

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

**à l'interpellation Grégory Bovay et consorts au nom du groupe PLR – Resquille dans les transports publics : quelles conséquences pour le Canton de Vaud ?
(26_INT_17)**

Rappel de l'interpellation

L'Alliance SwissPass a livré ses statistiques de la resquille dans les transports publics. Les chiffres de l'an dernier sont en hausse. Ainsi en 2025, 1'173'295 passagers ont été contrôlés sans titre de transport valable en Suisse, entraînant un coût de 200 millions de francs en 2024 lié à cette fraude. Ces pertes doivent ensuite être compensées par les voyageurs avec un ticket valide et la collectivité, soit par les passagers honnêtes et les contribuables.

Dans ce contexte, je me permets de poser les questions suivantes :

- 1. Quels sont les chiffres relatifs à la fraude dans les transports publics dans le canton de Vaud pour les années passées, notamment en 2024 et 2025 ?*
- 2. De quelle manière ces coûts sont-ils reportés sur le prix des titres de transport et pour la collectivité vaudoise ?*
- 3. Quelles mesures ont été prises ou sont prévues par le Conseil d'État pour lutter contre ce phénomène croissant ?*

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat est conscient que la fraude est un phénomène bien réel, qui génère des pertes importantes à l'échelle nationale et soulève par ailleurs des enjeux en termes d'équité entre les usagers et usagers. Clairement identifié par la branche des transports publics, ce phénomène nécessite une vigilance accrue, et notamment la mise en place de mesures de prévention et de contrôle adaptées.

En préambule, il rappelle que la compétence en matière de contrôle des titres de transport est dévolue aux entreprises de transport elles-mêmes, conformément aux dispositions de la loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1), notamment son article 12, qui oblige les voyageurs à être munis d'un titre de transport valable, et l'Ordonnance sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (OOST ; 745.21).

Les modalités concrètes de contrôles (équipes en uniformes ou en civil, fréquence, etc.) relèvent de l'appréciation des entreprises. Elles sont adaptées en fonction du mode de transport, du type de réseau (urbain, régional).

De manière générale, ces contrôles existent et ont des effets aussi bien directs (perception et récupération partielle des pertes) qu'indirects (dissuasion). Ils ont cependant des coûts non négligeables. C'est pourquoi ils doivent être appréciés au regard des pertes évitées et de l'effet dissuasif qu'ils exercent. L'enjeu consiste dès lors à dimensionner les dispositifs de contrôle de manière proportionnée et ciblée.

Par ailleurs, il est établi que le taux de resquille mesuré évolue mécaniquement en fonction de l'intensité du contrôle : une augmentation du nombre de contrôleurs et de la fréquence des vérifications se traduit par une hausse du taux constaté, sans que cela reflète nécessairement une aggravation du phénomène.

Réponses aux questions

Quels sont les chiffres relatifs à la fraude dans les transports publics dans le canton de Vaud pour les années passées, notamment en 2024 et 2025 ?

Au total, 13 entreprises de transport public sont actives sur le territoire cantonal. La diversité des situations (entreprises urbaines ou régionales, hétérogénéité du nombre et du type de contrôles, effectifs de contrôleurs, etc.), ainsi que l'absence d'une approche systématique et harmonisée du traitement de la resquille par les entreprises ne permet pas d'agréger de manière fiable des données à l'échelle de l'ensemble des compagnies de transport. Le Conseil d'Etat n'est donc pas en mesure de chiffrer de manière fiable les coûts de la fraude dans les transports publics en 2024 et 2025.

Tout au plus pouvons-nous signaler que l'Alliance SwissPass fait état d'une diminution globale de 1.83% de voyageurs sans titre de transport valable en 2025 par rapport à 2024 dans le canton. En raison de périmètres de contrôle différents – notamment en ce qui concerne le moment et la fréquence des contrôles, le nombre de personnes contrôlées ainsi que les compositions de trains ou de véhicules utilisées – il y a lieu toutefois de considérer ce chiffre avec prudence : ils ne permettent pas d'évaluer de manière certaine l'évolution de la fraude et son impact sur les recettes des transports publics.

Le Conseil d'Etat souhaite que le contrôle de voyageurs et de la resquille soit harmonisé à l'échelle des entreprises de transport public vaudoises. Les démarches déjà finalisées ou actuellement cours, telles que la nouvelle gouvernance de Mobilis et le projet de fusion des entreprises LEB, MBC et Travys constituent des leviers qui permettront de développer des projets communs à l'échelle des compagnies, en particulier sur cette thématique.

De quelle manière ces coûts sont-ils reportés sur le prix des titres de transport et pour la collectivité vaudoise ?

Il n'existe pas de mécanisme de répercussion des coûts de la resquille sur les tarifs des transports publics, ni au niveau suisse, ni au niveau vaudois.

Bien entendu, la resquille cause une pression indirecte sur l'équilibre financier du système, puisque les pertes liées à la fraude sont intégrées dans le résultat global des entreprises, pesant ainsi sur les taux de couverture des charges par les recettes (la bonne santé de la ligne) et augmentant le besoin en indemnités subventionnées par les pouvoirs publics.

Quelles mesures ont été prises ou sont prévues par le Conseil d'Etat pour lutter contre ce phénomène croissant ?

En premier lieu, il y a lieu de rappeler que la compétence pour lutter contre la resquille appartient aux entreprises de transport. Le rôle du Conseil d'Etat est de mettre en place les conditions-cadres permettant d'agir. Ainsi, des travaux sont actuellement conduits par le Conseil d'Etat dans le cadre de l'élaboration de la stratégie d'accès à l'offre 2030, qui s'inscrit dans le processus de renouveau de la Communauté tarifaire vaudoise (CTV). Dans ce contexte, diverses options sont à l'examen afin de faire évoluer la structure et le fonctionnement de la communauté tarifaire, dont l'organisation uniforme du contrôle voyageurs et donc de la question de la mitigation de la resquille, qui constitue un volet spécifique. L'objectif poursuivi est double : homogénéiser les pratiques de contrôle entre entreprises partenaires, pour réduire les disparités actuelles et améliorer l'efficacité des dispositifs en place ; réduire le taux de resquille par des mécanismes coordonnés, sans recours à une intensification non ciblée des contrôles susceptible d'entraîner des surcoûts disproportionnés.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 12 août 2026.

La présidente :

Le chancelier :

C. Luisier Brodard

M. Staffoni