

Lettre sous en-tête CITraP Suisse, adressée à:

Office fédéral des transports
Division du financement
3003 Berne

Prix des sillons 2017 - Procédure de consultation

Mesdames, Messieurs,

La CITraP Suisse vous remercie de pouvoir participer à la procédure de consultation et prend position comme suit:

La CITraP Suisse a salué et soutenu le projet FAIF. Nous sommes conscients du fait que la deuxième révision des prix des sillons, qui fait l'objet de discussions, est un élément du message FAIF, et doit amener des recettes annuelles supplémentaires à hauteur de 100 millions de francs. Selon la proposition de mise en oeuvre, ces recettes supplémentaires doivent être obtenues au moyen d'augmentations de tarifs dans le trafic voyageurs dès décembre 2016. Etant donné la situation économique incertaine en raison du franc fort, qui cause un renchérissement négatif, la CITraP considère qu'une augmentation des tarifs en décembre 2016 n'est pas réalisable sans de graves conséquences sur les transports publics, et de ce fait, demande un délai pour l'augmentation des prix des sillons.

Notre position est fondée sur les faits suivants:

Le trafic grandes lignes doit procurer 70 millions de francs de recettes supplémentaires, ce qui demande une augmentation des tarifs de 3% au minimum. Le trafic régional également, soit particulièrement les tarifs communautaires, doivent procurer 30 mio Fr. de recettes supplémentaires. Cette augmentation des tarifs - après que les tarifs aient déjà été fortement augmentés il y a 2 ans (avec 200 mio. Fr. de recettes supplémentaires) - est actuellement inadmissible.

En effet les conditions cadres se sont radicalement modifiées depuis la votation sur FAIF. Le trafic individuel motorisé est dernièrement devenu de plus en plus avantageux, premièrement en raison des coûts d'acquisition diminués (baisse de l'Euro), deuxièmement à cause des bas prix de l'huile et de l'essence, troisièmement grâce aux améliorations techniques entraînant une plus faible consommation de carburant.

D'autre part les transports publics sont devenus plus coûteux. Il y a donc un danger que les usagers des transports publics retournent à la voiture, engendrant une spirale négative: moins de clients des transports publics, moins de recettes, pression pour de nouvelles augmentations de tarifs.

Cette spirale négative ne pourrait guère être brisée par davantage de moyens des pouvoirs publics, par le biais de compensations financières - au vu des nombreuses mesures d'économie. On en arriverait alors inévitablement à une dégradation de l'offre, et dès lors à une diminution massive de l'attractivité des transports publics. Ainsi par exemple l'introduction du RER saint-gallois en 2013 s'est faite avec le slogan "30% de trains en plus": on peut imaginer quelles seraient les réactions face à une réduction de l'offre 3 ans plus tard.

La CITraP Suisse demande donc de renoncer à une augmentation de tarifs à fin 2016, et de différer la hausse des prix des sillons d'au moins 2 ans.

Les réponses aux questions spécifiques posées dans le cadre de la procédure de consultation figurent en annexe.

Meilleures salutations
CITraP Suisse

(signé par) Beatrice Heim
Conseillère nationale, Présidente de la CITraP Suisse

Annexe

Réponse aux questions

1. Etes-vous d'accord que l'usure ne doit pas seulement être calculée en fonction du poids, mais de manière plus précise, soit:

a) en fonction des paramètres pertinents des véhicules, tels que poids par essieu, puissance installée ou système de guidage des essieux?

b) en fonction des caractéristiques des lignes, notamment les rayons de courbure et les vitesses autorisées?

Oui, avec la restriction suivante:

On peut craindre que la différenciation en fonction de caractéristiques des lignes conduise à une trop forte charge sur les lignes secondaires, qui pourrait finalement amener à des fermetures. Ceci doit être pris en compte dans les critères de différenciation.

2. Etes-vous d'accord que toutes les lignes à voie étroite (incluant les lignes voie normale et crémaillère) soient placées dans la même catégorie de lignes.

Oui

3. Etes-vous d'accord que le montant de couverture dans le trafic voyageurs doit demeurer égal, de manière que l'objectif d'un supplément annuel de recettes de 100 millions, prévu dans FAIF pour l'infrastructure, soit atteint?

4. Etes-vous d'accord que le trafic marchandises continue à ne pas contribuer à un montant de couverture?

Réponses groupées à 3 et 4:

Nous sommes d'avis que le trafic marchandises doit à nouveau contribuer à un montant de couverture, avec une réduction correspondante des critères pour le montant de couverture du trafic voyageurs grandes lignes et régional. Ceci se justifie aussi par le fait que grâce au nouveau calcul de l'usure le trafic marchandises est avantagé comparativement au trafic voyageurs.

Dans le cas où un montant de couverture pour le trafic marchandises serait rejeté pour des motifs de concurrence, nous demandons une "compensation" correspondante par la Confédération.

Enfin, nous demandons que l'on renonce à la hausse des prix de sillons à fin 2016 et que cette hausse soit différée d'au moins deux ans.

5. Etes-vous d'accord qu'aucun autre élément de coût soit modifié?

Oui