

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### à l'interpellation Nicolas Croci-Torti et consorts - Mobilis : qui sont les gagnants, qui sont les perdants ?

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

*En décembre 2016, le réseau Mobilis arrivait à grand fracas dans le Chablais ! Enfin ! La périphérie serait connectée au reste du monde ! Simplicité d'utilisation et clarté des tarifs étaient les arguments phares de cette communauté dont il fallait absolument faire partie !*

*Force est de constater aujourd'hui que ce système de tarification unique ne semble pas ou peu adapté aux régions périphériques et restreint fortement la liberté de choix du consommateur. Voici quelques constats tirés d'exemples concrets :*

- *Tous les voyageurs sont soumis aux mêmes contraintes tarifaires, quels que soient leur statut et leurs besoins. Il y a par conséquent un nombre considérable de consommateurs lésés par un tel système, forcés de payer pour des prestations qu'ils n'ont pas souhaitées.*
- *Les avantages mis en avant par Mobilis profitent en premier lieu aux zones les plus urbanisées au détriment des zones de campagne ou de montagne, nettement moins bien desservies en transports publics. Celles-ci sont préférentiellement touchées par une politique tarifaire unique qui ne tient pas compte de la densité de l'offre.*
- *La mise en place du réseau Mobilis a pour conséquence, dans une large mesure, d'augmenter de manière significative les prix des transports dans les zones périurbaines.*

*De manière générale, l'utilisateur des transports publics se voit imposer un tarif qui n'est pas forcément adapté à ses besoins. Dans certains cas, il doit se veiller à ne pas prendre un aller et retour qui lui coûte plus cher qu'un aller, puis un retour. Les billets dégriffés à tarif préférentiel ainsi que les City-tickets ont disparu. Le Vaudois qui veut simplement se rendre en gare de Lausanne pour prendre un TGV en direction de Paris se voit imposer un tarif lui permettant de se déplacer librement dans toutes les zones qu'il traverse, alors qu'il n'en aura absolument aucune utilité !*

*Il faut rappeler ici que le Pays d'Enhaut a fait le choix de ne pas se connecter à la communauté tarifaire, car il a été clairement démontré que les utilisateurs n'en tireraient aucun avantage, notamment financier.*

*Dans son rapport 2015, la Commission de gestion du Grand Conseil mettait le doigt sur les effets négatifs de l'adaptation des tarifs. Il semble aussi que les compagnies de transports soient soucieuses quant à l'augmentation de leurs revenus.*

*Notons enfin qu'au moins deux villes ayant mis en place un bus urbain seront certainement amenées à subventionner ce transport communal à hauteur de 50% afin de garder des tarifs attractifs pour leurs concitoyens.*

*Fort de ces constats qui limitent la liberté de choix du consommateur, j'ai l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :*

- *Le Conseil d'Etat a-t-il déjà dressé un bilan de l'implantation du réseau Mobilis avec tous les partenaires ? Si oui, quelles en sont les conclusions ? Sinon, un tel bilan est-il prévu ?*
- *Comment le Conseil d'Etat se positionne-t-il face à la restriction de la liberté de choix du consommateur vaudois quant à son utilisation des transports publics ?*
- *Le Conseil d'Etat envisage-t-il d'initier une réflexion avec les principaux partenaires du réseau Mobilis afin de réinstaurer un système de tarification qui répondrait aux besoins hétérogènes des consommateurs vaudois ?*

*Souhaite développer.*

*(Signé) Nicolas Croci-Torti et 19 cosignataires*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

### **Préambule**

#### **Volonté politique**

Dans son programme de législature 2003 – 2007, le Conseil d'Etat avait inscrit sa volonté d'introduire une communauté tarifaire en vue d'accompagner le développement progressif du Réseau express régional (RER) dans le canton. Cette volonté politique a été également soutenue par l'intermédiaire de plusieurs interpellations parlementaires déposées dans les années 2005 et suivantes demandant que le périmètre de la Communauté tarifaire s'étende à l'entier du canton. A cet effet, l'objectif d'implanter une communauté tarifaire à l'entier du canton figure également dans le plan directeur cantonal.

Il convient de relever que le canton de Vaud a été un des derniers principaux cantons de Suisse, après les cantons de Zurich, Berne, Bâle, Lucerne et Genève, notamment, à mettre en place une communauté tarifaire sur son territoire. Le développement de ce système tarifaire partout en Suisse a considérablement simplifié la vie des voyageurs et il a rendu plus attractif les transports publics avec le principe d'un ticket unique pour l'ensemble des déplacements dans une même région.

#### **Définition de la Communauté tarifaire vaudoise (CTV) – Tarif Mobilis commun**

La communauté tarifaire vaudoise est constituée de treize 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 durant 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 CTV est dirigée par un comité directeur (CODIR) qui constitue l'organe supérieur de la communauté.

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%.

#### **Tarifification – 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) :

- 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 récursive.*

*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 a-t-il déjà dressé un bilan de l'implantation du réseau Mobilis avec tous les partenaires ? Si oui, quelles en sont les conclusions ? Sinon, un tel bilan est-il prévu ?**

La construction de la communauté tarifaire vaudoise (CTV) s'est effectuée par étapes comme suit :

- 2004 : création de la CTV, constituée par cinq entreprises de transport (tl, CFF, CarPostal, LEB et MBC) desservant l'agglomération lausannoise.
- 2007 : extension de la CTV en direction du Gros de Vaud par les cinq entreprises précitées.
- 2011 : extension de la CTV en direction de la région de Nyon, la Riviera, le Nord Vaudois, la Vallée de Joux et une partie de la Broye avec intégration de sept entreprises de transport (NSTCM, TPN, MOB, MVR, VMCV, TRAVYS et AVJ). Au total, la CTV est constituée de douze entreprises de transport.
- 2015 : ouverture de la CTV en direction du nord et de l'est de la Broye et dans les hauts de Blonay par les douze entreprises précitées.
- 2016 : extension de la CTV au Chablais vaudois avec l'intégration d'une entreprise de transport, les TPC. La CTV est donc constituée actuellement de treize entreprises vaudoises de transport.

Depuis décembre 2016, le périmètre de la CTV correspond quasiment au territoire du canton à l'exception des trois communes du Pays d'Enhaut (Château d'Oex, Rougemont et Rossignière) qui n'ont pas souhaité bénéficier du tarif Mobilis.

En ce qui concerne le projet d'extension sur le Chablais introduit en décembre 2016, les communes du district ont été consultées par le canton. Après diverses discussions sur des variantes de projet portant essentiellement sur la définition du périmètre, toutes les communes du district d'Aigle, soit quinze communes, ont signé une convention. Cette convention, passée entre l'Etat de Vaud, par le biais du Département des infrastructures et des ressources humaines, la communauté tarifaire vaudoise, l'entreprise des Transports publics du Chablais (TPC) et les communes du district d'Aigle, fixait les principes de l'extension et notamment le périmètre retenu, tout en démontrant la volonté de cette région d'être intégrée dans le système tarifaire Mobilis.

Ce travail de construction de la communauté tarifaire par étapes successives a fait l'objet de projets distincts. Les avantages et inconvénients du système tarifaire communautaire ont été soupesés avant de lancer chaque projet d'extension. L'analyse reposait sur des études établies par un bureau d'ingénieurs conseils appuyant les démarches d'extension conduites par le canton et la Communauté tarifaire vaudoise (CTV). Parfois des ajustements ont été nécessaires localement pour accompagner l'application du nouveau tarif Mobilis, mais globalement la facilité tarifaire apportée à la majorité des pendulaires empruntant une chaîne de transport a permis une augmentation sensible et constante de la fréquentation des transports publics dans le canton de Vaud. Le nombre de voyageurs transportés avec un titre de transport Mobilis a progressé entre 2011 et 2016 de 29.9 millions représentant une augmentation de 28% en six ans. Quant aux voyageurs/kilomètres, ils ont évolué de 183 millions, soit une progression de plus de 35% entre 2011 et 2016.

Un bilan général de l'introduction du tarif Mobilis n'a pas été entrepris compte tenu d'une mise en place faite par des étapes successives. En revanche, la Communauté tarifaire vaudoise établit chaque année un rapport annuel qui permet de faire un bilan de l'année écoulée et de fixer les perspectives et les améliorations futures avec le développement de produits tarifaires attractifs et de s'inscrire dans les développements nationaux qui se font au niveau de la branche suisse des transports.

Par ailleurs, le Comité directeur de la CTV se préoccupe de son offre. A cet effet, il a décidé de créer en 2013 un "Forum Clients" visant à prendre en compte les attentes des différentes catégories d'usagers des transports publics par rapport aux produits tarifaires de Mobilis.

De plus, à la suite de campagnes de promotion, la CTV a fait à plusieurs reprises des enquêtes auprès des usagers des transports publics vaudois. Il ressort que la notoriété du tarif et des prestations Mobilis peuvent encore être améliorées. Il convient donc que la CTV s'efforce à mieux communiquer ce système tarifaire pour que les usagers et les non usagers en aient une meilleure connaissance. Toutefois, la majorité des clients réguliers des transports publics ont bien intégré ce système tarifaire zonal si l'on se réfère à l'augmentation constante de la fréquentation des lignes de transport dans le canton.

### **2. Comment le Conseil d'Etat se positionne-t-il face à la restriction de la liberté de choix du consommateur vaudois quant à son utilisation des transports publics ?**

De manière générale, sur le plan suisse, il existe deux systèmes tarifaires. D'une part, il y a le tarif du Service direct (tarif

national) qui est un tarif longue distance basé sur les kilomètres parcourus et qui est appliqué dans toute la Suisse. D'autre part, il y a les tarifs communautaires basés sur des zones tarifaires et qui sont appliqués sur un périmètre défini correspondant à un canton ou une région.

Le tarif communautaire ne peut pas coexister simultanément avec le tarif du Service direct pour la même relation. En fonction des déplacements, l'un des deux tarifs s'applique.

De manière générale, le titre de transport Mobilis permet donc d'emprunter plusieurs lignes 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.

Quant au tarif du Service direct (tarif national), il reste valable pour les déplacements au-delà du périmètre Mobilis. L'assortiment national comprend notamment les City-tickets qui permettent, à l'instar du système communautaire, d'intégrer une zone urbaine à son parcours de transport, dont le prix est celui de la carte journalière.

Pour le gouvernement, la mise en place du système tarifaire communautaire a pour objectifs de définir un tarif au niveau régional et d'offrir une facilité tarifaire conforme à ce qui est défini par la branche suisse des transports.

Le système tarifaire zonal favorise la majorité des usagers des transports publics qui se déplacent en empruntant de plus en plus une chaîne de transport.

Certes, des augmentations de tarif ont touché la clientèle qui emprunte un parcours entre deux gares. Toutefois, la comparaison de prix doit tenir compte des tarifs des lignes urbaines à l'origine et à la destination du trajet. En effet, le titre de transport Mobilis intègre les zones des transports urbains de départ et d'arrivée complétant le parcours principal de déplacement.

Ainsi, le parcours entre Aigle (gare) et Lausanne (gare) coûterait 16.60 pour un billet aller simple plein tarif. Aujourd'hui, la relation Aigle-Lausanne est un billet Mobilis 10 zones au prix de 18.60 francs avec une validité de trois heures. Ce billet comprend en plus du parcours, le prix du bus urbain d'Aigle (CHF 3.-) et celui des bus et métros de l'agglomération lausannoise (CHF 3.70). Le prix de parcours complété avec des billets des bus d'Aigle et Lausanne s'élèverait à CHF 23.30.-, soit CHF 4.70 de plus que le billet Mobilis. Ce tarif combiné est donc compétitif par rapport au tarif usuel du tarif du Service direct ou tarif national.

Avec un tarif communautaire, le gouvernement vise donc à faciliter la vie des usagers en proposant de voyager sur les lignes de transport de plusieurs entreprises avec un seul titre de transport et à un tarif attractif. Cette simplicité est un facteur d'encouragement à l'utilisation des transports publics.

### **3. Le Conseil d'Etat envisage-t-il d'initier une réflexion avec les principaux partenaires du réseau Mobilis afin de réinstaurer un système de tarification qui répondrait aux besoins hétérogènes des consommateurs vaudois ?**

Comme mentionné précédemment, le tarif communautaire ne peut pas coexister simultanément avec le tarif du Service direct pour la même relation. En fonction des déplacements, l'un des deux tarifs s'applique.

La mise en place du système tarifaire zonal a été privilégiée pour favoriser le déplacement des pendulaires qui empruntent différents type de transport publics (train, bus, métro) de plusieurs entreprises de transport en leurs offrant un ticket combiné pour l'entier du déplacement, à un prix avantageux.

L'expérience, basée sur les étapes d'extension du périmètre de la communauté tarifaire vaudoise, a montré que la facilité de circuler sur plusieurs lignes de transport avec un billet unique a entraîné un accroissement de fréquentation sur l'ensemble du système de transport public. Par ailleurs, cette facilité tarifaire permet d'accompagner les améliorations d'offre de transport public que l'Etat soutient et développe avec des investissements importants.

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. Celui-ci est ensuite ajusté aux conditions locales et à la topographie (pentes, coupures naturelles). Ce découpage en zones de dimensions relativement réduites permet une progression tarifaire régulière, en évitant les "sauts tarifaires". Ainsi, le tarif est calculé en fonction des zones tarifaires traversées en tenant compte des kilomètres parcourus ce qui est comparable au tarif national, basé sur les kilomètres.

Par ailleurs, le tarif de la communauté tarifaire vaudoise est un des plus bas parmi ceux des communautés tarifaires suisses. A titre de comparaison, les tarifs de Libero (Berne-Bienne), Frimobil (Fribourg), Onde Verte (Neuchâtel), Ostwind (Saint-Gall, Thurgovie), ZVV (Zurich), TNW (Bâle), Passepartout (Lucerne) et Awelle (Argovie) sont en moyenne supérieurs au tarif Mobilis. Seuls les tarifs de Arcobaleno (Tessin) et de Unireso (Genève) sont en moyenne meilleurs marchés que Mobilis.

La mise en place de la communauté tarifaire vaudoise est achevée avec un périmètre qui correspond quasiment à l'entier du canton. Ce travail étant terminé, la mission du Comité directeur de la CTV est de chercher à développer des produits tarifaires attrayants et à identifier des potentiels d'amélioration.

Aujourd'hui, nous constatons que les voyageurs empruntent de plus en plus une chaîne de transport pour leurs déplacements quotidiens. Le Conseil d'Etat est donc persuadé que la Communauté tarifaire vaudoise et son tarif Mobilis répondent aux besoins de mobilité de la majorité de la clientèle vaudoise et c'est pourquoi la plupart des cantons suisses

offrent un tarif communautaire à leurs habitants.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 28 juin 2017.

Le président :

*P.-Y. Maillard*

Le chancelier :

*V. Grandjean*