

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Thierry Dubois et consorts - Les prix de la Communauté tarifaire vaudoise (CTV) ne sont-ils pas surfaits ?

Rappel de l'interpellation

En 2004, la Communauté tarifaire vaudoise (CTV) a été fondée à Lausanne puis s'est étendue progressivement dans le reste du canton de Vaud. Prochainement, elle s'étendra encore un peu plus jusqu'au Chablais, achevant ainsi de couvrir tout le territoire vaudois excepté le Pays-d'Enhaut.

Le but d'un tel réseau est de faciliter l'accès des utilisateurs aux transports publics.

Le billet Mobilis a donc été introduit dans cet objectif. Cette harmonisation du réseau et de la pratique tarifaire doit — dans l'esprit de service public — représenter un avantage financier pour l'utilisateur. Ce dernier s'attend donc à payer son billet moins cher et à profiter d'un encouragement à voyager avec les transports publics.

Or, les quelques exemples suivants indiquent que la CTV pratique des prix bien supérieurs à des offres similaires dans d'autres réseaux de transports publics :

L'abonnement annuel auprès d'Unireso — tout le canton de Genève — coûte en 2015 : 500 francs.

L'abonnement annuel auprès de Mobilis — uniquement zones 11 et 12 — coûte en 2015 : 720 francs.

La carte journalière auprès de Mobilis — toutes les zones — coûte en 2015 : 54 francs.

La même prestation coûte 33.60 francs pour le réseau ZVV — région de Zurich — 17.80 francs pour le réseau TNW — région de Bâle.

L'interpellant prie donc le Conseil d'Etat de répondre aux trois questions suivantes :

- 1. Le Conseil d'Etat considère-t-il que le but d'un réseau unifié dans notre canton a, entres autres, pour conséquence de proposer un prix du billet attractif ?*
- 2. Le Conseil d'Etat peut-il expliquer pourquoi le prix de l'abonnement ou de la carte journalière est significativement plus élevé dans la CTV que dans d'autres communautés de tailles comparables ?*
- 3. L'introduction du Chablais dans la zone tarifaire précitée va-t-elle avoir une influence sur le prix de vente des billets ? Si oui, le Conseil d'Etat peut-il détailler sa réponse ?*

Ne souhaite pas développer.

(Signé) Thierry Dubois et 19 cosignataires

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Définition de la Communauté tarifaire vaudoise (CTV) - Tarif Mobilis commun

La communauté tarifaire vaudoise est constituée de 13 entreprises de transport public, à savoir tl, CFF, MBC, CarPostal, LEB, TPN, NStCM, MOB, MVR, VMCV, TRAVYS, AVJ et TPC.

Le rôle de la CTV est d'offrir un tarif commun par les treize entreprises précitées, tarif appelé Mobilis, dans le périmètre de la CTV qui couvre la quasi-totalité du territoire du canton de Vaud.

La base tarifaire d'une communauté tarifaire se réfère à un découpage du périmètre desservi en zones. Le tarif communautaire Mobilis à payer pour un déplacement donné est calculé selon le nombre de zones parcourues. Il donne accès à un périmètre choisi pour une durée déterminée. Le client peut librement utiliser les moyens de transport qui lui conviennent au sein des zones acquises pour optimiser son voyage et gagner en flexibilité.

Fonctionnement de la communauté tarifaire vaudoise

En application des dispositions du droit fédéral (art. 17 de la loi sur le transport des voyageurs, LTV), les treize entreprises partenaires de la CTV ont constitué une société simple pour régler leurs relations dans le cadre de la communauté tarifaire. Le contrat de société simple est soumis à l'approbation de l'Office fédéral des transports (OFT) qui s'assure de la compatibilité avec le droit fédéral. Le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) approuve également le contrat.

La Communauté tarifaire vaudoise (CTV) est dirigée par un Comité directeur (CODIR) qui constitue l'organe supérieur de la communauté. Les décisions du CODIR en matière de tarif doivent être prises à l'unanimité.

La direction opérationnelle de la CTV est assurée par la "cellule" CTV. Elle est composée d'un président (poste à 40%), du responsable opérationnel, du gestionnaire commercial, d'un chargé de projet marketing (50%) et d'un secrétariat à 70%.

Tarification – compétence des entreprises de transport public

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 ; RS 745.1) :

- *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."

– Article 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.*

Lorsque qu'un service direct est particulièrement important, l'OFT peut imposer d'autres exigences à l'organisation.

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.

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

Réponses aux questions

1. Le Conseil d'Etat considère-t-il que le but d'un réseau unifié dans notre canton a, entres autres, pour conséquence de proposer un prix du billet attractif ?

Le but de la Communauté tarifaire vaudoise (CTV) est de proposer un tarif commun et unique appelé Moblis permettant de circuler sur les lignes de 13 entreprises de transport du canton et qui desservent le périmètre de la CTV correspondant aujourd'hui à quasiment l'entier du territoire cantonal, à l'exception des trois communes du Pays d'Enhaut.

Le tarif Moblis à payer pour un déplacement donné est calculé selon le nombre de zones parcourues et donne accès à un périmètre choisi durant une durée déterminée. En fonction de ces critères, le client peut librement choisir les moyens de transport qui lui conviennent. L'utilisateur peut donc voyager en toute flexibilité en changeant de bus, de métro ou de train avec le même billet.

Précédemment, le client qui utilisait plusieurs réseaux de transport devait acheter des billets séparés et à chaque fois il devait s'acquitter d'un coût de prise en charge. Avec le système de tarif communautaire par zone, le client ne paie qu'une fois la prise en charge et, de ce fait, le tarif Moblis appliqué pour un déplacement combinant plusieurs entreprises de transport est inférieur à ce que serait l'addition de plusieurs titres de transport. A titre d'exemple, la relation Yverdon-Lausanne est proposée aujourd'hui avec un billet Moblis 10 zones au prix de 18.60 francs (ou 9.30 francs à demi-tarif) avec une validité de 3 heures. Ce billet Moblis comprend, en plus du parcours, le prix du réseau de bus urbains d'Yverdon et celui des bus et métros de l'agglomération lausannoise. Le prix du Service direct (tarif national) pour cette relation serait de 23.30 francs plein tarif (ou 13.10 francs à demi-tarif) pour le parcours CFF et les transports locaux. La comparaison de ces prix montre que le tarif combiné de Moblis est compétitif pour le même déplacement, soit -20% pour le plein tarif et -29% pour le demi-tarif.

De manière générale et afin de garantir les recettes des entreprises participantes de la CTV, le niveau des prix de la communauté tient compte des éléments principaux suivants :

- Taux de couverture des charges par les recettes des entreprises de transport public : pour les entreprises de transport public, le tarif doit permettre de garantir un taux de couverture des charges par les recettes voyageurs, le solde étant couvert par les indemnités des pouvoirs publics. A titre d'exemple, le taux de couverture moyen pour les lignes de transport comprises dans la CTV se situe à 39% (en 2016), ce qui signifie que le client paie un peu plus d'un tiers des coûts

effectifs des prestations de transport public. Pour le gouvernement, la contribution demandée au client paraît acceptable par rapport à la part des indemnités payée par le canton (177 millions de francs) pour assurer les prestations de transport public, sans compter les contributions de la Confédération et des communes ni les importantes contributions d'investissement octroyées également par les pouvoirs publics. A titre de comparaison, le taux de couverture moyen des recettes voyageurs de la ZVV est de l'ordre de 52%, ce qui montre que le client zurichois est davantage sollicité financièrement que l'utilisateur vaudois des transports publics.

- Niveau tarifaire : de manière générale le niveau tarifaire est un des critères qui détermine le montant des indemnités allouées aux entreprises de transport pour les prestations commandées par les commanditaires. Toute baisse du tarif, à prestations égales, engendrerait donc une augmentation des subventions à octroyer pour couvrir les déficits des entreprises, financée par les ressources des collectivités publiques commanditaires. Les entreprises ne sont en effet pas autorisées à accumuler des bénéfices grâce au transport public, et le Canton surveille jusqu'à leurs réserves au passif du bilan. La priorité donnée par le Conseil d'Etat est le maintien d'un niveau de prix acceptable et de privilégier une augmentation des subventions pour développer l'offre de prestations et les investissements dans le matériel roulant et les infrastructures. L'amélioration de l'offre constitue un paramètre important pour rendre le transport public attractif et encourager le transfert modal de la route vers le transport public.
- Adaptation des tarifs : chaque année, le tarif du Service direct (tarif national), est réévalué et le cas échéant adapté. En règle générale, une modification des tarifs Mobilis intervient en même temps qu'une modification des prix au niveau national. Si l'Etat refuse une hausse tarifaire demandée par les entreprises, en application de la convention passée avec la CTV et l'Etat de Vaud, ce dernier devrait financer les manques à gagner en découlant. C'est une option que le Conseil d'Etat ne souhaite pas suivre. De ce fait, le tarif Mobilis est régulièrement adapté.

La fixation des tarifs Mobilis de la CTV sont fixés par les treize entreprises partenaires de la CTV qui sont compétentes. Toute décision relative aux tarifs doit être prise à l'unanimité des membres du Comité directeur de la CTV selon le contrat constitutif de société simple qui institue la CTV. L'Etat, par son Département en charge des transports publics est associé aux discussions tarifaires et veille à maintenir un niveau tarifaire raisonnable et en lien avec les améliorations de l'offre mises en place.

Le Conseil d'Etat est donc d'avis que le système tarifaire offert par la Communauté tarifaire vaudoise représente une facilité tarifaire pour les usagers du canton. En effet, le billet Mobilis permet d'emprunter plusieurs entreprises de transport dans les zones acquises avec un titre de transport unique, à un tarif plus avantageux que l'addition de plusieurs billets achetés séparément. Ce système tarifaire vise donc à encourager l'utilisation des transports publics grâce à des prix jugés attractifs.

2. Le Conseil d'Etat peut-il expliquer pourquoi le prix de l'abonnement ou de la carte journalière est significativement plus élevé dans la CTV que dans d'autres communautés de tailles comparables ?

La base tarifaire d'une communauté tarifaire est une zone. Dans le cas de Mobilis, le découpage prend pour référence de base des zones d'un diamètre d'environ cinq kilomètres. Le zonage est également ajusté en tenant compte des conditions locales et de la topographie (pentes et coupures naturelles). Le périmètre Mobilis comprend un nombre élevé de zones (129 au total), ce qui permet d'avoir une progression tarifaire qui tient compte de la distance parcourue.

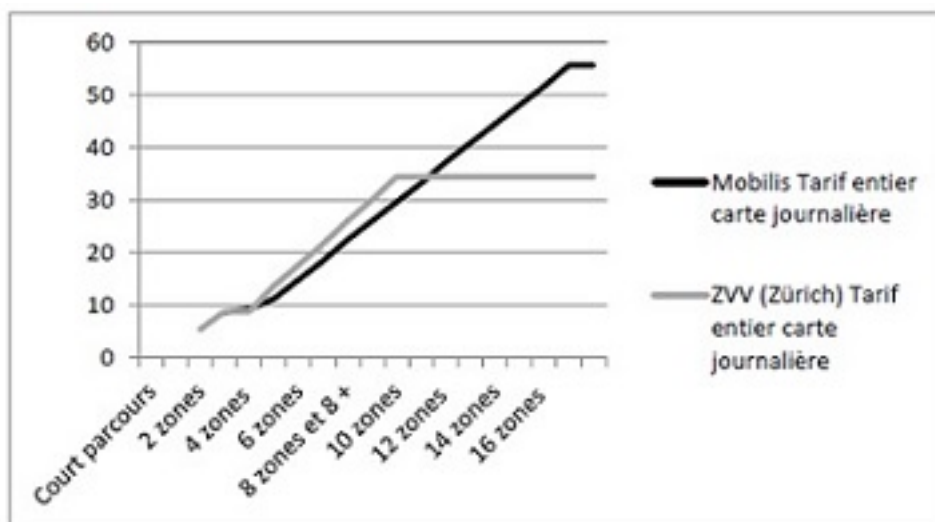
Le zonage et le tarif de la CTV sont de la compétence des entreprises de transport partenaires de Mobilis, conformément à la législation fédérale précitée (article 16 de la loi fédérale sur le transport de voyageurs).

Le tarif par titre de transport est basé sur une grille dont le prix et la durée de validité évolue en fonction du nombre de zones achetées. Le prix par zone est généralement dégressif.

La construction de la grille tarifaire est basée sur le prix du billet tarif entier 2 zones, ce qui assure la cohérence des prix de la grille pour tout l'assortiment des titres de transport. Cette grille tarifaire tient compte également d'un prix "socle" pour la prise en charge du voyageur, pratique prévue dans les dispositions fédérales applicables. Ce prix "socle" explique par exemple que pour les billets et cartes journalières (1 et 2 zones), le demi-tarif ne correspond pas à une réduction de 50%.

Le tarif de la communauté tarifaire Unireso du canton de Genève est particulièrement bas. En effet, à la suite d'une initiative déposée en 2011 demandant la baisse des tarifs, intitulée "Stop aux hausses des tarifs des transports publics genevois" et au scrutin 2014 favorable à cette initiative, tous les tarifs des titre de transport "tout Genève" (zone 10 unique à Genève) ont sensiblement baissé. Ainsi, l'abonnement adulte "tout Genève" est passé de CHF 700 à CHF 500.- représentant une baisse de 28.6%. A titre indicatif, le chiffre d'affaires Unireso 2015 a diminué de l'ordre de 10 millions de francs (-6.2%). Le Canton de Genève a dû compenser le manque à gagner des opérateurs par une indemnité supplémentaire de l'ordre de CHF 8 millions en 2015 pour empêcher de trop péjorer les prestations. La baisse des tarifs, malgré les efforts financiers du Canton de Genève, a tout de même conduit à des diminutions de prestations de plus de 4%. Un nouveau scrutin populaire, en 2017, a, à nouveau, refusé l'augmentation tarifaire demandée au niveau national en décembre 2016, ce qui se traduit par des indemnités supplémentaires du Canton de Genève pour 2017 et 2018 afin de compenser la diminution du chiffre d'affaires des opérateurs d'Unireso. A relever que la baisse des tarifs n'a pas engendré d'augmentation significative de la fréquentation des transports publics genevois. Cette situation particulière du canton de Genève, avec la baisse de tarifs de 2014 et le refus d'augmenter les tarifs en 2016, explique la différence tarifaire constatée entre Mobilis et Unireso. Comme le montre le second graphique ci-après, le tarif Unireso est le plus bas des principales communautés tarifaires suisses.

Le tableau ci-dessous montre la disparité entre les prix par zones des cartes journalières entre Mobilis et ZVV (CT de Zurich) :



La carte journalière zurichoise offre un court parcours et un tarif 1-2 zones, mais pas de 1 zone alors que le tarif Mobilis se décline progressivement en 1 zone, 2 zones etc. ce qui rend le tarif difficile à comparer pour les petits trajets. Ensuite, le graphique montre que le tarif de la carte journalière Mobilis est plus avantageux que celui de la CT zurichoise pour les déplacements de 3 à 8 zones.

En revanche, la carte de Zurich plafonne à 8 zones alors que Mobilis a fixé son plafond à 15 zones. En

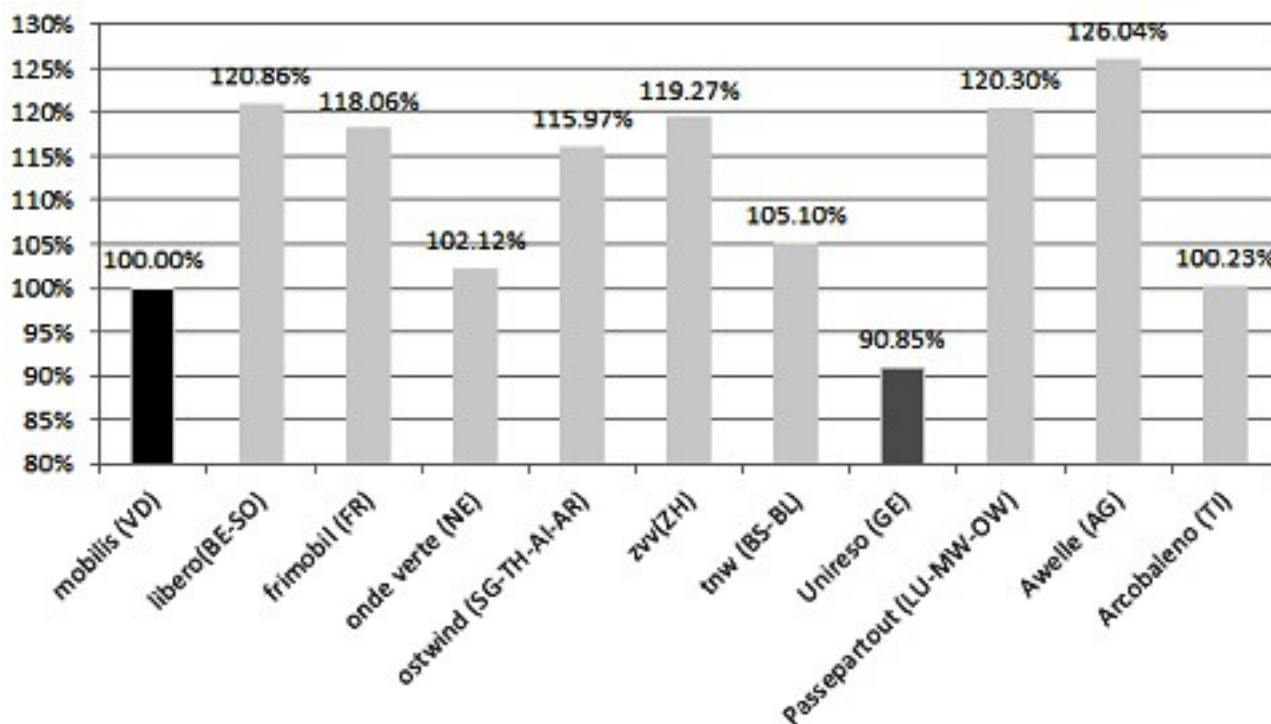
effet, la carte journalière de Mobilis est calculée en fonction du prix du billet et vaut deux billets à partir de 3 zones jusqu'au plafond de 15 zones. Cette option est faite pour encourager l'utilisation des transports publics et faciliter les allers et retours durant une journée. Les entreprises de Mobilis ont fixé le plafond de la carte journalière à 15 zones car plusieurs destinations dans le canton sont éloignées du centre du canton. Les entreprises souhaitent dans ces cas encaisser des recettes correspondant à la consommation effective. Par exemple, la relation Lausanne-Les Diablerets compte 15 zones. Ce plafonnement pourra être évalué après quelques années de pratique, et si le nombre de cartes journalières 13, 14 ou 15 zones vendues se révèle faible, la discussion sur l'opportunité d'abaisser le plafond pourra avoir lieu. Quant au plafonnement de la carte journalière à Zurich à 8 zones, il s'explique par le fait que les centres qui sont Zurich et Winterthur sont atteignables dans la majorité des cas avec des relations sur 8 zones. Il faut également considérer que la taille des zones entre les deux communautés tarifaires diffère quelque peu.

En conclusion, ce graphique permet de constater des disparités dans la construction du tarif de la carte journalière entre deux communautés tarifaires suisses et la difficulté de comparaison des tarifs communautaires. Une comparaison de titre de transport à titre de transport entre les communautés tarifaires n'a pas forcément beaucoup de sens. Chaque communauté a son approche commerciale en fonction notamment du périmètre, du réseau de transport, de l'environnement urbain ou régional, du tissu économique, etc.

Ainsi, chaque Communauté tarifaire a son autonomie tarifaire pour fixer l'assortiment des titres de transport et le niveau tarifaire de ses produits afin de tenir compte des spécificités régionales. Ainsi, les prix de la CTV tiennent compte du périmètre très étendu de la communauté comprenant une agglomération principale (Lausanne) et des agglomérations secondaires (Nyon, Morges, Yverdon, Vevey/Montreux, Aigle), un réseau RER étendu reliant Allaman à Payerne, Vallorbe à Villeneuve, des trains régionaux avec de la crémaillère permettant de rejoindre le Jura (NSTCM, TRAVYS), les Préalpes (MVR) et les Alpes Vaudoises (AL, BVB et ASD). A ce titre, la configuration de la CTV est bien différente de la CT Unireso couvrant le canton/Ville de Genève comptant une zone unique "tout Genève".

Mobilis offre un tarif Sénior que l'on ne trouve pas dans toutes les communautés tarifaires, seulement les CT de Berne, Bâle, Neuchâtel et Genève offrent ce tarif en Suisse. Mobilis offre des abonnements transmissibles et des abonnements hebdomadaires, ce qui n'est pas non plus généralisé dans toutes les communautés. Des disparités existent dans l'assortiment et les prix entre les communautés tarifaires. Dès lors, cela n'a pas beaucoup de sens de comparer un titre de transport particulier entre communauté tarifaire, chaque communauté ayant ses règles de construction de la grille tarifaire. L'essentiel est la comparaison tarifaire dans son ensemble, comme présenté ci-dessous, qui permet de montrer que le tarif des principaux titres de transport Mobilis figure parmi les plus attractifs de Suisse après ceux de Genève (artificiellement bas) et du Tessin.

En appliquant les tarifs actuels des autres communautés tarifaires au volume des ventes 2017 des principaux titres de transport Mobilis (billets court parcours ; billets entiers et réduits ; cartes journalières, abonnements mensuels et annuels junior/adulte/sénior), on obtient des chiffres d'affaires indicatifs permettant d'en générer un comparatif des prix (valeurs 2018) entre les principales communautés tarifaires suisses, comme suit :



De manière générale, le Gouvernement constate que le tarif Mobilis est parmi ceux les plus avantageux de Suisse. Il est d'avis de garder l'autonomie tarifaire régionale afin que le tarif pratiqué par la CTV permette de maintenir un niveau de recettes suffisant aux entreprises vaudoises de transport partenaires de la CTV tout en offrant des prix concurrentiels à la clientèle vaudoise.

3. L'introduction du Chablais dans la zone tarifaire précitée va-t-elle avoir une influence sur le prix de vente des billets ? Si oui, le Conseil d'Etat peut-il détailler sa réponse ?

L'extension du périmètre Mobilis à l'entier du Chablais vaudois a été introduite en décembre 2016. L'extension du périmètre sur cette région n'a pas modifié la grille tarifaire de Mobilis à l'exception du déplafonnement de l'abonnement toutes zones. La décision du déplafonnement de l'abonnement a en effet été prise par le Comité directeur en date du 26 avril 2016 dans le contexte de cette extension du périmètre de la CTV à la région du Chablais vaudois.

Avec un périmètre CTV couvrant tout le territoire du canton, les entreprises de la CTV ont souhaité déplafonner l'abonnement toute zone en passant de "10 zones et +" à "12 zones et +". Aujourd'hui l'abonnement Adulte entier toute zone de Mobilis coûte 8 francs de plus que le même abonnement valable sur 10 zones. Le prix de cet abonnement toute zone, valable sur l'entier des réseaux de transport public du canton, y compris dans la région touristique des Alpes vaudoises, reste très acceptable compte tenu de la densité de l'offre de transport et du périmètre disponible.

Par ailleurs, en décembre 2016, une adaptation générale des tarifs Mobilis est intervenue mais indépendamment du projet d'extension. La hausse tarifaire de décembre 2016 a fait suite à la décision du Conseil fédéral d'augmenter le prix d'utilisation du réseau ferroviaire (prix des sillons) entraînant une adaptation des tarifs sur le plan national et local.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 20 juin 2018.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean