

# Le défi de la prochaine direction des CFF: la baisse des tarifs

## OPINION

Plusieurs réflexions sont nées de mes voyages dans diverses régions de Suisse en transports publics cet été. Si tout n'est pas parfait au royaume des CFF et de CarPostal, et divers épisodes ces derniers mois sont là pour nous le rappeler, j'ai été impressionnée par la densité de notre réseau, le confort général des transports publics (TP), la régularité des correspondances, et la ponctualité générale. Alors que CarPostal entame une mue après sa comptabilité plus que créative de ces années passées, et que le directeur des CFF a donné sa démission pour fin 2020, l'enjeu crucial de la mobilité publique ne sera pas tant le développement des infrastructures, déjà acté, mais celui des tarifs. Ainsi, il ne suffira pas de stabiliser les prix, et ce même si les investissements vont augmenter massivement, mais il s'agira de les baisser. Ma proposition est simple: plutôt que de taxer les TP au taux plein de la TVA, c'est celui de 2,5%, destiné aux biens essentiels et d'usage journalier, qu'il faut appliquer.

J'ai profité de mon abonnement général (AG) lors de mes déplacements avec un grand sentiment de liberté et de facilité. La somme déboursée de 3860 francs pour cet AG, pourtant importante, ne couvre de loin pas les vrais coûts des voyageurs fréquents. De même, les pouvoirs publics subventionnent nos billets de train, bus et bateaux; nos TP ne couvrent que partiellement leurs coûts de fonctionnement et d'investissements par leurs recettes propres. Ceci dit, même si les tickets de train et de bus sont soutenus en partie par les autorités, ils sont perçus comme chers, trop chers. Le surveillant suisse des prix, Monsieur Prix, le dit: la santé et les transports publics restent les préoccupations majeures des Suisses en matière de cherté; la comparaison de prix entre train et covoiturage est défavorable au premier.

En considérant:

- la nécessité d'agir pour le climat et d'intensifier l'usage des transports publics, très économiques en termes de consommation d'énergie par personne;
- l'excédent ordinaire de 2,9 milliards de francs aux comptes 2018 de la Confédération;

– le fait que des pays, telles la France et l'Allemagne, assujettissent les transports à un taux spécial, inférieur au taux ordinaire de taxe à valeur ajoutée, il est évident que la Suisse doit faire de même.

## Le signal serait enfin positif pour une population d'usagers qui a vécu une évolution des prix à la hausse sur le rail plus forte que celle sur la route

La mesure que je propose, pour faire simple, serait d'appliquer aux billets de transports publics la TVA au taux réduit pour les produits de base, soit 2,5%, plutôt que le 7,7% employé maintenant. Cette modification de taux ne nécessiterait pas de votation populaire, la Constitution fédérale, base légale de la TVA, ne définissant pas le panier des taux réduits ou pleins (art. 130). En chiffres, cette baisse de taux de TVA donnerait, dans les grandes lignes:

- les recettes des titres de transport (dans tous les TP suisses) seraient de 5,9 milliards de francs (Union suisse des transports publics, UTP);
- les recettes de TVA sur cette somme se monteraient à 450 millions de francs environ;
- une réduction du taux de TVA telle que proposée permettrait une baisse de 300 millions de francs du prix des transports voyageurs au global, soit une réduction des prix d'environ 4%.

Bref, le signal serait enfin positif pour une population d'usagers qui a vécu une évolution des prix à la hausse sur le rail plus forte que celle sur la route.

En parallèle à cette mesure, d'autres sont à prendre, comme celle proposée par le conseiller national Roger Nordmann d'augmenter la limite d'âge de l'abonnement demi-tarif de 16 à 21 ans. Ainsi, les jeunes seraient encouragés à rester fidèles aux transports publics plutôt que de passer à la voiture et à la moto, accessibles à partir de 18 ans. Pour les jeunes encore, la suppression de la Voie 7 a certainement découragé leur emploi nocturne des TP; cette décision mériterait d'être révisée. Enfin, les billets dégriffés, une offre intéressante des CFF, devraient aussi être disponibles en gare, maillon essentiel du service public: tout le monde n'est pas à l'aise avec un téléphone intelligent pour prendre son billet.

Le domaine de la mobilité est en plein chambardement. Les CFF viennent de signer un contrat avec une start-up lucernoise, Axon Vibe, pour développer et commercialiser une application informatique qui permettra de planifier son voyage et de réserver différentes offres de mobilité telles que la voiture, le vélo, le tram, le train ou la trottinette électrique, combinés à volonté et de façon simple, en fonction des besoins des voyageurs. Ceci va nécessiter une remise à plat du système de tarification des transports, ce qui est réjouissant. Cela le sera d'autant plus si une baisse des tarifs des transports publics se fait enfin. On doit viser des tarifs incitatifs pour fidéliser les voyageurs actuels et attirer les autres. Ce doit être la priorité de la nouvelle direction des CFF. ■

FABIENNE FREYMOND CANTONE  
MUNICIPALE À NYON, CANDIDATE  
PS AU CONSEIL NATIONAL

