

La première classe dans les trains CFF est remise en question

Mobilité Munie de près de 13’000 signatures, une pétition veut supprimer cette catégorie de voyageurs. Qu’en pensent les pendulaires? Notre reportage.

Emilien Ghidoni

Qui n’a jamais ressenti un brin de jalousie à voir les voyageurs de première classe s’installer confortablement dans des wagons silencieux, alors que le reste des pendulaires du Genève-Lausanne de la fin de journée s’entassent en deuxième classe, parfois sans trouver de place assise?

Force est de reconnaître que si tous les citoyens suisses sont égaux en droit, ils ne le sont pas forcément en confort de voyage. Une injustice aux yeux des Jeunes ATE (Association transports et environnement) qui ont lancé une pétition pour supprimer la première classe des CFF. À l’heure où nous écrivons ces lignes, celle-ci avait récolté 12’873 signatures.

Mais qu’en pensent les pendulaires? Nous sommes allés à la rencontre de ceux qui empruntent le train tous les jours aux heures de pointe pour connaître leur opinion.

Fatalisme des pendulaires

Au départ de Genève, à 17 h 31, le quai numéro 5 annonce la couleur du trajet qui nous attend. Lorsque le train arrive en gare, la foule se presse, chacun cherchant à se positionner en face d’une porte. Le wagon se remplit en moins d’une minute et quelques passagers malchanceux se retrouvent sans place assise.

Sur cinq wagons deuxième classe, trois floqués de jaune signalent l’accès à la première. Comme l’indique le bilan annuel, publié il y a quelques jours par les CFF, la liaison Genève-Lausanne fait partie des plus fréquentées de Suisse, avec un nombre de passagers en forte augmentation chaque année.

Nicole, une Française de 30 ans, tient son gros sac de voyage serré contre elle: «Je prends le train à travers la Suisse pendant deux semaines. Mais là, j’ai mal choisi mon horaire de départ!» La fréquentation du wagon n’a rien de surprenant pour cette jeune femme, qui estime la situation «trois fois pire» en France.

À côté d’elle, une autre usagère se joint à la conversation. «Peut-être bien, mais c’est usant à la longue, soupire-t-elle. Je prends le train tous les jours depuis Renens, ne pas avoir de place assise rend le trajet plus pénible.» Lorsqu’on lui évoque la pétition lancée par les Jeunes ATE, elle rit: «Bonne chance pour faire passer ça à Berne! Les parlementaires ont un abonnement général première classe, ils ne vont jamais l’abandonner. Ce serait bien pourtant, on aurait plus de place.»

Un wagon plus loin, un jeune homme ne partage pas son avis. «S’ils sont en première classe, c’est parce qu’ils paient plus cher, rappelle-t-il. Je pense que les CFF ne s’en sortiraient tout simplement pas sans un tarif plus premium.» Il trouve que le taux d’occupation de la seconde classe n’est pas si embêtant. «Même si j’avoue que je ne prends pas souvent le train», confesse-t-il.



La liaison Genève-Lausanne fait partie des plus fréquentées de Suisse, avec un nombre de passagers en forte augmentation chaque année (photo d’illustration). Vanessa Cardoso

Le convoi se vide légèrement à Renens et Lausanne, puis d’autres pendulaires montent en direction de Fribourg et Berne. Le cycle recommence.

Séparation peu respectée dans le Léman Express

Qu’en est-il des trains plus locaux? À bord du Léman Express, qui dessert une grande partie du Grand Genève, les mines sont fatiguées en ce matin où nous l’empruntons au départ d’Annemasse. À nouveau, de nombreux passagers s’entassent. La petite zone dédiée à la première classe est bien moins importante que sur les InterCity, mais est loin d’être vide.

«Je m’y installe toujours quand le train est plein, explique Sandra, une habitante de la commune d’Annemasse travaillant à Genève. Il n’y a jamais de contrôleurs, donc même avec un billet normal ça fonctionne.» Comme elle, de nombreux voyageurs n’ont pas de ticket en règle pour cette zone du train.

«En même temps, personne ne prendrait la première classe pour faire Annemasse-Genève, rit Sandra. Ça prend à peine vingt minutes. Et investir dans un abonnement première classe alors que l’on vit en France n’a pas d’intérêt.» Conséquence: la plupart des passagers interrogés sur ce trajet n’ont pas d’opinion sur la suppression de la première classe en Suisse.

D’autres n’osent tout de même pas s’installer en première, malgré l’absence en général de contrôleurs. «Je me suis déjà fait coller, malgré toutefois un passager. Franchement, c’est insupportable. On est serrés comme des sardines chaque matin, ça fait mal de voir que seulement une dizaine de personnes occupent certains wagons.»

La 1^{re} classe est-elle moins profitable?

Cette colère a aussi été ressentie par les Jeunes ATE. «Lors du lancement de notre pétition, nous avons reçu de nombreux messages de soutien, rapporte Oscar Hughes, membre du comité de l’association. Bien sûr, le sujet est très émotionnel et plusieurs personnes voyageant en première classe ont aussi été énervées par notre proposition.»

La volonté des Jeunes ATE risque d’être difficile à mettre en œuvre. Car pour l’instant, la Confédération demande clairement aux CFF de proposer une première classe dans tous ses trains. La pétition, volontairement provocante, vise surtout à «ouvrir le débat», selon les mots du membre de l’association. «Il n’est pas normal que les voyages en train reproduisent une discrimination de classe. Les CFF sont financés en partie par la Confédération et donc par les impôts payés par tous les habitants.»

Il en va aussi de l’avenir écologique de ce pays, selon Oscar Hughes. «Les trains vont devoir transporter de plus en plus de gens. En supprimant les billets plus chers, nous pourrions gagner jusqu’à 30% de places.»

Enfin, il estime que la première classe est moins rentable que la seconde. Selon un article du «20 Minutes» publié en 2014, un document interne des CFF rapporte qu’au mètre carré, la seconde classe rapporte plus que la première. Selon cette fuite, les compartiments les moins

luxueux généreraient 1,7 fois plus de revenus que leurs pendants plus onéreux.

En cause: le faible taux de remplissage de la première classe, qui ne compenserait pas le prix plus élevé du billet. «Ce n’est pas normal que la seconde classe subventionne les billets première classe. Cela doit changer», s’indigne Oscar Hughes.

«La fréquentation varie d’un arrêt à l’autre»

Contactés, les CFF rappellent que la fréquentation de la première classe peut fortement varier d’un arrêt à un autre. «Ainsi, si la première classe est vide sur un tronçon, elle pourra tout à fait être pleine quelques minutes plus tard sur un autre tronçon», argue Frédéric Revaz, porte-parole de la compagnie.

Il ajoute qu’en cas de forts pics d’affluence, le personnel a la possibilité de déclasser des voitures individuelles de première classe pour y accueillir les passagers munis d’un billet de deuxième classe. Quant au taux de remplissage de la première classe par rapport à la seconde, il renvoie à l’Alliance SwissPass, qui chapeaute la communauté tarifaire en Suisse.

Pas de chiffres sur la part des passagers de 1^{re} classe

Mais, interrogée, cette dernière indique qu’il est impossible de

savoir quelle est la proportion de passagers voyageant en première classe par rapport à ceux empruntant la seconde. «Cela relève de la compétence des différentes entreprises de transport: c’est à elles qu’incombe la responsabilité de planifier leurs capacités, de concevoir l’offre qu’elles proposent et d’en évaluer la rentabilité», rappelle l’organisme chapeautant les tarifs.

Malgré cette absence de données chiffrées, l’Alliance SwissPass affirme que la seconde classe ne subventionne pas la première.

L’Union des transports publics (UTP), elle, s’oppose carrément à la suppression de la première classe. «Si une partie de la population est prête à payer davantage pour profiter de prestations plus confortables, il est légitime que les entreprises de transport proposent de telles prestations pour répondre aux besoins de leur clientèle», estime Valentin Abbet, porte-parole.

Il nuance aussi l’idée que la première classe serait moins rentable. «L’occupation de la première classe varie beaucoup en Suisse, rappelle-t-il. Par exemple, elle est relativement faible au sein des communautés tarifaires et dans le trafic régional. En revanche, pour les trajets plus longs, la part de la première classe est plus élevée.»

«Bien sûr, le sujet est très émotionnel et plusieurs personnes voyageant en première classe ont aussi été énervées par notre proposition.»

Oscar Hughes
Membre du comité de l’association Jeunes ATE