

La gratuité a ... un coût

Le transport gratuit dans les transports publics est-il la solution ? De quels transports publics et de quelle gratuité parle-t-on ?

Heinrich Wolfwetter La gratuité supprime l'acquisition d'un ticket et les voyageurs se concentrent uniquement sur le déplacement. Les tarifs dégriffés démontrent un accroissement de l'usage des TP, mais également une perte de maîtrise de l'offre par les opérateurs suite aux demandes surdimensionnées ponctuelles.

La gratuité génère une perte de perception du coût réel de la mobilité et un abus d'emploi pour de courts trajets de 2 à 3 arrêts au détriment de la marche. La gratuité supprimera les classes de confort (1^{ière} / 2^{ième} classe), car c'est un non-sens d'avoir cette différence.

La gratuité a ... un coût ! L'Autorité financera cette charge supplémentaire au travers des impôts pour garantir le réseau actuel, voire le développer. Toutefois, l'Autorité pourrait supprimer des lignes TP ou diminuer les horaires d'exploitation ou offrir moins de cadences en cas de lourds déficits afin proposer une charge fiscale supportable par les contribuables. En fonction du degré d'endettement de l'Autorité, les opérateurs ne changeront pas les véhicules même s'ils ne répondent plus aux normes sur l'environnement, en plus des dégradations. En cas d'imprévu d'exploitation, l'engagement de véhicules supplémentaires ne sera pas garanti par principe d'économie.

Enfin, il sera difficile de mettre en œuvre des politiques de mobilités cohérentes en fonction des exploitations, des opérateurs et des objectifs des Autorités, notamment le périmètre de la gratuité.

Acquérir un ticket ou un abonnement, c'est prendre conscience du coût de la mobilité en général et TP en particulier, notamment en la comparant aux véhicules individuels.

Ce titre de transports permet de bénéficier de l'abonnement général ou des billets uniques dans plusieurs zones tarifaires exploitées par plusieurs compagnies. Ce titre impose aux opérateurs des prestations de qualité et en quantité dans l'exploitation, l'environnement, le matériel roulant ou les horaires et fréquences puisque la clientèle est exigeante. Cela oblige aussi les

opérateurs à la propreté du parc véhicule et à son entretien pour éviter les suppressions de course.

Le titre de transports exprime aussi l'attractivité d'une ligne ou d'un réseau et permet de développer des TP structurants (RER, S-Bahn, trams, métros, etc.), des équipements adaptés ou des planifications ambitieuses dont l'exploitation H24. Acheter un titre de transports permet une vraie politique de mobilité dans les agglomérations ou au niveau régional. Les recettes permettent des fréquences élevées pour répondre aux besoins et aux attentes des voyageurs, y compris le développement d'aménagements pour accroître la vitesse TP dans l'exploitation.

Les transports publics circulent sur des voies ferrées ou un réseau routier à l'échelle géographique urbaine, périurbaine, locale, régionale ou nationale sur des lignes en concession octroyées par les Autorités. Les opérateurs de transports publics possèdent de multiples véhicules en fonction du

système d'exploitation allant du minibus au métro. Les exploitations sont coordonnées entre les Autorités et les opérateurs afin de cadencer les horaires pour diminuer les temps d'attente entre les correspondances dans un réseau maillé.

Parler de gratuité des transports publics, c'est fragiliser ce système performant, car sa complexité rend impossible la mise en œuvre au niveau nationale de par les obligations des opérateurs. Les initiants doivent donc cibler un territoire réduit. La majorité de la Suisse est assujettie aux zones tarifaires impliquant de nombreux opérateurs dans une même zone.

Cependant, il existe déjà des formes de gratuités des TP en Suisse : les stations de ski ont des bus gratuits entre les parkings, les quartiers du village et les remontées mécaniques.

A défaut de gratuité, une politique d'aide financière gérée par l'Autorité serait plus appropriée pour subvenir aux revenus modestes.

Kostenloser öV hat einen Preis

Die Interessensgemeinschaft für öffentlichen Verkehr im Kanton Waadt (Citrap Vaud) hat sich angesichts diverser Initiativen mit der Frage auseinandergesetzt, ob die Angebote des öffentlichen Verkehrs gratis beziehungsweise rein staatlich finanziert sein sollten. Die Antwort lautet: Nein.

Wie im obigen Artikel dargelegt wird, bedeutet der Erwerb eines Billetts oder Abonnements, dass sich die Fahrgäste der Kosten der Mobilität im Allgemeinen und des Nahverkehrs im Besonderen bewusst sind, auch im Vergleich zur individuellen motorisierten Mobilität. Umgekehrt verpflichtet der Verkauf von Tickets die Anbieter und Betreiber, qualitativ und quantitativ hochwertige Leistungen zu erbringen. Die Verkehrsunternehmen werden durch bezahlte Billette und Abos dazu verpflichtet, ihre Fahrzeuge sauber zu halten und dafür

zu sorgen, dass keine Fahrten ausfallen.

Das Billett drückt auch die Attraktivität einer Linie oder eines Netzes aus und ermöglicht die Entwicklung von strukturierten Angeboten im öffentlichen Nahverkehr. Der Kauf eines Fahrscheins geht einher mit einer echten Mobilitätspolitik in den Ballungsräumen oder auf regionaler Ebene, welche die Bedürfnisse und Erwartungen der Fahrgäste erfüllt. Wer kostenlose öffentliche Verkehrsmittel fordert, schwächt dieses erfolgreiche System. Es gibt andere Möglichkeiten als Gratis-öV, um Personen mit niedrigem Einkommen zu unterstützen.

Zusammenfassung des französischen Textes: Gerhard Lob

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud