

6 Suisse

De l'ordre dans la jungle des tarifs

MOBILITÉ L'Alliance SwissPass regroupe 250 entreprises de transport et 17 communautés tarifaires régionales. Elle espère simplifier la tarification de la mobilité et faciliter l'accès aux transports publics

BERNARD WUTHRICH, BERNE
@BdWuthrich

Les Suisses ont les transports publics chevillés au corps. Mais le nombre d'acteurs est tel qu'il n'est pas toujours facile de s'y retrouver, notamment pour choisir le bon titre de transport et identifier le tarif le plus juste. Tout le monde connaît les CFF, l'abonnement général, le demi-tarif, les entreprises de transport locales et régionales comme les TL, les TPG, les régionales comme les TL, les TPG, les TPF, TransN ou le BLS. De nombreux usagers se sont familiarisés

«Notre objectif est d'harmoniser les standards tout en maintenant l'autonomie des communautés régionales»

BERNARD GUILLELMON, VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL STRATÉGIQUE DE L'ALLIANCE SWISSPASS

avec les applications que les opérateurs ont développées, en particulier Mobile CFF, Lezzgo (BLS) ou Fairtiq (TPF et partenaires). Mais on ne sait pas toujours qu'il y a, en tout, 250 entreprises de transport

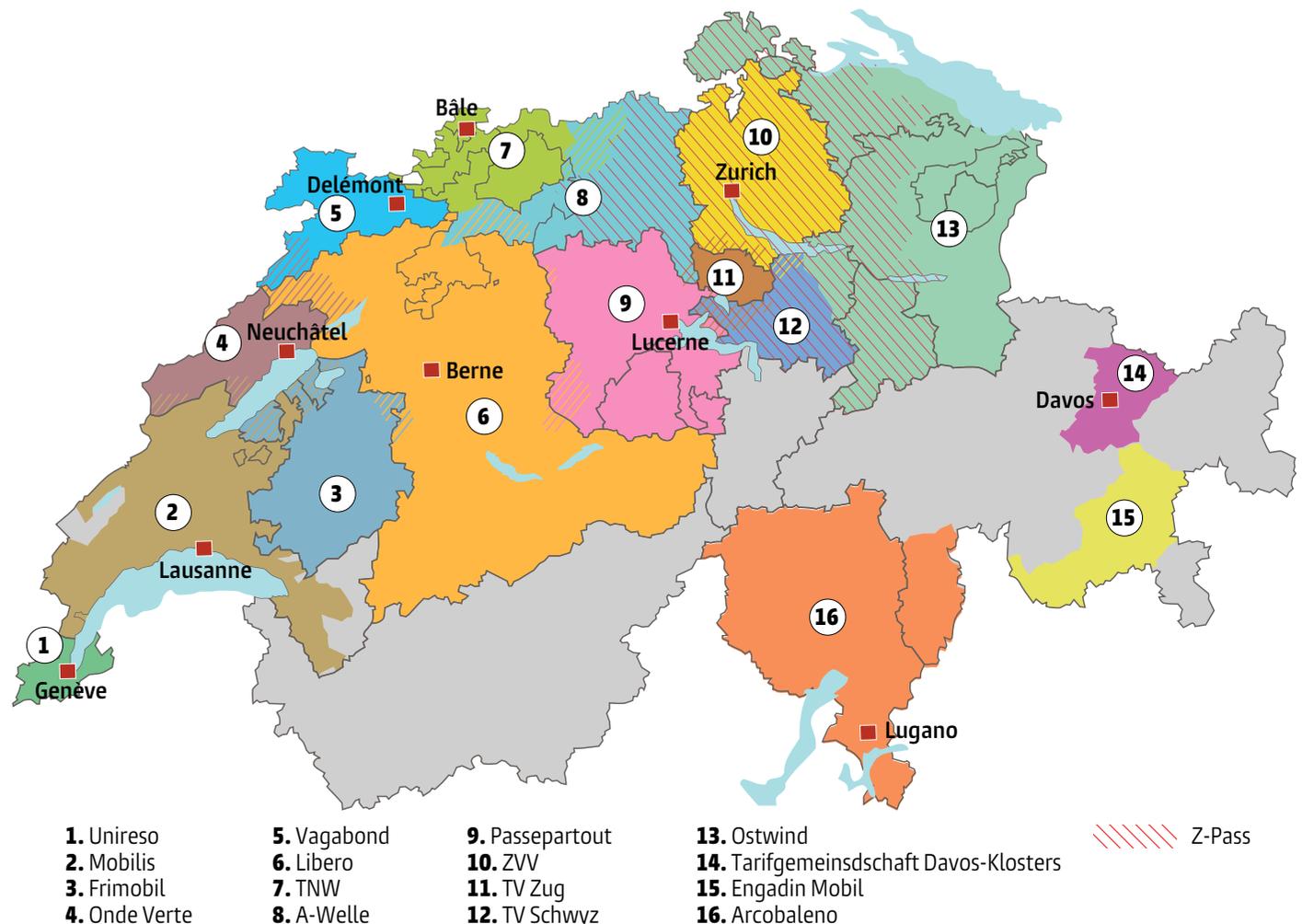
actives dans le pays. Et l'on n'a pas toujours conscience de l'existence en Suisse de 17 communautés tarifaires régionales. Il s'agit, en Suisse romande, d'Unireso à Genève, de Mobilis dans le canton de Vaud, de Frimobil à Fribourg, d'Onde verte à Neuchâtel, de Vagabond dans le Jura, de Libero dans le canton de Berne, sans oublier, outre-Sarine, la plus puissante de toutes, le Zürcher Verkehrsverbund (ZVV).

Les recettes globales des transports publics s'élèvent à 6 milliards de francs. Or, près de 75% de ces recettes proviennent des abonnements, dont 40% des 5,7 millions d'abonnements régionaux annuels ou mensuels délivrés dans les zones des communautés tarifaires. Ces derniers représentent un volume de 2,275 milliards de francs. Les 500000 abonnements généraux vendus chaque année génèrent 1,6 milliard de recettes alors que les 2,7 millions de demi-tarifs rapportent 435 millions.

Billetterie automatique

Cela fait plusieurs années que la branche tente de s'organiser afin d'améliorer la coordination entre tous ces acteurs, tous ces titres de transport, toutes ces applications. Sous l'égide de l'Union des transports publics (UTP) est né le SwissPass, la carte électronique de couleur rouge sur laquelle est enregistré le type d'abonnement et de titre de transport payé par l'utilisateur. Une

LES COMMUNAUTÉS TARIFAIRES DE SUISSE



plateforme commune, NOVA, a été créée et une association spécifique a vu le jour sous le nom de ch-direct. Celle-ci est devenue l'Alliance SwissPass le 1er janvier 2020. Elle réunit les 250 opérateurs et les 17 communautés tarifaires sous un même toit, ce qui n'allait pas de soi. Cela était d'autant moins évident que les mécanismes financiers qui régissent le transport public en Suisse sont différents pour le trafic longue distance, pour le trafic régional et pour le trafic local. Les autorités de subventionnement et les concepts de tarification (par ligne pour le réseau national, par zone dans les communautés tarifaires) ne sont pas les mêmes.

L'Alliance SwissPass a pour but de mettre un peu d'ordre dans tout cela, mais en respectant les prérogatives de chaque entité locale et régionale. «Notre objec-

tif est d'harmoniser les standards tout en maintenant l'autonomie des communautés régionales en matière de tarifs», résume Bernard Guillelmon, directeur de la compagnie BLS et vice-président du conseil stratégique de l'Alliance SwissPass (la présidence est vacante depuis le départ, l'an dernier, de Jeanine Pilloud de ch-direct). Au-delà des questions de structures et d'organisation, l'une des missions de l'alliance est de simplifier la vie des clients selon le principe «un voyage, un ticket». Les applications permettent déjà d'acheter un seul titre de transport pour se déplacer partout en Suisse, même sur le réseau d'un autre opérateur. «Nous devons lever les obstacles tarifaires qui compliquent l'accès aux transports publics», résume Helmut Eichhorn, directeur de l'alliance.

Cela passe par l'encouragement de la billetterie automatique, qui permet de monter dans un bus, un tram ou un train simplement, où et quand on le souhaite.

Quel avenir pour l'AG?

Ces réflexions sont menées en parallèle avec celles qui portent sur la nouvelle tarification de la mobilité, actuellement à l'étude au sein de l'administration fédérale. Les modèles en discussion ont pour but d'appliquer le prix le plus juste et le plus bas possible pour les prestations utilisées. Cela signifiera-t-il, à terme, l'arrêt de mort de l'abonnement général, sésame particulièrement commode mais dont on ne cesse de dire qu'il ne couvre pas le coût des déplacements réels qu'il permet d'effectuer? «Nos réflexions consistent plutôt à développer l'AG en examinant de nouvelles

formes d'abonnements. Nous n'avons aucune raison de l'abandonner. Nous croyons en son avenir», répond Bernard Guillelmon, qui relève que la question de l'avenir de l'AG a aussi une dimension politique.

Ces réflexions concernent l'offre de transports publics en Suisse. Les liaisons transfrontalières, surtout en direction de la France, sont plus compliquées à coordonner en raison de l'absence de la notion de communauté tarifaire dans ce pays. La mise en service du Léman Express en décembre montre qu'il y a encore du travail à faire dans ce domaine. Un seul titre de transport, le Léman Pass, permet de circuler de part et d'autre de la frontière. Cette offre unifiée est proposée par dix opérateurs français et suisses. Mais le plan de la communauté tarifaire reste difficile à décrypter. ■