déjà été rappelé par le rapporteur de langue allemande. Parler de "gratuité des transports publics" est une illusion, une vue de l'esprit, parce que, dans les compagnies de transport, il y a des employés, des salariés, qui doivent être payés. Il faut bien que quelqu'un finance ces salaires. Il y a également des



équipements, des infrastructures, des bus, des wagons, des trains, des locomotives; ces infrastructures ont un coût. Les fabricants de ces infrastructures doivent également être payés. La gratuité est donc illusoire: il n'existe pas de gratuité. Si les usagers ne contribuent pas au financement, seul le contribuable financera la totalité des transports publics. La gratuité n'existe pas, c'est une vue de l'esprit.

En outre, la Commission des transports et des télécommunications considère que pour rendre les transports publics attractifs, le prix n'est pas le seul critère. Il faut aussi que les équipements soient de qualité, il faut que les horaires soient respectés, il faut que le nombre de places dans les bus et dans les trains soit suffisant pour accueillir confortablement tous les usagers.

Ce sont ces motifs qui amènent la majorité de la commission à vous recommander de ne pas donner suite à cette initiative parlementaire.

Präsident (Candinas Martin, Präsident): Die Kommission beantragt, der Initiative keine Folge zu geben. Eine Minderheit Brenzikofer beantragt, der Initiative Folge zu geben.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 22.411/26244)

Für Folgegeben ... 61 Stimmen

Dagegen ... 126 Stimmen

(9 Enthaltungen)