

ADMINISTRATION GENERALE

TRANSPORTS PUBLICS DE LA REGION LAUSANNOISE

Réductions tarifaires afin d'encourager des catégories ciblées de clientes et clients à utiliser les transports publics de la région lausannoise

Réponse à la motion de M. Pierre Zwahlen du 24 février 1998

Rapport-préavis N° 27

Lausanne, le 4 juin 1998

Madame la présidente, Mesdames et Messieurs,

Objet du rapport-préavis

Peu satisfait de la réponse de la Municipalité à la motion de M. Bernard Métraux demandant l'étude des conséquences financières pour la Ville de Lausanne d'une baisse du prix des transports publics ou même de leur gratuité sur son territoire¹, constatant en outre que les tarifs des TL constituent une véritable jungle impénétrable pour l'usager, M. Pierre Zwahlen demande à la Municipalité de soumettre une série de quatre propositions au conseil d'administration des Transports publics de la région lausannoise (TL), à savoir: 1) création d'un abonnement annuel donnant droit au demi-tarif sur le réseau d'agglomération; 2) majoration raisonnable de l'abonnement demi-tarif CFF en vue d'octroyer le demi-tarif sur les réseaux lausannois d'agglomération et régional; 3) forte réduction du prix des abonnements écoliers et juniors ainsi que gratuité pour les familles dès le deuxième enfant; 4) amélioration de l'information sur certains postes tarifaires des TL. L'ensemble de ces mesures devraient fidéliser les usagers des transports publics, en particulier les familles.

Les questions tarifaires constituent une préoccupation majeure tant pour les élus que pour les responsables des entreprises de transport. Ce qui ne les

¹ BCC 1997, tome II, N° 15/II, p. 259 & suiv.

empêche pas de représenter, en outre, un authentique casse-tête, tant elles font l'objet d'exigences diverses, divergentes et contradictoires. Pour ces raisons, la Municipalité ne peut donner suite aux trois premiers souhaits du motionnaire, le quatrième point ayant été, lui, déjà en bonne partie traité par la réponse de la Municipalité à l'interpellation de M. Pierre Payot².

Sommaire

	page
1. Bases légales et compétences décisionnelles	2
2. Les TL et la représentation lausannoise	3
3. La complication tarifaire et sa solution	4
4. L'abonnement TL demi-tarif pour adultes	5
5. La majoration de l'abonnement demi-tarif CFF	6
6. Autres abaissements de prix	7
7. L'information sur l'offre tarifaire des TL	7
8. Conclusions	8

1. Bases légales et compétences décisionnelles

Les articles 9, 10 et 11 de la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur le transport public fixent les dispositions applicables en matière de tarifs:

Art. 9 – Etablissement des tarifs: *Les entreprises établissent les tarifs de leurs prestations.*

Les tarifs peuvent prévoir des réductions de prix pour des transports qui remplissent certaines conditions (tarifs exceptionnels).

Art. 10 – Application des tarifs: *Les tarifs doivent être appliqués à tous de manière identique.*

² BCC à paraître: séance du 24.2.1998

Les entreprises peuvent conclure des accords particuliers prévoyant des réductions de prix ou d'autres avantages. Les mêmes conditions sont consenties aux usagers qui se trouvent dans des situations comparables.

Art. 11 – Facilités tarifaires: *La Confédération, les cantons et les communes peuvent exiger des facilités tarifaires lorsque, sans celles-ci, des objectifs culturels, sociaux, écologiques, énergétiques, économiques ou relevant de la politique de sécurité ne pourraient pas être atteints ou ne pourraient l'être qu'à des conditions notablement plus onéreuses.*

Les collectivités publiques indemnisent complètement les entreprises.

Ces dispositions autorisent les entreprises de transport concessionnaires – en l'occurrence les TL - à fixer elles-mêmes les tarifs de leurs prestations, à condition que les mêmes tarifs s'appliquent aux usagers bénéficiant de conditions identiques. Les souhaits du motionnaire ne se heurtent ainsi à aucun obstacle légal. Pour les facilités tarifaires exigées par les collectivités publiques, les entreprises concessionnaires doivent cependant être indemnisées.

2. Les TL et la représentation lausannoise

A l'exception du LEB et des CFF, la totalité des transports publics de la région lausannoise (bus, trolleybus et rail) est gérée par les TL, une société anonyme régie par les articles 620 à 763 du Code fédéral des obligations. L'organe décideur des TL en matière de tarifs est le conseil d'administration (article 24, chiffre d des statuts), dans lequel la ville de Lausanne occupe 7 sièges sur 25. Les délégués de la Municipalité ne sont donc de loin pas majoritaires dans cet organe où les décisions se prennent à la majorité des voix des administrateurs présents (article 26, al. 2 des statuts).

Dans ces conditions, les souhaits du motionnaire peuvent au mieux être relayés par la Municipalité auprès du conseil d'administration des TL, avec demande de mise à l'ordre du jour d'une séance de cet organe. Même si la Municipalité souscrivait entièrement aux conclusions du motionnaire, elle ne pourrait en garantir l'adoption par le conseil d'administration des TL.

Par souci de renseigner au mieux le Conseil communal, la Municipalité expose, dans le présent rapport-préavis, les arguments qui lui font écarter les demandes du motionnaire.

3. La complication tarifaire et sa solution

Tant les administrateurs que les cadres des TL sont unanimes à constater la multiplicité et la complexité des tarifs proposés par les transports publics de la région lausannoise. C'est que, au fil du temps, l'offre tarifaire s'est compliquée pour répondre aux très nombreuses demandes en provenance d'une multitude de groupes d'usagers ou des élus. Citons par exemple l'abonnement bleu-blanc par commune, les tarifs pour zones foraines, le passeport sportif, le passeport musée, les catégories militaires, aveugles, invalides, etc., les abonnements de parcours avec les CFF, le Jorat Express, la catégorie taxibus, et ainsi de suite.

Au début des années 90, les TL proposaient ainsi quelque 400 tarifs différents à leur clientèle. Fort de ce constat, le conseil d'administration des TL a décidé les lignes directrices d'une nouvelle politique tarifaire et de vente, applicable par étapes. Un premier effort de simplification a été accompli à partir de janvier 1995 (en coïncidence avec l'introduction de la TVA) et a permis de réduire la grille tarifaire d'environ 25%. Ont été supprimés tous les postes dont la consommation n'était que très marginale.

Les objectifs de cette refonte tarifaire étaient les suivants:

- satisfaire la demande des clients en matière de clarté tarifaire et de simplicité d'achat;
- répartir de manière équitable les coûts entre le client voyageur et les collectivités publiques et limiter ainsi, jusqu'en l'an 2000, le coût à charge des communes d'agglomération au montant équivalent à celui de 1995. Cet objectif figure dans le mandat de prestation donné à la direction des TL pour les années 1996-1999.

La deuxième étape sera soumise cette année au conseil d'administration pour entrée en vigueur au début de 1999 (système de vente) et en l'an 2000 (tarif). Dans les grandes lignes, il s'agit des éléments suivants:

- introduction d'une base tarifaire unique pour le réseau d'agglomération (lignes TL 1 à 50), les métros Lausanne-Ouchy et Lausanne-Gare, le TSOL ainsi que le réseau régional (lignes TL 51 à 69);
- gamme tarifaire limitée, claire et transparente, identique pour tous, quel que soit le domicile;
- introduction d'un nouveau système de vente des titres de transport.

S'agissant de décisions futures à prendre par le conseil d'administration TL, il n'est pas possible de donner plus de détails aujourd'hui déjà, les choix n'ayant pas encore été arrêtés. La Municipalité peut toutefois affirmer que, compte tenu

des objectifs fixés, les décisions iront dans le sens du motionnaire en ce qui concerne la simplicité et la clarté.

4. L'abonnement TL demi-tarif pour adultes

Ne craignant toutefois pas de compliquer à nouveau la grille tarifaire, le motionnaire demande la création d'un abonnement demi-tarif proprement TL, c'est-à-dire d'un abonnement annuel qui permettrait aux usagers adultes de voyager sur le réseau d'agglomération avec le billet valant aujourd'hui Fr. 1,30.

Il faut d'abord relever qu'un tel abonnement devrait être valable dans toute la région lausannoise, c'est-à-dire sur le réseau d'agglomération et sur le réseau régional. Le calcul financier de ce nouveau titre de transport refléterait un savant dosage entre son prix de vente et son utilisation. En se basant sur la segmentation de la population et de la clientèle et en faisant une comparaison avec l'abonnement demi-tarif des CFF – qui, pour la modique somme de Fr. 150.- par an ou de Fr. 222.- pour deux ans, offre le demi-tarif sur la totalité du réseau CFF et d'autres avantages encore – il semblerait difficile de fixer à plus de Fr. 30.- par an le prix d'un demi-tarif annuel sur les seuls réseaux TL. Dans ces conditions et pour maintenir le rapport actuel entre prestations et recettes, il faudrait que la consommation annuelle de billets et carnets triple. Si la demande ne faisait qu'augmenter de 50%, il en résulterait une perte annuelle pour les TL d'au moins 2 millions de francs. Or une augmentation de 50% de la vente de billets et carnets paraît assez peu réaliste.

Compte tenu de l'objectif financier fixé à la direction des TL par le mandat de prestation 1996-1999 (maintenir au niveau de 1995 le déficit à charge des collectivités publiques), cette mesure tarifaire est impossible à appliquer dans l'immédiat, sauf à dénoncer le mandat de prestation, ce qui dénoterait une certaine versatilité de la part du conseil d'administration et un certain manque de respect des contrats (le mandat de prestation est une forme de contrat). Même en admettant que le conseil d'administration discute de cette mesure dans le cadre de l'élaboration du prochain mandat de prestation, il est extrêmement improbable qu'une majorité se dégage en sa faveur, compte tenu des actuelles difficultés financières qui assaillent les collectivités publiques, compte tenu également de l'aggravation du déficit des TL qui résulterait de l'adoption de cette mesure.

5. La majoration de l'abonnement demi-tarif CFF

Le motionnaire propose également de majorer l'abonnement demi-tarif CFF dans une mesure raisonnable pour permettre aux adultes détenteurs de ce titre de transport de voyager au tarif réduit sur les réseaux TL, qu'ils soient d'agglomération ou régional.

Relevons d'abord que l'abonnement demi-prix CFF donne déjà droit au tarif réduit sur le réseau régional. Ce titre de transport a été mis sur pied par les CFF et la quasi totalité des entreprises de trafic régional et touristique de Suisse. Il est donc utilisable sur ces réseaux.

En revanche, les réseaux d'agglomération en ont été exclus, essentiellement pour des raisons financières. L'opération en effet déboucherait sur un manque à gagner bien trop important pour les entreprises chargées des réseaux d'agglomération. La perte s'élèverait à quelque 7 millions de francs pour les seuls TL. Pire encore, le manque à gagner affecterait les autres entreprises parties à l'abonnement demi-prix, ce qui est inacceptable. Une solution consisterait à augmenter fortement le prix de cet abonnement, ce qui serait évidemment inacceptable pour la clientèle cette fois. Une telle décision ne dépend au reste ni de la Municipalité, ni du conseil d'administration des TL.

Rappelons que l'abonnement demi-tarif CFF est valable sur le métro Lausanne-Ouchy (les autres transports d'agglomération par rail, tels que le TSOL par exemple, en étant exclus, contrairement à ce que le motionnaire écrit) et s'applique aux communautés tarifaires. Le métro LO participe historiquement à l'abonnement demi-prix CFF en raison de ses liaisons CFF-CGN et de son intégration au service direct suisse (tarif qui permet d'acquérir un seul billet pour un trajet utilisant plusieurs compagnies de transport, par exemple Bière-Gornegrat. Le service direct suisse est largement antérieur au demi-tarif CFF et y a été intégré dès l'abord). Ce cas, unique en Suisse, est cependant plus voué à une suppression qu'à une extension.

En revanche, les communautés tarifaires sont intégrées dans le système de l'abonnement demi-tarif CFF. La loi vaudoise sur les transports publics prévoit une communauté de ce type mais sans l'assortir d'un délai de mise en vigueur. Si bien que l'Etat de Vaud, seul décideur en la matière mais fort désargenté comme on le sait, en a repoussé la création sine die. Pour des raisons financières encore une fois. Une communauté tarifaire coûte extrêmement cher en effet, soit à la collectivité publique qui la subventionnerait, soit à l'usager qui aurait seul à en supporter le financement.

6. Autres abaissements de prix

Le motionnaire souhaite également que les TL réduisent fortement le prix des abonnements écoliers et juniors (pour apprentis et étudiants) ou accordent la gratuité aux familles dès le deuxième enfant.

Signalons d'entrée qu'il existe une carte famille valable au plan suisse. Il serait dès lors bien inutile de la doubler par un nouveau titre de transport valable uniquement sur les réseaux lausannois. Pour le reste, de tels abaissements de prix iraient totalement à l'encontre de l'objectif de répartition des coûts entre la clientèle et les collectivités publiques. En effet, les catégories visées (jeunes essentiellement) sont déjà entièrement clientes des TL et bénéficient de conditions très favorables (prix de l'abonnement pour les jeunes jusqu'à 15 ans: Fr. 37.- par mois ou Fr. 296.- par an). Des abaissements supplémentaires ne permettraient pas d'augmenter la fréquentation mais déboucheraient sur un recul net des recettes encaissées par les TL. Avec, bien évidemment, augmentation concomitante du financement à charge des pouvoirs publics.

Si le motionnaire souhaite susciter l'utilisation des transports publics par des catégories nouvelles de clients (automobilistes et passagers de voitures privées avant tout), il peut se référer à toutes les études suisses et étrangères sur la question. Elles démontrent clairement qu'il s'agit d'améliorer la compétitivité des transports publics avant tout par d'autres moyens (vitesse commerciale, confort, sécurité, fréquence, mesures de circulation et de parcage, etc.) que les prix et tarifs. Pour cette clientèle potentielle en effet, le prix ne joue qu'un rôle secondaire, loin derrière la commodité du transport par exemple. Alors que le manque à gagner pénalise fortement l'entreprise de transport public, jusqu'à l'empêcher parfois d'améliorer sa compétitivité.

La Municipalité profite de l'occasion pour rappeler encore une fois que les tarifs des TL figurent parmi les plus bas de Suisse – ils sont en tout cas les plus bas des cinq grandes villes suisses - le succès rencontré par d'autres transports d'agglomération (Bâle et Berne par exemple) étant à attribuer à un faisceau de facteurs autres que le niveau des prix (communauté tarifaire, obstacles au parcage privé, etc.).

7. L'information sur l'offre tarifaire des TL

En conclusion de sa motion, M. Pierre Zwahlen demande que les TL pratiquent une information dynamique à propos du libre parcours dès 19h30 avec un seul billet, de l'application du demi-tarif CFF sur le métro LO et de la carte famille CFF (valable sur la totalité du réseau TL).

