



Le calme et le confort des wagons de 1^{re} classe, un «privilege» qui devrait être supprimé aux yeux des Jeunes Socialistes. Christian Beutler / Keystone / Alessandro Della Valle

«Nous sommes des citoyens de première classe»



IRÈNE KÄLIN
Conseillère nationale (Verts/AG)

Pourquoi soutenez-vous l'idée d'abolir la 1^{re} dans le train?

Je trouve problématique qu'une entreprise de service public, subventionnée par les contribuables, sépare ces derniers en deux classes sur la base de leur porte-monnaie. Nous sommes tous des citoyens de première classe. Pour ma part, je ne voyage qu'en 2^e (ndlr: comme élue fédérale, elle reçoit un abonnement général 1^{re} classe).

N'y a-t-il pas d'autres solutions pour répondre au problème des trains bondés?

Que des passagers de seconde classe ne trouvent pas de place assise tandis qu'il en reste en première me dérange. L'introduction d'une classe unique n'est qu'une réponse partielle, j'en suis consciente. Il faut aussi déplacer les heures de travail. Car si tous les pendulaires doivent se rendre au bureau à 8 h, cela pousse de toute manière les capacités des transports publics à leurs limites.

Allez-vous défendre une classe unique au parlement?

Je peux bien m'imaginer soutenir la proposition des jeunes. Mais cela a-t-il du sens de la porter au Conseil national? Je suis très sceptique au vu des chances de réussite d'une telle demande. Je pense que malheureusement elle ne pourrait pas remporter une majorité. La revendication est aussi contestée dans mon parti.

Ils veulent abolir la 1^{re} classe dans les trains

MOBILITÉ Pour garantir à tous les passagers des places assises aux heures de pointe, la Jeunesse socialiste milite pour une classe unique. Le débat autour de l'opportunité d'une telle mesure pourrait s'inviter au parlement.

GABRIEL SASSOON
gabriel.sassoon@lematindimanche.ch

On pourrait décrire la scène ainsi. D'un côté, un wagon 2^e classe bruyant, rempli de pendulaires serrés comme des sardines, voire debout faute d'avoir trouvé un siège. De l'autre, en 1^{re}, des passagers confortablement installés dans le silence. Aux heures de pointe, ce contraste n'est pas inhabituel dans certains trains des CFF. Aux yeux de la Jeunesse socialiste suisse (JS), il est indigne d'un service public et justifie une mesure radicale: l'abolition de la 1^{re} classe.

Cette revendication pourrait se frayer un chemin sous la Coupole. C'est l'ambition d'un jeune citoyen, qui la défend dans le cadre du projet «Change la Suisse!» L'opération, qui vient de commencer, permet aux 14-25 ans de soumettre un souhait à un panel d'une dizaine d'élus. À chaque parlementaire de choisir une proposition qu'il portera ensuite à Berne. «En tant que moyen de transport public financé par l'État, les CFF devraient aussi être adaptés au public et ne pas le discriminer», argumente le jeune participant pour soutenir sa vision d'avenir. La classe unique représente, selon lui, une solution pour augmenter le nombre de places disponibles pendant les heures de pointe. Vice-président de la JS, Bertil Munk ne pourrait être plus d'accord. «Dans le train, tout le monde doit être logé à la même enseigne», plaide-t-il. Si des voyageurs s'entassent dans certaines voitures et pas d'autres, critique son parti, c'est que l'offre ne correspond pas aux besoins.

Le débat sur la 1^{re} classe rattrape régulièrement les CFF. L'ancienne régie fédérale lui oppose toujours le même argument: une abolition n'est pas à l'ordre du jour, le service répond à une demande. Pour accroître les capacités d'accueil, l'entreprise mise sur d'autres mesures. Elle cite l'augmentation de la cadence, la mise en service de trains duplex ou l'allongement des quais pour accueillir des trains plus longs, comme prévu à la gare de Lausanne. Porte-parole de la faitière ch-direct, Bruno Galliker ajoute: «Le cliché des wagons 2^e classe bondés et de 1^{re} vides ne correspond fréquemment pas à la réalité. Il arrive très souvent que les deux compartiments soient tout aussi occupés. Mais si le thème s'impose dans le débat, nous l'examinerons.»

«Dans le train, tout le monde doit être logé à la même enseigne»

Bertil Munk, vice-président de la Jeunesse socialiste

Ce sera peut-être grâce à la conseillère nationale Irène Kälin (Les Verts/AG) que la discussion gagnera en intensité. L'élue participe au projet «Change la Suisse!» et soutient l'idée (lire ci-dessous). Mathias Reynard (PS/VS), lui aussi membre du panel, prête également une oreille attentive à la proposition. «Mais il faut d'abord savoir dans quelle mesure la 1^{re} classe participe au financement de la seconde. Il ne faudrait pas se tirer une balle dans le pied.» L'élue va donc déposer une question sur la rentabilité des wagons à la session de mars.

Cette lutte des classes sur le rail irrite le conseiller aux États Olivier François (PLR/VD). «Supprimer la 1^{re} ne réglerait en rien le problème de fond et conduira à une perte de recettes, donc à une augmentation du prix des billets.» Le conseiller national

Frédéric Borloz (PLR/VD) renchérit face à une mesure qu'il taxe de «dogmatique». «Ce serait un nivellement vers le bas de la qualité du service, alors qu'il faut réfléchir à l'améliorer. On gagnerait très peu de places tout en encourageant une catégorie de passagers attachés à ce surplus de confort, notamment pour travailler, à prendre la voiture plutôt que le train.» Lisa Mazzone (Les Verts/GE) partage cette dernière crainte. Mais, ajoute-t-elle, «les CFF doivent travailler à une meilleure répartition des wagons.»

Selon ch-direct, sur un total de 51 millions de billets unitaires vendus en un an, 4 millions étaient pour la 1^{re} classe, ce qui a permis de dégager un chiffre d'affaires d'environ 186 millions de francs; les 47 millions de tickets 2^e classe (92% du total) ont généré 770 millions de francs (80%). Quant à l'abonnement général, il rapporte 1,45 milliard par an, dont 17% sont attribuables aux détenteurs d'un AG 1^{re} classe. Les CFF touchent la plus grosse partie de cette somme, le reste allant aux entreprises de trafic régional proposant des sièges 1^{re} classe. «Les cantons ont un intérêt financier évident à ne pas les voir disparaître, réagit Vincent Ducrot, directeur des Transports publics fribourgeois. C'est pour recevoir une partie de cette somme que nous avons décidé il y a quelques années d'en ajouter sur certaines petites lignes.» Pour ajouter à ses réticences, il affirme qu'adapter des wagons serait techniquement très compliqué et coûteux.

Du côté de la Fédération romande des consommateurs (FRC), Robin Eymann se montre aussi sceptique. «Certains sont prêts à payer plus. Nous devons aussi les défendre. Mais on ne peut nier qu'il y a un problème de répartition. Or les CFF ne livrent pas de statistiques sur le taux d'occupation par classe et par ligne, donc il est difficile de savoir si la 1^{re} rapporte vraiment plus que la 2^e comme on le prétend souvent.» Les soucis de répartition sont-ils volontaires pour offrir plus d'espace en 1^{re}, ou s'agit-il de problèmes de réglages? s'interroge-t-il.

«Vu le taux de recettes générées par la 1^{re} et celui, estimé, de la répartition des wagons 1^{re} (20% dans les deux cas), cela tendrait à montrer que le taux de remplissage est plus faible qu'en 2^e et donc qu'une marge de manœuvre est possible pour améliorer la situation.» Et d'ajouter que les appels à une seule classe pourraient avoir ceci de bénéfique que de pousser l'ancienne régie à plus de transparence.

Quel serait l'impact sur le nombre de places d'une unification des compartiments? Et conduirait-elle à un renchérissement des billets? Les CFF ne répondent pas. Une indication toutefois permet de se faire une idée sur la première question. Répondant à une question sur ce thème, le Conseil d'État zurichois avait estimé, en 2011, que la suppression de la 1^{re} permettrait une hausse de 5% du nombre de sièges sur le trafic régional. Il s'était opposé à une telle idée.

Et ailleurs? En France et au Royaume-Uni, la première passe à la trappe pour offrir davantage de places en seconde

INTERNATIONAL Offrir des places supplémentaires et un meilleur confort: voilà les raisons qui ont poussé des régions françaises à supprimer la 1^{re} classe dans ses Trains express régionaux (TER). Répondant à une demande des passagers, qui se retrouvaient régulièrement entassés aux heures de pointe, la Picardie a notamment instauré une classe unique en 2012 pour augmenter la capacité de 10%. La région Rhône-Alpes a suivi en 2016 en supprimant la 1^{re} dans la plupart de ses TER; elle l'a maintenue sur les six lignes vers Lyon qui génèrent le plus de recettes. Pour ces trains, il a été conclu que les détenteurs d'un billet en seconde pourraient aller en première sans payer de supplément si les voi-

tures étaient bondées. Au Royaume-Uni, le ministre des Transports a affirmé en 2017 vouloir obliger les entreprises ferroviaires à réduire le nombre de 1^{re} classes sur les trains régionaux très fréquentés. Aucune mesure en ce sens n'a, pour l'heure, été imposée. Le transporteur Greater Anglia - qui dessert le sud-est du pays - vient cependant d'annoncer que ses futurs trains (plus longs) ne proposeront qu'une seule classe standard. Gain de places promis: 20%. Pour la société, c'est le «meilleur moyen de répondre à la demande grandissante». Seules les liaisons intercity, plus longues, conservent une 1^{re}. Aucune conséquence sur le prix du billet, affirme une porte-parole.