

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Fabienne Despot – Qui paie le contrôleur ?

Rappel de l'interpellation

La fréquence des contrôles dans les trains suisses varie significativement selon l'heure, le lieu et le type de train. Les trains directs et intercity semblent faire l'objet de contrôles que l'on pourrait qualifier de systématiques, alors que le suivi dans les trains régionaux est manifestement moins assidu. L'on peut constater avec étonnement que ce contrôle est quasi-inexistant dans les trains régionaux qui sillonnent le canton de Vaud.

Cette absence de contrôle pose plusieurs problèmes ; je n'en soulèverai ici que deux.

- *Les usagers fréquents font également le constat de l'absence d'un contrôleur, ce qui encourage les plus indisciplinés d'entre eux à se comporter d'une manière peu adéquate et peu civilisée. A titre d'exemple, les places de première classe sont régulièrement squattées par des voyageurs dont le comportement détonne avec l'entourage et qui dérangent les autres usagers. Ceci peut paraître sans importance, mais le voyageur qui accepte une surtaxe de 60 % du prix du billet pourrait être en droit de demander un confort qui correspond à cette augmentation de prix.*
- *Si ce premier point relève surtout de la qualité du service que les exploitants ferroviaires désirent offrir à leur clientèle, le second est plus délicat. L'absence de contrôle est non seulement un encouragement à la resquille, mais également à des actes plus destructifs, à l'exemple du viol qui eût lieu dernièrement sur la ligne Lausanne-Vallorbe.*

Cette absence de contrôle paraît bien plus manifeste dans le canton de Vaud que dans les trains régionaux d'autres cantons, tant en Suisse romande qu'en Suisse alémanique.

Au vu de ce qui précède, je pose au Conseil d'État les questions suivantes :

- *Le canton de Vaud participe-t-il aux frais de contrôle dans les trains régionaux, non seulement sur les lignes exploitées par des sociétés locales, mais également sur les lignes CFF ?*
- *Si c'est le cas, quelle est cette participation et est-elle équivalente à ce que versent d'autres cantons pour la même tâche ? Les exploitants, notamment les CFF, l'estiment-ils suffisante pour effectuer les contrôles de manière efficace et si oui, faut-il en conclure que les exploitants et l'État considèrent que la situation actuelle est acceptable ?*
- *Si ce n'est pas le cas, le Conseil d'État est-il conscient que l'insuffisance des contrôles dans les trains régionaux représente un encouragement aux incivilités et une facilité pour perpétrer des actes dangereux, et entend-il aborder ce sujet lors de prochaines discussions avec les exploitants des lignes ferroviaires ?*

Souhaite développer.

(Signé) Fabienne Despot

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le système des transports publics repose sur un modèle de contrat entre l'entreprise de transport et le voyageur. La loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV RS 745.1) et son ordonnance fixe les droits et les obligations des parties. L'article 19 de la LTV dispose que « *Par le contrat de transport de voyageurs, l'entreprise s'engage, moyennant un prix, à transporter une personne d'une station à une autre* ». « *Le contrat confère au voyageur le droit d'utiliser les prestations annoncées dans l'horaire ainsi que les prestations supplémentaires accessibles au public* ».

L'article 20 de la LTV précise que « *Le voyageur qui ne peut présenter un titre de transport valable doit attester de son identité et payer le prix de sa course ainsi qu'un supplément. S'il ne paie pas immédiatement, il est appelé à fournir des sûretés. A défaut, il peut être exclu du transport* ».

Afin d'organiser et de coordonner les activités dans la branche des transports, les entreprises au bénéfice d'une concession ont édicté en commun des dispositions tarifaires générales ainsi que des dispositions pour les voyageurs sans titres de transport valable / abus, falsification.

Partant de des bases légales susmentionnées et des dispositions tarifaires, il convient de rappeler le fonctionnement général du système de contrôle dans les entreprises de transports ferroviaires.

Deux types de trafic voyageurs fonctionnent avec des règles différenciées. D'une part le trafic « grande ligne » et d'une autre part le trafic « régional ».

Le trafic « grande ligne » est constitué des liaisons nationales et suprarégionales opérées par les CFF dans la plus grande partie des cas. Il couvre les liaisons les plus importantes et les plus rentables du territoire. Il doit être auto financé, sans indemnités des pouvoirs publics. Chaque train est accompagné par du personnel qui vérifie, renseigne, et vend les titres de transports.

En ce qui concerne le trafic « régional », celui-ci est commandé par les cantons et la Confédération. Il couvre des liaisons intra cantonales et ne parvient pas à être auto financé. Les coûts non couverts par les recettes font l'objet d'une indemnisation sur la base d'une offre financière contraignante. Les trains ne sont pas systématiquement accompagnés par du personnel. Il est prévu un système d'autocontrôle par les voyageurs et de contrôles sporadiques effectués par le personnel des compagnies ferroviaires et de bus.

Le système d'autocontrôle permet d'infliger des amendes et des frais en cas de resquille ou de titres de transports non valables. Les mesures peuvent aller jusqu'à l'exclusion du transport. Les contraventions sont fixées en vertu de l'article 57 de la LTV.

Dans le trafic régional, l'accompagnement des trains est planifié par les entreprises de transports en fonction de l'offre horaire produite. Lorsque le nombre de courses augmente, suite à une hausse de cadence par exemple, le nombre de contrôle augmente également. Le taux d'accompagnement planifié des trains CFF sur le réseau RER vaudois représente environ 30% du total des heures de l'horaire. Ce taux est comparable à ceux en vigueur auprès des cantons voisins.

Le même système prévaut pour les trains régionaux des entreprises vaudoises ; en moyenne le taux d'accompagnement planifié des trains représente environ 25% du total des heures de l'horaire.

Réponses aux questions

- ***Le canton de Vaud participe-t-il aux frais de contrôle dans les trains régionaux, non seulement sur les lignes exploitées par les sociétés locales mais également par les CFF ?***

Oui, les frais d'accompagnement des trains et de sécurité des personnes sont des coûts intégrés dans l'offre financière contraignante biennale liant les commanditaires de l'offre et les entreprises de transport public.

- ***Si c'est le cas, quelle est cette participation et est-elle équivalente à ce que versent d'autres cantons pour la même tâche ? Les exploitants, notamment les CFF, l'estiment-ils suffisante pour effectuer les contrôles de manière efficace et si oui, faut-il en conclure que les exploitants et l'État considèrent que la situation actuelle est acceptable ?***

En 2018, le montant planifié pour les contrôles représente CHF 6'737'000.- auquel vient s'ajouter un montant de CHF 1'634'800.- pour la sécurité.

En ce qui concerne les lignes exploitées par les CFF, s'agissant d'un système national, les mêmes standards sont appliqués dans les différents réseaux régionaux des cantons. Les montants versés par d'autres cantons voisins sont également proportionnels au volume de l'offre horaire proposé.

Le système mixte de l'autocontrôle et du contrôle sporadique est un compromis entre un accompagnement systématique des trains et l'absence de tout contrôle des trains. L'accompagnement systématique est un dispositif coûteux et moins efficace en trafic régional en raison de distances plus courtes entre les arrêts par rapport au trafic longue distance qui, de fait, connaît des distances inter arrêt plus longues permettant un contrôle effectifs des voyageurs.

Les entreprises ferroviaires poursuivent également l'objectif d'avoir un taux de resquille le plus faible possible. Les taux de resquille se situent dans une fourchette de 4,9 % à 9,21 % dans le périmètre de la communauté tarifaire vaudoise.

Le système en place dans le trafic régional présente l'avantage d'être moins onéreux et ciblé. Il ne peut toutefois pas être exclu qu'en raison d'aléas d'exploitation certains contrôles planifiés ne puissent pas être effectués respectivement que des voyageurs perturbent la bonne marche des courses par un comportement inadéquat. Il y a parfois, dans ce type de cas, un délai de réponse long de la part des entreprises de transport public pour améliorer la situation à bord.

Dans le contexte du transport public cantonal, le Conseil d'État estime que le système de contrôle est proportionné et répond en grande partie aux exigences.

- ***Si ce n'est pas le cas, le Conseil d'État est-il conscient que l'insuffisance des contrôles dans les trains régionaux représente un encouragement aux incivilités et une facilité pour perpétrer des actes dangereux, et entend-il aborder ce sujet lors de prochaines discussions avec les exploitants des lignes ferroviaires ?***

Comme mentionné à la question numéro 2, le système de contrôle dans le trafic régional est un compromis.

Le Conseil d'État veillera à ce que la part de contrôle à bord des trains reste en cohérence avec les développements des cadences des trains régionaux afin de garantir un niveau de qualité et de sécurité acceptable lors des déplacements de tous les usagers.

En ce qui concerne le trafic national, dans le cadre de la discussion de l'été 2018 portant sur les horaires 2019, le Conseil d'État a demandé aux CFF de renforcer la présence du personnel d'accompagnement des trains RegioExpress circulant entre Vevey – Lausanne – Genève. Ces trains enregistrent une forte fréquentation et, de l'avis du Conseil d'État, ceux-ci doivent faire l'objet d'une attention accrue notamment en soirée. Cette requête a été transmise aux CFF.

Les CFF, dans leur courrier du 12 juillet 2018 ont répondu favorablement à cette demande. Un concept d'accompagnement des trains est en cours de développement. Les CFF vont progressivement augmenter la présence du personnel d'accompagnement dans cette catégorie de train ceci à partir du début de l'année 2019. Un accompagnement ponctuel en matinée et en soirée sera mis en place puis, celui-ci sera étoffé en cours d'année selon une mise à disposition progressive du personnel requis.

Le Conseil d'État continuera à suivre l'évolution de cette thématique importante pour la sécurité des voyageurs et pour la qualité du transport public dans notre canton.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 21 novembre 2018.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean