

---

## MUNICIPALITE

### REPONSE

à l'interpellation de M. le Conseiller communal Daniel Rohrbach et consorts  
relative à l'extension de la communauté tarifaire vaudoise

---

Renens, le 9 avril 2010/mhjdllb

Madame la Présidente,  
Mesdames, Messieurs,

Lors de la séance du Conseil communal du 21 janvier 2010, M. le Conseiller communal Daniel Rohrbach et consorts ont déposé une interpellation intitulée « Mobilis ou MarthalaBroulis ? ». Elle traite de l'extension de la communauté tarifaire.

Dans cette interpellation, M. Rohrbach se félicite de l'annonce relative à l'extension de la communauté tarifaire mais s'étonne de l'augmentation des tarifs des transports publics dans le Canton de Vaud annoncée pour décembre prochain. Il dit avoir compris à l'époque que cette extension ne devait rien coûter aux usagers. Il est étonné par les arguments avancés au sujet de l'évolution des coûts mise en avant pour justifier cette augmentation tarifaire, estimant que les recettes de l'augmentation attendue des usagers n'a pas été prise en compte et que finalement le canton se décharge sur ceux-ci de l'amélioration des prestations.

Il estime que cette politique menace l'attractivité des transports publics et en limite injustement l'accès pour les personnes modestes et de la classe moyenne.

Il pose dès lors trois questions à la Municipalité :

- *A quelle « sauce » les renanais seront-ils mangés ? (En termes d'augmentation tarifaire, principalement en direction de Lausanne)...*
- *Sachant que la Municipalité est représentée au sein des TL, et donc au sein de la communauté Mobilis, quelles sont les actions qu'elle entend entreprendre ?*
- *La Municipalité essaiera-t-elle de s'allier avec d'autres communes afin de faire entendre son (notre) mécontentement ? Lausanne, Yverdon et Morges sont mentionnés.*

Réponse de la Municipalité :

La Municipalité tient tout d'abord à préciser que l'extension de la communauté tarifaire est positive, qu'elle correspond à un besoin et à une demande des utilisateurs à qui elle offre de nombreux avantages, en particulier à ceux des régions nouvellement incluses.

De plus, il faut rappeler que notre région et Renens en particulier bénéficient depuis quelques années d'améliorations non négligeables au niveau des transports publics. De nouvelles lignes ont vu le jour et des améliorations ont été apportées au niveau des horaires. Renens est déjà au centre d'un réseau important qui va s'améliorer encore. Le projet de nouveau tram entre dans cette perspective. Notre population bénéficie ainsi d'une offre importante et la communauté tarifaire accentue encore cette réalité.

Concernant précisément l'extension de la communauté tarifaire et toutes les questions de coûts qui y sont liés avec la question des tarifs qui seront appliqués pour les habitants de Renens dès fin 2010, la Municipalité se permet de reprendre ci-dessous les réponses données par les tl à qui a été soumise l'interpellation, en considérant la problématique de l'évolution des transports publics et de la communauté tarifaire dans leur globalité.

93% des habitants du canton pourront se déplacer avec un seul titre de transport et bénéficier des prestations étendues des 11 entreprises participantes à la CTV.

*Une communauté tarifaire facilite la vie des voyageurs qui utilisent les lignes de plusieurs entreprises en permettant de se déplacer avec un seul billet. Un billet unique offre des règles de validité simples et communes ; c'est un facteur d'encouragement à l'utilisation des transports publics. A terme la CTV permettra également une harmonisation des systèmes de vente.*

*Avec l'extension de la CTV à fin 2010, 334 communes seront desservies, soit 93 % de la population résidente du canton. En effet, dès le 1er janvier 2011, que ce soit de Coppet à Vevey, de Sainte-Croix à Lausanne, de Payerne à Renens ou de Villeneuve à Morges, presque toutes les destinations seront accessibles avec un seul titre de transport.*

*Le Chablais n'a pas été oublié. Les particularités géographiques de cette région et son important lien avec le canton du Valais imposent des délais supplémentaires pour réaliser une extension qui corresponde bien aux besoins de la population.*

*Cette extension permet à des clients toujours plus nombreux de voyager avec un seul titre de transport et, dans certains cas, de bénéficier de tarifs plus avantageux que ceux actuels.*

*L'achat de titres de transport mobilis permet aux clients qui utilisent plusieurs moyens de transport de bénéficier bien souvent d'un prix plus favorable. C'est le cas, par exemple, de ceux qui, après un trajet sur le réseau régional (routier ou ferroviaire), utilisent les bus urbains. Il s'agit dans les faits d'un « rabais ou cadeau » en faveur des voyageurs. Le montant de celui-ci est de 4,3 millions pour l'extension de fin 2010. Ce manque à gagner est réparti entre les entreprises concernées.*

*Les coûts liés à l'extension, notamment la modification des appareils de vente et des systèmes informatiques, la mise à jour des documents tarifaires et la communication de l'extension sont pris en charge en totalité par le Canton. Ces coûts se montent à plusieurs millions de francs. Ils ne sont pas reportés sur les entreprises de transports, ni sur leurs clients.*

Depuis la dernière hausse de tarif, les entreprises de la CTV ont considérablement développé leur offre de transport et/ou la qualité de leurs prestations

*A l'extérieur de l'agglomération de Lausanne,*

- nouvelles lignes et fréquences des réseaux de bus Morges
- améliorations des horaires sur les lignes CFF
- nouvelles lignes de CarPostal
- nouveau matériel roulant aux CFF (rames flirt).

*Pour les tl, parmi les principales évolutions et améliorations,*

- mise en service du métro m2 en octobre 2008
- mise en service du nouveau réseau de bus dans la région lausannoise en décembre 2008
- mise en service en décembre 2009 des lignes 17 et 36 dans l'Ouest Lausannois offrant des possibilités supplémentaires aux habitants de Renens, notamment à destination de Lausanne et des centres commerciaux de l'Ouest lausannois, amélioration des fréquences aux heures creuses et le samedi, sans oublier le prolongement de la ligne 8 vers le Mont-sur-Lausanne.

*Ces nouvelles prestations représentent plus de 2 millions de kilomètres-véhicules supplémentaires, soit une augmentation de 19 %.*

*Enfin, de nouveaux véhicules sont progressivement mis en service, notamment 35 trolleybus articulés.*

La fréquentation des lignes a augmenté

*Les nouvelles prestations des tl ont engendré une augmentation globale de la fréquentation des lignes de 16 % en 2009 et l'effet va sans doute se poursuivre. Le succès du m2 – avec plus de 22 millions de passagers en 2009 – est un record historique.*

Les nouvelles prestations ont des coûts qui ne sont pas suffisamment couverts par les recettes payées par les voyageurs

*L'augmentation des charges pour l'amélioration des prestations est de l'ordre de 60 millions de francs. Les recettes supplémentaires engendrées par les nouveaux clients sont de l'ordre de 10 millions de francs seulement. Les collectivités – communes et canton – doivent donc supporter l'essentiel des coûts des nouvelles offres.*

*En effet, si l'augmentation du nombre de voyageurs est réjouissante, une partie importante de cette augmentation est générée par des abonnés qui, bénéficiant d'offres étendues, voyagent davantage, sans payer davantage. Cette consommation supplémentaire est particulièrement bien illustrée sur le m2 avec des clients qui, par exemple, rentrent manger à la maison ou se rendent au bord du lac en été, au lieu de rester sur leur lieu de travail. Il en va de même pour les nouvelles lignes qui sont aussi utilisées par une proportion importante d'abonnés. Il s'agit d'une offre supplémentaire utile qui rend service à la population mais qui ne génère pas de recettes. Ce phénomène a engendré une diminution de la recette moyenne – totalité des recettes divisée par le nombre de voyageurs. Il est donc normal que les clients participent quelque peu au financement des prestations supplémentaires, par une augmentation de tarif.*

Dans les schémas directeurs des régions et dans le plan d'entreprise tl, des développements importants de l'offre sont prévus ces prochaines années

Le développement sera particulièrement important dans l'Ouest autour de la gare de Renens avec la création de nouvelles liaisons et un renforcement important des fréquences. Dans un horizon de cinq à sept ans, une nouvelle ligne de tram augmentera l'attractivité pour le transport public entre Renens et Lausanne. Ces projets ne pourront se réaliser que si un équilibre financier est trouvé entre les trois partenaires impliqués, soit les clients qui prendront leur part en charge par des augmentations de tarifs, l'entreprise exploitante qui doit constamment veiller à produire en augmentant sa rentabilité et les collectivités, par le financement des investissements et par la subvention de l'exploitation.

Malgré l'augmentation prévue à fin 2009, les tarifs de la CTV restent parmi les plus bas de suisse

Les tableaux annexés montrent que, malgré l'augmentation prévue à fin 2010, les tarifs mobilis restent meilleur marché que ceux des autres grandes communautés tarifaires et sont comparables à ceux des petites communautés tarifaires, notamment romandes. De surcroît, on peut constater que ces comparaisons sont faites par rapport aux tarifs actuels des autres communautés. Il est très probable que ces dernières annonceront prochainement des hausses pour la fin de l'année.

Le tarif applicable aux habitants de Renens, dès fin 2010, sera le suivant :

<b>Tarif</b>	<b>actuel</b>	<b>Dès fin 2010</b>	<b>Utilisation</b>
<b>Billets</b>			
Court parcours	1.90	1.90	de 1 à 3 arrêts par ex. pour aller à Léman Centre
Une zone	2.60	3.00	pour se déplacer dans Renens
Deux zones	3.00	3.00	pour aller à Lausanne ou Bussigny
<b>Abonnements 2 zones (pour se déplacer à Renens ou vers Lausanne)</b>			
- junior	41.00	45.00	pour jeunes jusqu'à 25 ans
- adulte	60.00	66.00	
- senior	54.00		remplacé par senior 9 dès 9 heures
- senior dès 9 h		59.00	valable dès 9heures

En résumé de ce qui précède, les entreprises de transports de la CTV vont procéder, à fin 2010, à une augmentation de tarif moyenne de 4.8 %, légèrement au-dessus du renchérissement prévisible à cette date. Ce surplus correspond à une participation minime des clients aux coûts générés par les augmentations importantes de l'offre et de la qualité du service. A relever que les nouvelles prestations ont créé plus d'une centaine d'emplois en particulier des conducteurs et des employés de maintenance ».

La Municipalité peut préciser les éléments suivants, en sus de cette réponse circonstanciée des tl :

Sur le plan financier, et au vu de ce qui précède, il faut donc constater que le canton continue à avoir un rôle actif et assume toujours et encore plus ses responsabilités concernant sa participation financière. On ne peut en aucun cas dire qu'il reporte ses responsabilités sur l'utilisateur des transports publics.

L'augmentation tarifaire proposée pour fin 2010 a fait l'objet d'un large débat dans le cadre de la Communauté tarifaire vaudoise (qui regroupe 5 entreprises, soit les tl, les CFF, le LEB, CarPostal et MBC) que des tl eux-mêmes, où sont impliqués tant l'entreprise elle-même que le canton et les communes. La dernière hausse des tarifs date de fin 2007, et les prestations et leur qualité ont considérablement augmenté depuis (mise en service du m2, nouvelles lignes et fréquences des réseaux du bus dans l'agglomération, amélioration d'horaire sur les lignes CFF, nouvelles lignes de CarPostal, nouveau matériel roulant aux CFF et au tl). Une première augmentation tarifaire, envisagée l'année précédente, avait été différée par le Conseil d'administration. L'augmentation actuelle n'a également pas fait l'unanimité, même si elle a été considérée comme inévitable dans le contexte actuel.

Car il est par contre exact que le canton a exercé une forte pression sur les tl pour ne pas perdre de vue l'objectif d'un taux de couverture de 40%, qu'il voit comme un but à atteindre, et comme une condition à la forte augmentation des prestations du canton pour développer l'offre (m2, axes forts de transports publics, développement du réseau tl 2010-2016). Le taux de couverture est la part du déficit des tl pris en charge par les usagers, le reste étant couvert par les collectivités publiques. L'objectif de 40% s'est dans la réalité éloigné ces dernières années : de plus de 60% au début des années 90, il se situe au-dessous de la barre de 40% depuis 2002, et a continué à baisser (voir tableau annexé). L'augmentation tarifaire actuelle ne fera qu'enrayer cette chute, sans pour autant redresser la barre.

Les collectivités publiques, canton et communes prennent donc largement leur part dans le financement du déficit d'exploitation des tl. Pour Renens, sa participation au déficit d'exploitation des lignes de trafic urbain était en 2005 de 3,383 millions; elle est de 4,336 millions en 2008, et est estimée à 5,277 millions pour le budget 2010. Pour l'année 2009 et pour l'ensemble des collectivités publiques, les indemnités d'exploitation des 3 sociétés (tl, TSOL et LO) se montent à 130 millions.

En fonction de ce qui précède et pour répondre ainsi aux deux autres questions de M. Rohrbach, la Municipalité estime que tant l'extension de la communauté tarifaire que toutes les améliorations réalisées dans le domaine des transports publics vont dans le sens d'une politique de transfert de la voiture aux dits transports publics, et elle est particulièrement attachée à la politique de renforcement de l'offre de desserte en transports publics qui est entreprise actuellement et dont la population de Renens et de l'Ouest lausannois sera bénéficiaire.

Relevons par ailleurs que l'augmentation tarifaire touchera moins que d'autres l'utilisateur allant ou venant à Renens, puisque qu'elle s'accompagne d'une harmonisation du tarif pour les zones 11 et 12 (et pour toutes les 2 zones sur l'ensemble de la communauté tarifaire), demandée depuis longtemps par la Commune de Renens, entièrement située dans la zone 12, avec un tarif de 3 frs pour se rendre de Renens à Lausanne. Comme le montre le tableau des tl, ce prix du ticket à 3 frs va rester stable (contrairement à celui du prix du billet 1 zone et à l'abonnement 2 zones). Cette question avait été posée dans l'interpellation de M. Pascal Waeber du 8 octobre 2009, à laquelle nous avons répondu immédiatement mais en lui promettant une information sur l'évolution de ce problème soulevé à juste titre.

La Municipalité est bien entendu également sensible aux tarifs eux-mêmes, à ce que l'utilisateur puisse bénéficier des prestations à un prix le plus juste possible et évitant l'exclusion des personnes à revenus modestes. Mais, comme le démontrent les chiffres ci-dessus, la part non payée par les usagers à un coût, et toute la question des tarifs, de leur part dans le déficit des tl, voire d'une éventuelle "gratuité" doit inclure la réflexion sur le mode de financement de ce coût supplémentaire, par l'impôt ou par un financement alternatif. La Municipalité a soulevé cette question dans le cadre des tl, en particulier celle de prévoir un financement par les entreprises, sous une forme générale, et non au cas par cas, question qui a été entendue par la présidence des tl. Mais il faut bien admettre que ce débat ne fait que commencer, doit se faire au niveau cantonal, et qu'il n'est pas politiquement réalisable à l'heure actuelle dans le contexte politique existant.

---

En conséquence, la Municipalité estime, par la présente, avoir répondu à l'interpellation de M. le Conseiller communal Daniel Rohrbach et consorts.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

La Syndique :

Le Secrétaire :

Marianne HUGUENIN (L.S.)

Jean-Daniel LEYVRAZ

Annexes : Tableaux comparatifs des tarifs des titres de transport  
Tableau "Evolution du taux de couverture depuis 1985"