

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### à l'interpellation Christiane Jaquet-Berger : Qui est le pilote de Mobilis ?

#### **Rappel de l'interpellation**

*Les utilisateurs de Mobilis jouissent d'un seul billet pour tous les trains, trams, bus, disponibles à n'importe quelle station du réseau : ce type de facilité s'est largement développé ces dernières années. La communauté tarifaire vaudoise Mobilis s'étend à la quasi-totalité du canton depuis le changement d'horaire de décembre 2010 et c'est un grand succès.*

*Les marges du canton sont également intégrées dans les communautés tarifaires voisines : FriMobil (districts de Broye-Vully et nord du district de Lavaux-Oron), Unireso (district de Nyon) et Onde verte (district du Jura-Nord vaudois).*

*De plus, les offres des abonnements inter et des city ticket permettent de combiner un trajet hors communautaire et la libre circulation dans les zones urbaines (Lausanne, Morges, Yverdon, Nyon, Vevey et Montreux) de la communauté tarifaire vaudoise. Ce ne sont pas moins de 11 entreprises de transport public qui ont permis l'harmonisation du système de distribution et de contrôle des billets, la base tarifaire Mobilis et de trouver des clés de répartition.*

*Le site de l'Etat proclame que : " **En coulisse, cette mécanique complexe est pilotée par l'Etat de Vaud.**"*

*C'est pourquoi je demande au Conseil d'Etat de bien vouloir renseigner le Grand Conseil sur les points suivants:*

- 1. Est-ce bien le canton qui fut le moteur et le facilitateur qui permirent la création de Mobilis ?*
- 2. Quel est le montant du financement cantonal de Mobilis en francs et quelle part représente-t-il en % par rapport aux autres sources de financement de Mobilis ? (part cantonale dans les infrastructures, les achats d'horaires, l'organisation, le conseil, etc) ?*
- 3. Mobilis, est-ce une entreprise privée, comme peuvent l'être Novartis ou la Migros, ou l'Etat a-t-il une responsabilité par rapport aux décisions prises au sein de Mobilis et à ses objectifs ?*
- 4. En résumé, quelle est la portée, le poids, la concrète signification des termes "piloter en coulisse" que l'Etat mentionne sur son site ? Y a-t-il un pilote ? Est-ce l'Etat ?*

*Souhaite développer.*

## Réponse du Conseil d'Etat

### 1. Est-ce bien le canton qui fut le moteur et le facilitateur qui permirent la création de Mobilis ?

En préambule, la phrase citée est un extrait de l'éditorial signé par le chef du Département des infrastructures annonçant l'extension de la Communauté tarifaire (bulletin no 3 de l'actualité de Mobilis publié en janvier 2010) et qui a été repris en partie sur le site Internet de l'Etat de Vaud / Mobilité / Transports publics / Communautés tarifaires / Extension de Mobilis :

*En coulisses, une mécanique complexe pilotée par l'Etat de Vaud. En effet, ce ne sont pas moins de 11 entreprises de transport public qui ont entrepris d'harmoniser leur système de distribution et de contrôle des billets, adopté la base tarifaire Mobilis et trouvé des clés de répartition équitables.*

*Sur scène, vous, l'usager. Ensemble vous avez effectué près de 110 millions de déplacements en 2009 ! L'extension de la communauté tarifaire est conçue pour convaincre encore plus de monde des avantages des transports publics.*

*De plus en plus performants, sûrs, économiques et fiables, ils s'imposent toujours plus comme la réponse à nos besoins de mobilité – et comme un moyen pour relever le défi du réchauffement climatique !...*

Le Département des infrastructures et son Service de la mobilité se sont en effet fortement impliqués pour inciter les entreprises de transport public à collaborer ensemble dans le cadre de la Communauté tarifaire vaudoise (CTV).

### 2. Quel est le montant du financement cantonal de Mobilis en francs et quelle part représente-t-il en % par rapport aux autres sources de financement de Mobilis ? (part cantonale dans les infrastructures, les achats d'horaires, l'organisation, le conseil, etc) ?

L'Etat de Vaud a assuré les principaux coûts d'études et d'adaptations des équipements de distribution et de contrôle des titres de transport, liés à l'extension de la communauté tarifaire.

En revanche, une fois l'extension réalisée, l'Etat de Vaud ne participe que de manière limitée aux frais généraux de gestion de la communauté tarifaire. Il contribue à raison de 50%, soit CHF 600'000.-, en 2011, pour un total de frais de gestion de la CTV d'environ CHF 1'200'000.-. L'autre moitié est à charge des entreprises.

Les autres frais de marketing et de distribution sont répartis entre les entreprises.

A titre de référence, le chiffre d'affaires annuel de Mobilis devrait s'élever à environ 160 millions de francs, montant réparti entre les entreprises selon l'utilisation effective des titres de transport. La clé de répartition des recettes est basée sur le chiffre d'affaires attribué à chaque zone, puis réparti entre les lignes de transport public selon le nombre de voyageurs et de voyageurs-kilomètres.

### 3. Mobilis, est-ce une entreprise privée, comme peuvent l'être Novartis ou la Migros, ou l'Etat a-t-il une responsabilité par rapport aux décisions prises au sein de Mobilis et à ses objectifs ?

Selon la législation fédérale, le tarif est du ressort des entreprises de transport partenaires de la CTV conformément aux articles 15 - Obligation d'établir les tarifs, 16 - Service direct et 17 – Organisation - de la loi sur les transports des voyageurs (LTV) :

- Article 15 - Obligation d'établir des tarifs

*" Les entreprises établissent les tarifs des prestations. Le tarif énumère les conditions auxquelles s'appliquent le prix défini pour le transport et les autres prestations y afférentes. ... "*

- Article 16 - Service direct

*" Pour le trafic longues distances, le trafic régional ainsi que le trafic local, les entreprises offrent en règle générale un seul contrat de transport au voyageur qui doit emprunter le*

*réseau de différentes entreprises. Si le besoin en est avéré, elles sont tenues de proposer un service direct pour le trafic longues distances et le trafic régional.*

*A cet effet, les entreprises établissent en commun des tarifs et des titres de transport. "*

– Art. 17 Organisation

*" Afin de garantir le service direct, les entreprises règlent leurs relations réciproques. Elles fixent notamment:*

*a. les domaines de collaboration ;*

*b. les conditions de participation au service direct ;*

*c. la répartition des coûts administratifs communs ;*

*d. la répartition des recettes provenant du transport de voyageurs ;*

*e. la responsabilité collective et l'action récursoire.*

<sup>2</sup> *Lorsqu'un service direct est particulièrement important, l'OFT peut imposer d'autres exigences à l'organisation.*

<sup>3</sup> *Les accords sur le service direct et la responsabilité ne doivent tenir compte des intérêts particuliers des entreprises que dans la mesure où les intérêts globaux des transports publics ne sont pas lésés. Ces accords doivent être soumis à l'approbation de l'OFT.*

<sup>4</sup> *Si les entreprises n'assurent pas dans un délai raisonnable un service direct répondant aux besoins, l'OFT prend les décisions nécessaires."*

En application de ces dispositions du droit fédéral, les entreprises ont constitué une société simple pour régler leurs relations dans le cadre de la CTV. L'article 1.1 du contrat constitutif de la société simple fixe la disposition suivante :

- *En tant que concessionnaires de certaines lignes de transport public dans le canton de Vaud, dont tout ou partie de l'exploitation est soutenue financièrement par l'Etat de Vaud, CFF, LEB, CarPostal, MBC, TL, NSiCM, TRAVYS, AVJ, VMCV et MOB (ci-après les parties) déclarent constituer entre eux une société simple au sens des art. 530 et ss. du Code des obligations.*

Le but de cette société simple est d'encourager et de faciliter l'utilisation des transports publics en proposant notamment le libre choix du moyen de transport public à l'intérieur de la Communauté ainsi qu'un système tarifaire uniforme et transparent.

Elle est dirigée par un Comité directeur qui constitue l'organe supérieur de la Communauté.

Ce Comité directeur est composé d'un représentant de chacune des parties au contrat de société simple ainsi que d'un représentant de l'Etat de Vaud qui participe aux délibérations avec voix consultative. L'Office fédéral des transports peut également se faire représenter avec voix consultative aux délibérations du Comité directeur.

Le contrat de société simple est soumis à l'approbation de l'Office fédéral des transports, qui s'assure de sa comptabilité avec le droit fédéral, et du Département des infrastructures.

**4. En résumé, quelle est la portée, le poids, la concrète signification des termes "piloter en coulisse" que l'Etat mentionne sur son site ? Y a-t-il un pilote ? Est-ce l'Etat ?**

Le Comité directeur de la CTV constitue l'organe supérieur de la Communauté (voir réponse à la question 3).

En revanche, se référant à l'éditorial de janvier 2010, mentionné en réponse à la question 1, "piloter en coulisses" signifiait que l'Etat a soutenu et encouragé les entreprises de transport à collaborer entre elles pour assurer l'extension de la communauté tarifaire vaudoise. Ce rôle de "facilitateur" a contribué au succès de la collaboration entre 11 entreprises de taille très diverse : les CFF SA constituent la plus

grande entreprise de transport public du pays, alors que les Autotransports de la Vallée de Joux (AVJ) n'exploitent en qualité d'entreprise concessionnaire qu'une seule ligne de bus le long du lac de Joux. Ces entreprises assurent des prestations d'importance nationale (CFF Grandes lignes), régionale ou locale.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 1 février 2012.

Le président :

*P. Broulis*

Le chancelier :

*V. Grandjean*