

Mobilité

«Le prix des transports publics doit baisser»

Les tarifs des transports publics leur font perdre leur attractivité. TVA, billets dégriffés, plusieurs propositions sont sur la table pour changer la donne. Une Vaudoise au front

Renaud Bournoud

Avec la santé, le coût des transports publics fait partie des préoccupations des Suisses. «Le train est devenu cher par rapport à la voiture», assurait encore en début d'année Stefan Meierhans, alias Monsieur Prix de la Confédération. L'attractivité des transports publics en prend un coup, alors que des investissements massifs sont consentis pour développer l'offre. La question de la baisse des tarifs se pose. Les transports publics sont financés pour plus de la moitié par les recettes des billets et des abonnements. Le reste est payé par les collectivités publiques. Autrement dit: les impôts.

Fabienne Freymond Cantone est municipale (PS) de la Culture et des Espaces verts à Nyon. Mais cela ne l'empêche pas d'imaginer des solutions originales en matière de transports publics. Plutôt que de recourir à l'impôt, elle propose de jouer avec une taxe. «Pour des raisons à la fois écologiques, économiques et sociales, le prix du billet peut et doit baisser. Nous disposons pour cela d'un outil simple et efficace: le changement du taux de la TVA applicable aux titres de transport», écrit-elle sur son blog hébergé sur le site du journal «Le Temps».

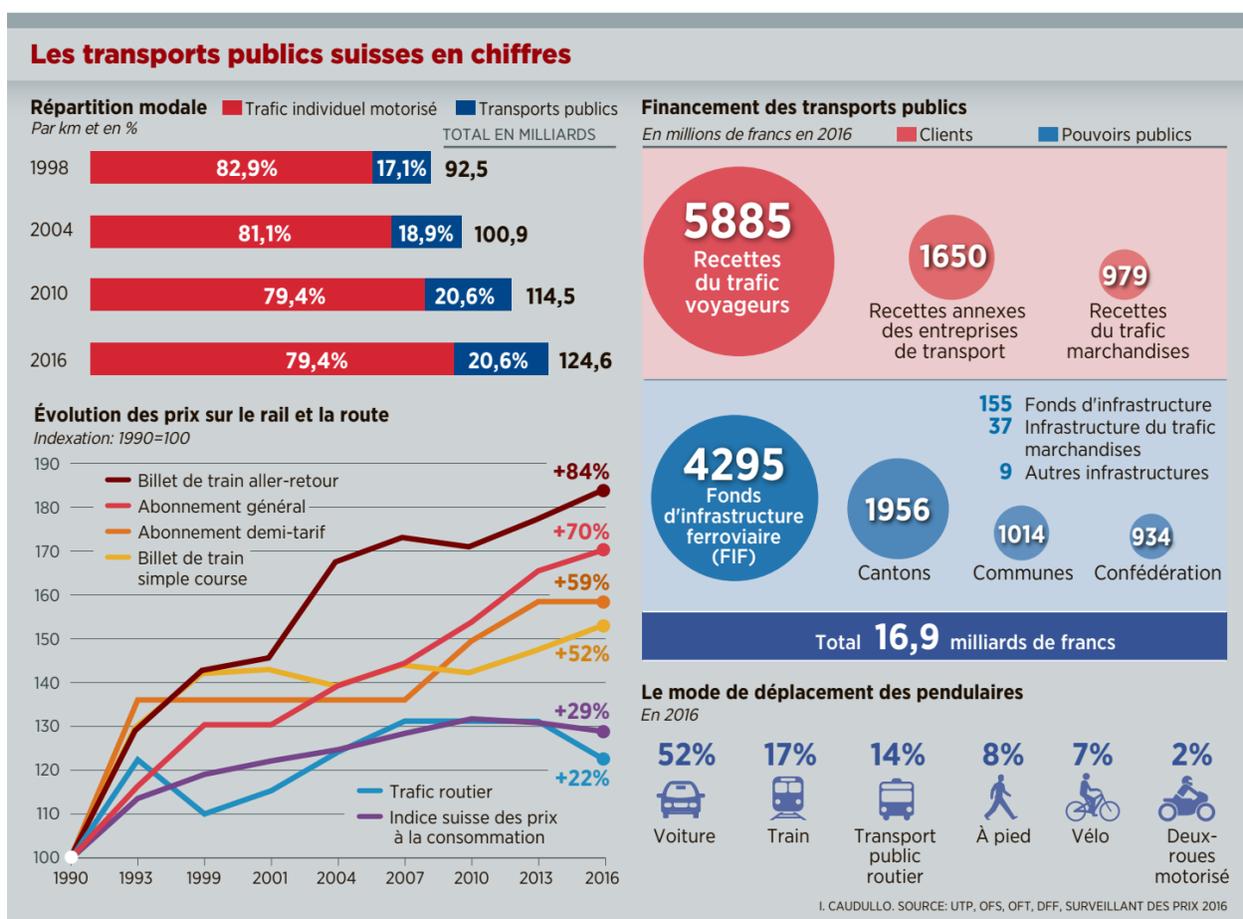
Jouer avec le taux de la TVA

Les CFF avaient déjà accepté de répercuter la réduction de 0,3% de la TVA en 2018. Après l'intervention du Surveillant des prix. Mais c'est une baisse d'une tout autre proportion que propose Fabienne Freymond Cantone: «Plutôt que de taxer les transports publics au taux plein de la TVA (7,7%), c'est celui de 2,5% destiné aux biens essentiels et d'usage journalier qu'il faut appliquer.» La Nyonnaise calcule que cette réduction du taux de la TVA permettrait une baisse de 300 millions de francs du prix des transports voyageurs au global, «soit une réduction des prix d'environ 4%». Un coût «supportable» pour la Confédération, qui a engrangé un excédent comptable pour 2018 de 2,9 milliards.

Cette solution peut être rapidement mise en place. La modification du taux de la TVA ne nécessiterait pas de votations populaires, comme le rappelle Fabienne Freymond Cantone: «La Constitution fédérale, base légale de la TVA, ne définissant pas le panier des taux réduits ou pleins.»

«Un billet individuel cher»

Une proposition accueillie sans grand enthousiasme du côté de l'Union des transports publics (UTP), organisation faîtière des



entreprises actives dans le secteur. «Baisser le taux de la TVA pour les titres de transport est une idée, commence Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP, mais alors, on risque de voir les Cantons et la Confédération baisser

leurs subventions pour les transports publics.»

Par rapport à d'autres pays européens, les tarifs des billets pour les adultes se situent en milieu de classement, selon UTP. Plus précisément, la faîtière es-

time que les tarifs des abonnements sont corrects, mais que le prix du billet individuel est cher. «Une chose est claire: il ne peut plus y avoir une hausse générale des billets pour les transports publics. Leurs coûts ont plus aug-

menté que celui de la route.» Le rapport 2018-2019 de l'UTP relève que, depuis les années 90, «les billets aller-retour ont été les plus touchés par les augmentations, à hauteur de 80%. La situation est différente dans le trafic routier: les

coûts d'exploitation d'une voiture n'ont crû que de façon minime. Le prix du trafic individuel motorisé a même baissé depuis 2013 en comparaison avec le renchérissement.» Ueli Stückelberger ne pense pas qu'une baisse généralisée des tarifs soit une solution: «Pour nous, la piste à suivre est de proposer une plus grande gamme de produits, notamment pour les jeunes, ou de proposer un plus grand nombre d'offres.»

L'ATE pas convaincue

L'Association Transports et Environnement (ATE) n'est pas loin de penser la même chose que l'UTP. «Le problème avec une baisse générale, c'est que l'on ne connaît pas son impact sur le report modal», note Stéphanie Penher, responsable politique des transports et communication. Pour l'ATE, il faut surtout augmenter le coût de l'usage de la voiture qui fait de la «concurrence déloyale» aux transports publics.

L'ATE privilégie les propositions faites par le conseiller national Roger Nordmann (PS/VS), également reprises dans le blog de Fabienne Freymond Cantone en complément à sa proposition. Le socialiste préconise l'augmentation de la limite d'âge de l'abonnement demi-tarif de 16 à 21 ans, le retour de la Voie 7 et le développement de l'offre de billets dégriffés qui devraient aussi être disponibles en gare. «On constate que les billets dégriffés séduisent de nouveaux usagers», indique Stéphanie Penher.

À droite aussi

La gauche n'est pas la seule à se pencher sur la tarification des transports publics. Le conseiller national Philippe Nantermod (PLR/VS) avait déjà posé sur la table cette histoire de billets dégriffés en 2017. Dans une motion rejetée en juin dernier, le Valaisan demandait, notamment, que les communautés tarifaires qui se multiplient puissent bénéficier des tarifs dégriffés des CFF. «Cette offre est une bonne idée qui permet de remplir les trains quand ils sont vides, relève Philippe Nantermod. Avec une communauté tarifaire de la taille de Mobilis, cela fait tout l'arc lémanique qui est privé de ce genre d'offre.» En revanche, le libéral-radical ne «hurle» pas avec ceux qui estiment que les transports publics sont trop chers et juge la comparaison avec le coût de voiture pas correcte, si on prend en compte l'entretien, le stationnement, etc. «Nous avons fait de gros investissements - je les ai votés - pour développer nos infrastructures de transports publics. On ne peut pas avoir le beurre et l'argent du beurre, il faut admettre que se déplacer a un coût.»

Le «confort» de la voiture

● Les réseaux routier et ferroviaire des transports publics en Suisse couvrent 24 000 kilomètres. Soit la moitié de la circonférence de la Terre. En Europe, aucun réseau ferroviaire n'est plus utilisé que le nôtre. «Si l'on additionne les trains voyageurs et marchandises, la Suisse présente avec le réseau CFF la densité la plus élevée d'Europe: 154 trains par tronçon et par jour.» Toujours en comparaison européenne, la Suisse occupe la première place en termes de kilomètre parcouru sur le rail par habitant par an. Enfin, une personne sur deux possède un abonnement. Ces données réjouissantes pour les transports publics ressortent du rapport 2018-2019 de l'UTP. Mais il y a d'autres observations dans ce rapport sobrement intitulé «Faits & arguments concernant les transports publics suisses».

La distance quotidienne parcourue en moyenne par nos concitoyens est d'un peu moins 37 kilomètres, dont seulement neuf en transports publics. «Les trajets pour rendre visite à des proches ou assister à des manifestations sportives s'effectuent principalement en voiture.» Faire une partie du déplacement en automobile et l'autre en transport public n'est pas considéré comme pratique. Seuls 3% des trajets sont effectués en combinant les deux modes de transport. La première raison qui pousse les gens à opter pour la voiture est le confort. À condition de détenir un abonnement et d'avoir une bonne desserte, les transports publics peuvent aussi être perçus comme une solution confortable. «En revanche, la protection de l'environnement n'est que très rarement un motif d'emprunter les transports publics.»

Ponctualité

La situation tendue des CFF

Le prix du billet, la desserte et la qualité de l'infrastructure contribuent à l'attractivité des transports publics. La ponctualité aussi. Lundi, les CFF ont diffusé un communiqué de presse intitulé: «Amélioration de la ponctualité grâce à une meilleure planification et davantage de réserves». Il faut dire que la compagnie de transport ferroviaire vit une période délicate. Elle doit faire face à l'augmentation «constante» du trafic sur ses lignes, conjugué à l'explosion du nombre de chantiers qui visent à développer l'offre. Les retards se multiplient. Les CFF concèdent également des «erreurs de planification des ressources en personnel des locomotives et des retards de livraison des trains duplex pour le trafic grandes lignes». Ils

pronostiquent une situation «tendue» jusqu'en 2021. Les CFF vont donc mettre en œuvre les premières séries de mesures avec l'entrée en vigueur de l'horaire 2020, le 15 décembre prochain. Le transporteur mise sur des horaires «robustes» en renforçant la fiabilité des correspondances à certains points névralgiques du réseau. Les CFF vont également prévoir davantage de réserves en matière de personnel et matériel roulant. Enfin, la communication sera développée. La compagnie ferroviaire assure qu'une «information honnête, rapide et fiable, accompagnée de prévisions de qualité, est primordiale pour les voyageurs, surtout en cas de dérangement».

24 000 Le nombre de kilomètres que couvrent les réseaux routier et ferroviaire de transports publics en Suisse.

9 Il s'agit, en kilomètres, de la distance moyenne journalière parcourue par personne en transports publics, contre 23,8 en voiture.

11,5 La somme, en milliards de francs, de ce que propose d'investir le Conseil fédéral pour l'étape d'aménagement de l'infrastructure 2035.

84 Ce chiffre représente l'augmentation en pourcentage du prix du billet aller-retour en transports publics depuis les années 90.

154 Cela représente le nombre de trains par tronçons de réseaux et par jour. Il s'agit de la plus grande densité d'Europe.