



De la nécessité de baisser les tarifs des transports publics à partir de 2021

Les usagers ont beaucoup de mal à s'y retrouver dans la tarification des transports publics : c'est ce qui ressort clairement des nombreux courriers que je reçois. Leurs interrogations et réclamations sont des plus diverses, à l'image des problèmes qu'ils rencontrent : alors que pour certains, transports publics dit forcément CFF, puisqu'il s'agit de la plus grande entreprise de transport de Suisse, d'autres peinent à comprendre pourquoi ils ne peuvent pas se procurer de billet dégriffé au sein des communautés tarifaires, ou pourquoi un abonnement demi-tarif ne leur permet pas systématiquement de voyager à moitié prix sur les lignes d'une communauté.

Par le présent document, j'aimerais apporter à ces usagers particulièrement engagés un certain nombre de réponses à leurs questions tout à fait justifiées. Ils dépensent chaque année 6 milliards de francs rien qu'en billets et en abonnements, sans parler des recettes fiscales générales. Ils ont donc le droit de connaître les différents tenants et aboutissants.

En outre, la complexité des structures tarifaires et des interdépendances est telle qu'il est quasi impossible d'avoir une vue d'ensemble de l'évolution future des prix. Je me suis donc également efforcé, dans les pages suivantes, de montrer pourquoi des baisses tarifaires sont dans la logique des choses à compter de 2021.

Clarifions les choses : qui fait quoi dans les transports publics ?

En Suisse, les transports publics ne se limitent pas aux bus de ville, aux tramways et aux liaisons rapides. Ils comprennent également des offres touristiques (chemin de fer de la Jungfrau p. ex.), si celles-ci acceptent l'abonnement demi-tarif voire l'abonnement général. Cela dit, ni le chemin de fer du Schilthorn ni la liaison par bateau entre Lausanne et Évian ne jouent un rôle dans le quotidien de la plupart des usagers, raison pour laquelle ce type de trafic touristique ne sera pas traité ici.

Par ailleurs, nous allons fortement simplifier la chose en opérant une distinction, premièrement, entre le **trafic régional (trafic local¹ inclus) et le trafic longue distance** (aussi appelé trafic grandes lignes), qui est certainement la plus parlante pour les

¹ Le trafic local étant commandé et subventionné différemment pour une desserte capillaire des localités (pas d'indemnités versées par la Confédération), il est souvent traité séparément. Pour les usagers, cette distinction n'est toutefois pas déterminante au sein des communautés tarifaires. Dans ces dernières, l'utilisation au titre du trafic local est couverte avec un billet de zone, de la même façon que le reste du trafic régional ou du trafic longue distance.



usagers, et, deuxièmement, entre le **service direct national** et le **service direct régional**, à savoir les communautés tarifaires.



Figure 1 : deux critères distinctifs

Les liaisons individuelles – c'est-à-dire **les trains** – **constituent le socle du trafic longue distance et du trafic régional (trafic local inclus)**. Le trafic longue distance comprend les liaisons IR/IC et EC ainsi qu'un certain nombre de liaisons RE (une délimitation fine n'est pas possible ici). Le trafic régional, quant à lui, comprend les trains régionaux, les RER, les tramways, les bus, les cars postaux et les bateaux.

Le trafic régional est souvent assimilé aux communautés tarifaires et le trafic longue distance au service direct national. Or cette vision des choses est réductrice et ne correspond pas à la réalité. **Les billets sont le moyen le plus simple de distinguer le service direct régional (communautés tarifaires) du service direct national**. Si vous prenez un IC sur un tronçon qui n'appartient pas à une communauté tarifaire et dont la destination n'est pas comprise dans une zone dite de chevauchement (une zone appartenant à deux communautés tarifaires), vous achetez un billet de parcours du service direct national. Par contre, si vous prenez un IC dont les points de départ et d'arrivée se situent dans une communauté tarifaire ou dans une zone de chevauchement, vous voyagez certes dans le cadre du trafic longue distance (IC oblige), mais vous achetez un billet de zone du service direct régional.

L'idée sous-tendant le service direct, qu'il soit national ou régional, c'est que les différentes **entreprises de transport** concernées, telles que les CFF, BLS et CarPostal, délivrent un titre de transport unique, qu'elles reconnaissent toutes.



	service direct national	service direct régional (com. tarif.)
trafic longue distance	✓	
trafic régional	✓	

Exemple :

Si vous souhaitez vous rendre de Lenzerheide à Zurich en passant par Coire, vous n'avez pas à acheter un billet CarPostal de Lenzerheide à Coire et un billet supplémentaire des CFF pour le voyage de Coire à Zurich. Votre trajet relève du service direct national. Vous achetez donc **un seul billet de parcours** Lenzerheide – Zurich.

	service direct national	service direct régional (com. tarif.)
trafic longue distance		✓
trafic régional		✓

Supposons maintenant que vous partiez de Ziegelbrücke pour vous rendre à Zurich Enge. Vous achetez dans ce cas un billet de zone. Ce trajet relève en effet du Z-Pass (réseau regroupant plusieurs communautés tarifaires). Comme vous voyagez au sein d'une communauté tarifaire, en l'occurrence d'un regroupement de communautés tarifaires, vous obtenez **un billet communautaire** (du service direct régional).

La clé de la tarification est à chercher dans cette constellation (confuse) qui combine **trafic longue distance**, **trafic régional**, **service direct national** et **service direct régional**. C'est aussi de là que viennent de nombreux problèmes, dont ceux des interfaces et des conflits d'intérêts.

Pour appréhender la complexité de l'équation, il faut se pencher sur les différents modes de financement (des lignes) ainsi que sur les tarifs du service direct national et du trafic régional.

Nous avons vu quel billet l'on obtient en fonction des circonstances. Abordons maintenant la question du coût, qui est une autre histoire. Le prix est déterminé par les modalités de financement du trajet parcouru.

Comment les transports publics sont-ils financés ?

Il faut savoir qu'il existe **deux structures tarifaires** : celle du **service direct national** et celle du **service direct régional**. L'« Alliance SwissPass » ambitionne de les fusionner à l'avenir.

Comment les tarifs sont-ils fixés ?

Les entreprises établissent les tarifs de leurs prestations. Le tarif énumère les conditions auxquelles est applicable le prix défini pour le transport et les autres prestations y afférentes.

	service direct national	service direct régional (com. tarif.)
trafic longue distance	✓	
trafic régional	✓	

Pour le **service direct national**, c'est la **branche des transports publics (en l'occurrence un comité des entreprises de transport participantes)** qui assure la planification générale, c'est-à-dire qui établit le montant des recettes de transport à réaliser durant l'année d'horaire à venir. Cette planification doit être présentée au Surveillant des prix : le prix plafond en valeur absolue est fonction du trafic longue distance autofinancé, qui doit opérer selon le principe de la couverture des coûts.



	service direct national	service direct régional (com. tarif.)
trafic longue distance		✓
trafic régional		✓

Pour le **service direct régional**, à savoir les communautés tarifaires, ce sont en revanche **les entreprises de transport et les cantons** qui, **en partenariat**, définissent l'offre, les modalités de fixation des tarifs et le niveau des prix. Seule exception : la communauté tarifaire de Zurich (ZVV), pour laquelle le canton jouit de la compétence exclusive de fixer les tarifs.

Qui paie ?

Trafic régional (hors trafic local)

	service direct national	service direct régional (com. tarif.)
trafic longue distance		
trafic régional	✓	✓

Le trafic régional est une composante du service universel, lequel est défini selon des critères politiques. Système oblige, il n'opère pas selon le principe de couverture des coûts. Le but recherché n'est pas d'obtenir une couverture complète des coûts d'infrastructure (du rail) par la vente des billets et abonnements. L'acceptation à une large majorité du projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) a confirmé que cette approche était conforme à la volonté de la population.

Le trafic régional bénéficie d'un **financement dual**. Les **usagers** paient le prix fixé, tandis que les coûts non couverts sont compensés par des subventions (versées par les commanditaires).

Qui sont les commanditaires ? En principe, la commande dépend du type de transport public concerné. Lorsqu'une ligne (pour faire simple, un trajet d'un point A à un point B, avec des arrêts prédéfinis) relève du trafic longue distance, l'Office fédéral des transports (OFT) octroie une concession. Aucune indemnité n'est versée ni aucune commande passée. En revanche, quand il s'agit de trafic régional, un certain nombre de lignes sont commandées aux entreprises de transport. C'est ainsi, par exemple, que la ligne S6 (Uetikon -) Zurich HB – Regensdorf-Watt – Baden est proposée par les CFF. Lorsqu'il y a affectation au trafic régional avec fonction de desserte, ce qui est le cas pour la ligne S6 à destination de Baden, la Confédération et les cantons passent une commande conjointe. Dans le cadre du trafic local, les commanditaires sont les cantons et les communes, sans participation de la Confédération. En principe, la distinction entre communauté tarifaire et service direct national n'a aucune importance pour une ligne du trafic régional commandé (hors trafic local) ; elle est surtout pertinente pour ce qui est des tarifs, pas pour la commande de l'offre concernée. Bien que la ligne S6 traverse les communautés tarifaires ZVV et A-Welle, se trouve par conséquent dans le rayon de validité du Z-Pass et se présente sous la



forme d'un RER, elle ne relève pas d'une offre de la communauté tarifaire, mais du trafic régional, commandé conjointement par la Confédération et les cantons.

Les coûts non couverts par les recettes tarifaires donnent lieu à une indemnisation, autrement dit sont financés par des subventions. Pour chiffrer le manque à gagner, il faut déterminer le montant des recettes tarifaires. Cette tâche incombe aux décideurs mentionnés plus haut. Il est clairement ressorti de mes discussions avec les communautés tarifaires que les cantons sont très engagés en tant que commanditaires et portent, en leur qualité de bailleurs de subventions, un regard très critique sur les réductions tarifaires, qu'ils ne sont donc guère enclins à soutenir, comme on l'a vu lors de la baisse récente de la TVA.

Digression : pourquoi les transports publics sont-ils de plus en plus chers ? L'offre, et donc indirectement aussi les coûts des transports publics, sont influencés par les commanditaires. Si la demande, mesurée en voyageurs-kilomètres, a affiché une croissance d'environ 4 % par an en moyenne ces dernières années, l'offre s'est elle aussi fortement étoffée². Et cela a un coût. Les programmes d'économies, à l'instar du programme RailFit des CFF, peuvent tout au plus freiner la hausse globale des coûts. Parallèlement à ce renchérissement général, la part supportée par les usagers ne cesse d'augmenter.

On parle de financement dual : cela signifie-t-il que les usagers et les pouvoirs publics contribuent à parts égales ?

Non. Ces dernières années, les usagers ont financé une part toujours plus importante des coûts du trafic régional par le biais des mesures tarifaires, d'où une réduction du déficit³ à la charge des commanditaires⁴. C'est ce qu'indique l'évolution du taux de couverture des coûts, soit le rapport entre le montant des recettes tarifaires (provenant de la vente des billets et abonnements) et les coûts totaux. Alors que les recettes comme les coûts n'ont cessé d'augmenter, le taux de couverture des coûts s'est lui

² « La demande (en voyageur-kilomètre) de transport régional de voyageurs a augmenté de 34 % depuis 2008, soit en moyenne 3,8 % par an. » Source : Réforme du transport régional de voyageurs (modification de la loi sur le transport de voyageurs), rapport explicatif du 17 avril 2019 relatif à l'ouverture de la procédure de consultation. Ce document peut être consulté à l'adresse www.news.admin.ch/news/message/attachments/56580.pdf.

³ Mesuré en francs suisses par voyageur-kilomètre. Entre 2009 et 2017, l'indemnité versée par voyageur-kilomètre s'est inscrite 6 fois en baisse et seulement 3 fois en hausse par rapport à l'année précédente (cf. fig. de la page 11 de la brochure *Faits & arguments concernant les transports publics suisses*, disponible à l'adresse www.voev.ch/fr/Services/content_index.php?section=downloads&download=2207).

⁴ Selon le tarif général des voyageurs T601, le prix de base 2^e classe pour la clientèle du service direct est passé de 38,99 à 44,51 cts par km entre 2009 et 2017 (étant entendu que la dernière valeur citée inclut en outre un taux de TVA moins élevé). Cette augmentation de 14 % du prix des billets de parcours est à mettre en regard d'un renchérissement de 1,9 % seulement. Selon des évaluations non publiées de l'OFT, le montant d'indemnisation de 2017 était inférieur d'environ 5 % à celui de 2009. Autrement dit, la contribution des pouvoirs publics par voyageur-kilomètre a baissé de 5 %. Il est possible que cela tienne à l'augmentation de la demande et aux gains d'efficacité des entreprises de transport. **Toutefois, les clients n'en voient pas la couleur.**



aussi inscrit en hausse constante, malgré l'élargissement de l'offre. **Pour la plus grande entreprise de transport, les CFF, il est passé, dans le trafic régional, de 59 % en 2016 à près de 62 % en 2018. Le canton de Lucerne ambitionne de porter à 58 %⁵ son taux de couverture des coûts au niveau de la communauté tarifaire (donc trafic local inclus). De son côté, la ZVV vise un taux proche de 68 %⁶ d'ici à 2023 (ici aussi, trafic local inclus).**

À relever que des différences de niveaux de prise en charge des coûts n'existent pas qu'entre les commanditaires et les usagers. La répartition des indemnités entre la Confédération et les cantons n'est pas des plus homogène non plus. Le ratio moyen est de 50/50. Il varie toutefois en fonction des conditions structurelles et de la densité de la population. Conséquence : le canton des Grisons, par exemple, commande des offres de transport public, mais ne s'acquitte que de 20 % des « coûts non couverts planifiés », tandis que le canton de Zurich cofinance à hauteur de 67 % les offres de trafic régional commandées. En toute logique, le canton qui commande quelque chose devrait aussi le payer, car plus on puise dans son « propre » porte-monnaie, plus on est mesuré dans ses commandes.

Digression : pour se protéger (quelque peu) de l'appétit des cantons, la Confédération a mis en place un nouvel instrument. Elle a pour la première fois approuvé un crédit d'engagement de quelque 4 milliards de francs destiné à indemniser les coûts non couverts des prestations de transport commandées, et l'a avalisé pour la période d'horaire 2018 à 2021⁷. Lorsque les ressources disponibles ne suffisent pas, on assiste souvent, dans les cantons, à des augmentations de prix au sein des communautés tarifaires. Difficile jusqu'ici de lutter contre cette tendance. Les consommateurs ont encore trop souvent beaucoup de mal à faire entendre leur voix. Je manque moi-même de moyens d'intervention contraignants. Il n'est guère possible, dans le domaine des tarifs subventionnés, de prouver l'existence d'un abus de prix au sens de la loi sur la surveillance des prix.

⁵ Le taux de couverture des coûts s'améliore, passant de 55 % en 2016 à 58 % en 2021 (cf. objectif inscrit dans le rapport du canton de Lucerne sur les transports publics pour les années 2018 à 2021, disponible en allemand uniquement à l'adresse https://www.vvl.ch/index.php/download_file/view/1463/55/).

⁶ Cf. rapport stratégique de la ZVV pour les années 2020-2023, disponible en allemand uniquement à l'adresse https://vd.zh.ch/internet/volkswirtschaftsdirektion/de/themen/verkehr/_jcr_content/contentPar/downloadlist_1374216525447/downloaditems/zvv_strategiebericht.spooler.download.1499958107975.pdf/ZVV-Strategiebericht+2020-2023.pdf.

⁷ Digression : la coordination entre les modes de financement, le développement des infrastructures et la planification de l'offre de transports publics s'est avérée insuffisante jusqu'ici, d'où la recherche de possibilités d'optimisation pour l'avenir. Cf. OFT (2017) : Réforme du transport régional de voyageurs en Suisse – Passage en revue et recommandations du groupe d'experts – État d'avancement après l'audition des partenaires, 27.11.2015, consultable à l'adresse www.news.admin.ch/news/message/attachments/44521.pdf.



	service direct national	service direct régional (com. tarif.)
trafic longue distance	✓	✓
trafic régional	□	□

Trafic longue distance

À la différence du trafic régional, le trafic longue distance doit couvrir ses coûts, faute de subventions pour l'exploitation. Il est donc **financé à 100 % par les usagers**. En outre, un « bénéfice équitable » peut être dégagé. En vertu de la loi sur la surveillance des prix, aucun autre excédent n'est autorisé. En sa qualité de propriétaire des CFF, la Confédération renonce au versement de dividendes. Partant, les CFF conservent l'intégralité des éventuels bénéfices.

Les tarifs actuels, combinés aux efforts de réduction des coûts des CFF, sont calculés généreusement. Les CFF disposent aujourd'hui d'un bénéfice thésaurisé d'environ 1,5 milliard de francs. En 2018, le trafic longue distance a généré un bénéfice de 176 millions de francs.

La plupart des usagers n'ont pas connaissance de cette différence de financement, ni ne la perçoivent. Rares sont ceux à savoir qu'elle a un impact déterminant sur les prix et leur fixation.

Les interactions complexes entre financement et tarifs

Un financement différent mais des tarifs identiques : fonctionnement du trafic régional et du trafic longue distance dans le cadre du service direct national

	service direct national	service direct régional (com. tarif.)
trafic longue distance	✓	□
trafic régional	✓	□

Bien que le financement du trafic régional diffère fondamentalement de celui du trafic longue distance, les usagers ne constatent pas de différence de prix entre ces deux types de trafic lorsqu'ils achètent un billet du service direct national (billets de parours). Cela signifie qu'un kilomètre tarifaire en RER, car postal ou IC coûte généralement la même chose⁸ aux usagers. Mode de financement différent mais prix identiques, il y a là un sérieux problème de recoupement, difficilement perceptible par les usagers, car les modifications générales des tarifs ont [justement] des conséquences sur les prix du trafic longue distance **et** du trafic régional subventionné. En cas de baisse des prix, par exemple, le bénéfice du trafic longue distance diminue, mais parallèlement aussi la participation des usagers au financement du trafic régional, ce qui contraint les commanditaires à verser davantage de subventions.

Un financement différent et des tarifs différents : fonctionnement du service direct régional et du service direct national

	service direct national	service direct régional (com. tarif.)
trafic longue distance	□	✓
trafic régional	□	✓

Dans le cadre du **service direct régional**, c'est-à-dire au sein des communautés tarifaires, seuls des billets de zone sont vendus. Valables pour une durée donnée, ils englobent toutes les offres de transport public disponibles dans les zones achetées. En déduisant les recettes tarifaires du coût total de fourniture de l'offre (pour les communautés tarifaires, trafic local inclus), on obtient le besoin de subventionnement par les commanditaires. Toutefois, l'autonomie tarifaire des partenaires peut être limitée

⁸ Cela vaut pour les entreprises appliquant l'addition des kilomètres. Que les entreprises jouent ici simplement sur les distances est une autre histoire. Grâce aux kilomètres tarifaires, un trajet effectif de 10 kilomètres peut par exemple compter pour 12 kilomètres (tarifaires, justement). Ce mécanisme est appelé « supplément de distance ». C'est pour moi, depuis des années, une véritable épine dans le pied.



explicitement ou implicitement. À Zurich, la responsabilité des tarifs de la ZVV incombe au Conseil d'État. Mais dans d'autres cantons aussi, les communautés tarifaires ressentent l'influence de l'exécutif cantonal. Dans le cadre des programmes d'allègement budgétaire, il n'est pas rare que les cantons exigent une participation accrue des usagers aux coûts des transports publics⁹ ou définissent des taux minimums de couverture des coûts à atteindre¹⁰.

	service direct national	service direct régional (com. tarif.)
trafic longue distance	✓	
trafic régional	✓	

Toutefois, si des usagers sans abonnement voyagent au-delà des limites d'une communauté tarifaire, ils voyagent dans le cadre du **service direct national** et reçoivent dès lors un billet de parcours. Le billet de parcours donne droit à une course à la date indiquée, entre un point A et un point B. Le prix du billet de parcours est fonction du nombre de kilomètres tarifaires parcourus (éventuels suppléments de distance inclus).

Même mode de financement mais tarifs différents : fonctionnement dans le cadre du service direct régional

Chaque communauté tarifaire a sa propre structure des prix et ses propres tarifs. Comme on l'a vu, les entreprises de transport ont une grande influence sur la tarification. Mais dans « *toutes les communautés tarifaires importantes* »¹¹, les cantons – en tant que commanditaires des prestations de trafic régional – ont eux aussi leur mot à dire sur la structure tarifaire¹². Les tarifs dépendent donc à la fois de l'offre et de la disposition des cantons à verser des indemnités.

Exemple : dans la communauté tarifaire Mobilis, une zone coûte 3 CHF, tandis que dans la communauté tarifaire Arcobaleno, au Tessin, elle coûte 2.50 CHF (tarif de base sans demi-tarif en 2^e classe). La ZVV et Libero ne proposent pas de billets une zone. À la ZVV, une à deux zones coûte 4.40 CHF sans demi-tarif, contre 4.60 CHF pour Libero.

Digression :

Il est erroné de croire que la cohérence et la logique règnent dans le paysage tarifaire des zones. De nombreuses communautés tarifaires font des entorses à leur propre système, et les exceptions sont légion :

- *Afin d'offrir des prix plus attractifs pour les trajets très courts, les communautés tarifaires ZVV et Libero proposent des tarifs courte distance ou locaux. Le billet court parcours donne droit à un aller simple courte distance dans une seule direction. Toutefois, des exceptions entrent ici aussi en ligne de*

⁹ Cf. p. ex. le programme d'allègement budgétaire du canton de Zoug. Le canton de Zurich souhaite pour sa part améliorer le taux de couverture des coûts entre 2020 et 2022 (cf. décision du Grand Conseil du 5 mars 2018 relative aux principes de développement à moyen et long terme de l'offre et des tarifs des transports publics).

¹⁰ Pour le canton de Berne, cf. ordonnance sur l'offre de transports publics (OOT ; RSB 762.412).

¹¹ OFT (en allemand uniquement) : « Evaluation Tarifgestaltung im Personenverkehr: Schlussbericht », 29.3.2010, p. 39.

¹² Certes, les commanditaires du trafic régional sont censés combler la différence entre les coûts totaux et les recettes tarifaires via une indemnisation. Mais la hausse des tarifs de 2014 a montré que ce n'est pas systématique. Les attentes que le canton exprime à travers les programmes d'allègement budgétaire ou la fixation de taux minimums de couverture des coûts peuvent avoir une forte influence sur l'évolution des tarifs.



compte : dans la communauté Libero, le tarif court parcours n'est octroyé que pour une course qui est aussi effectuée le week-end. Lorsqu'une ligne tangentielle n'est pas desservie le dimanche, il est donc impossible d'acheter un billet court parcours le lundi, même si la ligne peut être sélectionnée sur l'application et que la course souhaitée ne va que jusqu'à l'arrêt suivant.

- *Le nombre de zones n'est pas particulièrement transparent non plus. Les zones du centre-ville comptent souvent double en raison de la densité de l'offre de transports publics : c'est le cas notamment de la zone 10 de la communauté Passepartout lorsqu'elle est combinée à d'autres zones. Passepartout comporte également des zones d'exception pour lesquelles, autre spécificité, un billet de parcours est délivré en lieu et place d'un billet de zone. Un billet longue distance coûte autant qu'une zone, mais n'est valable que pour le parcours choisi et pour une simple course¹³.*
- *Introduire une zone sans arrêt équivaut à abandonner le tarif de zone. À l'évidence, l'idée est uniquement de générer des recettes supplémentaires. Ainsi, la zone 13 de la communauté TNW, introduite le 1^{er} juin 2019 entre le centre-ville de Bâle et l'aéroport, peut être qualifiée de zone fantôme.*

Lost in Transportation...

Les problèmes de matrice : extension, recoupements, manque de logique, insécurité

Les communautés tarifaires sont un peu comme « la bonne bouillie » du conte éponyme de Grimm : elles s'étendent et s'approprient des destinations très éloignées les unes des autres. L'idée de départ des communautés tarifaires, à savoir relier une ville et son agglomération, était louable et le serait encore si on y était resté fidèle. Mais il y a un hic : les communautés tarifaires, à l'exception du Valais et de certaines régions des Grisons, couvrent désormais l'ensemble du territoire suisse. Avec un total de 17 communautés tarifaires et le système Z-Pass, c'est un tissu tarifaire empreint de structures toujours plus vastes qui s'est développé. Les regroupements opérés çà et là ces dernières années ont sonné le glas de l'objectif initial, axé sur des espaces de petite dimension. **En reliant des destinations toujours plus lointaines le service direct régional croît au détriment du service direct national.**

Exemple : la communauté tarifaire de Schaffhouse a été intégrée dans la communauté tarifaire Ostwind. Cette dernière est devenue la plus vaste de Suisse, allant du Klettgau schaffhousien jusqu'à Bad Ragaz (SG) ou Elm (GL), couvrant plus de 150 km.

L'extension des communautés tarifaires ne répond toutefois pas, dans bien des cas, aux besoins de la clientèle. Car pour parcourir de grandes distances, l'utilisateur souhaite acheter un billet de gare à gare. Il ne voit aucun avantage dans l'utilisation de tous les

¹³ https://passepartout.ch/wp-content/uploads/2017/03/Langstrecke_A4_quer_16.pdf



moyens de transport sur l'ensemble des zones traversées. Il est également problématique et peu compréhensible qu'un client du trafic longue distance ne puisse pas acheter de billet dégriffé au sein d'une communauté tarifaire. Même le rabais auquel donne normalement droit le demi-tarif passent souvent à la trappe du fait de prix minimaux proposés, surtout sur des trajets comprenant peu de zones.

Exemples : court parcours Libero $\frac{1}{2}$ = 2.00 CHF, $\frac{1}{1}$ = 2.60 CHF ou RER Berne-Zollikofen une à deux zones $\frac{1}{2}$ = 2.80 CHF et $\frac{1}{1}$ = 4.60 CHF.

*Digression : à l'ère de la billetterie automatique (application FAIRTIQ p. ex.), il y a lieu de se demander si les **tarifs de zone** sont encore pertinents. Ils ont vu le jour pour apporter le confort d'un AG dans le rayon limité d'une zone. On craignait que les usagers, surtout dans les agglomérations, aient du mal à s'y retrouver face à la densité du réseau et à la complexité de l'offre. Des applications étant désormais capables de localiser automatiquement un usager, de formuler des suggestions d'itinéraires intelligentes et de réaliser bien d'autres prouesses encore, la solution des tarifs de zone, censée simplifier la vie des usagers, sera bientôt **obsolète**.*

Il n'y a pas que la taille des communautés tarifaires qui pose problème, leur interpénétration aussi. Des **zones de chevauchement** ont souvent été créées en bordure des communautés tarifaires. Il s'agit de zones qui appartiennent à plus d'une communauté. Les différences de prix existant entre les communautés tarifaires sont toutefois source d'incohérences dans les zones de chevauchement. Il arrive ainsi que des prix différents soient proposés pour un même trajet, selon la communauté tarifaire auprès de laquelle on achète son billet. **Dans certaines zones de chevauchement, il est parfois même meilleur marché de voyager sur une distance plus longue**¹⁴.

Ce problème observé dans le service régional direct se retrouve aussi entre le service direct national et le service direct régional. **En effet, il s'avère parfois plus rentable de sélectionner un trajet plus long que le trajet effectif pour obtenir un billet de parcours (meilleur marché) au lieu d'un billet de zone (plus cher)**¹⁵.

¹⁴ Exemple : trajet Uhwiesen – Feuerthalen Stumpfenboden (CarPostal). Prix 3.10 CHF. Le trajet Uhwiesen – Schaffhouse ne coûte toutefois que 2.90 CHF, alors qu'il compte un arrêt de plus. Explication : Uhwiesen fait partie à la fois du réseau tarifaire de la ZVV et, depuis peu, de celui de la communauté Ostwind. C'est la raison pour laquelle des tarifs différents s'appliquent selon le terminus du trajet. Comme la ZVV ne propose pas de tarif une zone, à la différence d'Ostwind, et affiche généralement des tarifs de zone plus élevés, le trajet pourtant plus long jusqu'à Schaffhouse (2 zones Ostwind) est meilleur marché que le trajet plus court jusqu'à Feuerthalen (une à deux zones ZVV).

¹⁵ Exemple : trajet Mühlau – Sins (RER). Prix A-Welle (une zone) 2.80 CHF avec demi-tarif, 2^e classe. Alors que le trajet Mühlau – Rotkreuz via Sins représente un peu plus du double de la distance, le billet de parcours pour ce trajet coûte 2.20 CHF avec demi-tarif, 2^e classe.



Résumé

On constate globalement que la structure tarifaire conçue initialement pour le trafic d'agglomération s'applique de plus en plus aussi, du fait de la croissance des communautés tarifaires, aux trajets longue distance. Elle s'avère toutefois inadéquate pour ces liaisons, car elle offre des prestations que le client ne peut ni ne veut utiliser et qu'il juge par conséquent inutiles et souvent chères (comparé au service direct)¹⁶. Qui plus est, les avantages du trafic longue distance, tels que les billets dégriffés et la (pleine) réduction demi-tarif, ne sont pas disponibles. Bref, le client est pénalisé financièrement sur les trajets très courts et les trajets longue distance.

Evolution tarifaire future du trafic régional et du trafic longue distance

Situation du trafic longue distance

Jetons un regard prospectif : un certain nombre d'éléments de coûts pourraient à l'avenir renchérir légèrement les prestations relevant du trafic longue distance. Quelques exemples :

- La dernière décision de concession. Si, d'un côté, cette décision est susceptible de promouvoir une meilleure qualité du matériel roulant et de l'offre aux heures creuses dans le trafic longue distance, de l'autre, elle prévoit une hausse concrète des prix du sillon. Le prix du sillon est une redevance d'utilisation du réseau ferroviaire. Il couvre, d'une part, les coûts occasionnés directement par un train, et comprend, d'autre part, une contribution aux coûts fixes d'infrastructure ferroviaire, contribution qui augmentera dès 2020 si la décision de concession (attaquée) entre en force.
- Autre élément important, l'« indemnisation des pertes de recettes » dont le trafic longue distance a bénéficié est appelée à disparaître quasiment partout. Jusqu'ici, le trafic longue distance pouvait compter sur une indemnisation lorsque des usagers circulaient à moindre coût au sein d'une communauté tarifaire. Il devra à l'avenir se passer de ces contributions. Dorénavant, ce sont principalement les cantons qui économiseront massivement sur les coûts.

Exemple : un usager qui voyage de Schaffhouse à Zurich dans le cadre du trafic longue distance utilise un billet de zone du Z-Pass. Les CFF sont alors indemnisés par la communauté tarifaire pour leur prestation de transport, quoique, selon la communauté tarifaire concernée, moins généreusement que dans le cadre du service direct national.

Cela dit, il existe également des **facteurs de réduction des coûts** :

¹⁶ Les communautés tarifaires sont des structures hautement subventionnées. Il est fréquent, selon la configuration d'utilisation, qu'un billet de communauté tarifaire se révèle avantageux par rapport au tarif du service direct. Toutefois, compte tenu du flou caractérisant la configuration des zones, ce confort de type AG au sein d'une zone donnée est souvent en contradiction avec le besoin d'obtenir un billet conforme à l'utilisation effective. De nombreuses liaisons longue distance reviennent ainsi beaucoup plus cher qu'avec un billet de parcours.



- Les prix du sillon (trafic longue distance) vont certes augmenter en 2020 dans le cadre de la décision de concession, mais une baisse générale des prix est d'ores et déjà prévue pour les sillons en 2021.

La baisse des prix du sillon prévue dès 2021 va vraisemblablement compenser l'essentiel de l'augmentation des années précédentes. **Si l'on ne tient pas compte des trains de mesures convenus entre le Surveillant des prix et les CFF pour le trafic longue distance, les bénéfices réalisés ces dernières années sont trop élevés au vu des conditions-cadres actuelles** (taux d'intérêt et montant du capital nécessaire à l'exploitation). **Des corrections de tarif seraient dans la logique des choses.** Le moment est donc venu de parler d'une baisse généralisée des tarifs, car les conditions de financement du trafic régional ont elles aussi changé.



Situation du trafic régional

On constate clairement, depuis quelques années, une augmentation du financement du trafic régional par les usagers. Et cette tendance va se poursuivre, notamment pour les raisons suivantes :

- En 2018, la quasi-totalité des communautés tarifaires ont décidé de ne pas répercuter la baisse de la TVA. Tandis que le service direct national diminuait le prix des billets de parcours de 1 %, la majeure partie des communautés tarifaires ont laissé les choses en l'état, induisant ainsi une hausse cachée des tarifs.
- La fin de l'indemnisation des pertes de recettes confèrera aux cantons une plus grande marge de manœuvre financière, dont les communautés tarifaires pourraient bénéficier.
- Suite à la décision de concession (attaquée), une ligne déficitaire du trafic régional sera vraisemblablement transformée en ligne du trafic longue distance. Au bout du compte, l'indemnisation disparaîtra, d'où une marge de manœuvre financière accrue pour les cantons.

Résumé

Si rien ne change sur le plan tarifaire, les clients du trafic longue distance ne seront pas les seuls à en faire les frais, ceux du trafic régional aussi. Il faut garder cela en tête alors que certaines régions prévoient un fort développement de l'offre (cf. le Léman Express et le RER du Tessin) et en appellent à une plus grande participation financière des usagers.

Le chemin est encore long vers les bonnes solutions

Il me tient à cœur que les transports publics restent compétitifs face au trafic individuel motorisé. Mais cela n'est pas gagné.

Une étude sur le thème de la mobilité a été réalisée en 2018¹⁷ auprès de la population et de leaders d'opinion. La question du rapport qualité-prix de l'offre des transports

¹⁷ Institut de recherches économiques et sociales M.I.S Trend, « SOPHIA 2018 : la mobilité », enquête, Berne et Lausanne, 2018, p. 17. Disponible à l'adresse www.mistrend.ch/articles/SOPHIA_2018_LaMobilité.pdf.



publics a donné lieu à des réponses très clivées. En effet, 37 % des personnes interrogées jugent le rapport qualité-prix des CFF mauvais, et 37 % l'estiment tout juste suffisant. Autrement dit, près des trois quarts des personnes interrogées considèrent mauvais ou tout juste suffisant le rapport qualité-prix des prestations des CFF. A contrario, les deux tiers des leaders d'opinion jugent ce rapport qualité-prix bon, voire excellent. Le clivage entre les usagers et les leaders d'opinion constitue clairement un signal d'alarme. Il est impératif de reconsidérer la stratégie suivie jusqu'ici, en se posant la question suivante :

« Comment concilier augmentation de la demande – un phénomène positif en soi – avec convivialité de l'offre, meilleure occupation des trains ET baisse des tarifs ? »

La clientèle et ses besoins doivent être au cœur des futures mesures des prestataires, et non les problèmes inhérents au système. Complexe, la structure tarifaire devrait être améliorée voire repensée pour devenir transparente, cohérente, compréhensible et facile d'emploi. À l'ère du « client transparent », l'utilisateur attend en retour une « offre transparente », qu'il évaluera selon le standard contraignant de la comparaison internationale (aujourd'hui déjà, on me pose très souvent des questions du type : « pourquoi ne peut-on pas faire telle ou telle chose comme dans tel ou tel pays ? »).

Je vais continuer de veiller à l'adéquation des prix des transports publics non subventionnés, tâche qui n'a pas toujours été aisée, car une bonne partie des mesures facilement envisageables par le passé auraient aussi eu un impact sur le trafic régional subventionné, ce qui n'était pas justifié.

En 2014, les coûts non couverts du trafic régional ont induit une augmentation des tarifs d'environ 3 %. Les clients ont donc dû mettre la main au porte-monnaie. Nous avons maintenant la situation inverse, puisqu'il est apparu après coup que le déficit de financement invoqué était surestimé. De surcroît, les clients ont cofinancé le scandale CarPostal et les remboursements de BLS à travers la hausse des prix excessive de 2014, dont les effets se font toujours sentir.

Étant donné que le trafic régional subventionné semble maintenant connaître une embellie financière et que, comme on l'a vu, cette amélioration devrait se poursuivre, il est temps à mon avis, après des décennies de hausses des prix supérieures à l'inflation, d'abaisser les tarifs dans l'ensemble des transports publics.

Il est nécessaire de baisser les tarifs dans l'ensemble des transports publics si l'on vise des prix équitables.