

Union des transports publics (UTP)
Ueli Stückelberger
Directeur
Dählhölzliweg 12
3000 Berne 6

Lausanne, le 17 mai 2013

Consultation relative à l'évolution de l'assortiment des TP suisses

Monsieur Le Directeur,

La Fédération romande des consommateurs (FRC) vous remercie de l'avoir associée à la consultation relative à l'objet susmentionné. Divers organes de la FRC se sont penchés sur vos propositions (Comité directeur, Secrétariat général et Commission droit et économie) et vous livrent leurs pistes de réflexion.

Commentaire général

1. Position de principe

La première priorité est, et doit rester, l'encouragement à prendre les transports en commun plutôt que la voiture et c'est pourquoi nous estimons que toute nouvelle augmentation des tarifs serait contreproductive. A l'heure actuelle les tarifs sont déjà dissuasifs (et le deviennent de plus en plus) surtout lorsque l'on voyage à plusieurs.

Nous sommes d'avis que seule une baisse des prix peut favoriser la demande. A court terme cela implique des efforts conséquents en termes de financement pour absorber le surplus de voyageurs mais à plus long terme cela permet d'atteindre un taux de couverture plus élevé pour les entreprises de transport public. Nos propositions ne visent pas à baisser les recettes mais au contraire à les augmenter à long terme notamment par un meilleur taux de remplissage.

2. Financement du rail

Lutter contre la pollution, le réchauffement climatique, la détérioration de l'environnement sont des tâches prioritaires de l'Etat et peuvent donc être financées, au moins en partie, par l'impôt et par des taxes de dissuasion. C'est pourquoi nous soutenons l'initiative de l'ATE en ce qui concerne les sources de financement pour l'aménagement des infrastructures ferroviaires.

Nous ne sommes donc pas d'accord avec les intentions de la Confédération d'augmenter les tarifs des transports publics et exigeons que soient envisagés d'autres modes de financement. Les infrastructures ferroviaires représentent un patrimoine national dans lequel nous estimons que l'Etat doit investir de son propre chef. Nous privilégions également l'approche du bénéficiaire-payeur et non de l'utilisateur-payeur. L'économie dans son ensemble bénéficie d'infrastructures ferroviaires de qualité, pas uniquement l'usager.

3. Problématique de la mobilité

La politique suivie en matière d'aménagement du territoire et de soutien aux investissements dans des régions déjà surpeuplées, la centralisation de nombreux services publics (formation, santé), la mobilité qu'on exige des salariés ont fortement augmenté les déplacements professionnels ce qui exige d'importants investissements que nous soutenons. Mais pour nous la priorité doit être très clairement au rail et non à la route, bien plus coûteuse pour la collectivité, notamment en raison ses coûts externes. La mobilité doit être vue comme une problématique globale. Les systèmes de financement séparés rail/route empêchent des comparaisons et des arbitrages et devraient donc être revus et remplacés par un compte unique « mobilité ». On constaterait notamment que certains investissements dans les transports publics peuvent améliorer à moindre coût la fluidité du trafic routier en incitant une partie des automobilistes à renoncer à la route pour le rail.

4. Flexibilité des horaires des voyageurs

Nous comprenons tout à fait la problématique des heures creuses auxquels font face les entreprises de transport ainsi que le challenge que représente le fait de transporter tout le monde dans les délais et dans de bonnes conditions aux heures de pointe. Malheureusement, nous estimons que demander aux usagers plus de flexibilité dans leurs horaires de déplacement rencontrera rapidement des limites. En effet, le train n'est pas l'avion, plus particulièrement sur un territoire petit comme la Suisse. Il est aisé de différer son départ de quelques heures lorsque l'on se déplace sur plusieurs jours, la flexibilité est moindre lorsqu'on parle d'excursions à la journée ou de déplacements professionnels. Si les 450 employés d'une entreprise X doivent être sur leur lieu

de travail entre 7h et 8h, même si le train était gratuit entre 10h et 15h, personne ne pourrait en profiter. Une telle démarche implique un changement de société en termes de flexibilité des horaires et d'organisation du travail. Là aussi, c'est la question de la mobilité dans son ensemble qui doit être prise en compte. Néanmoins nous estimons que le potentiel existant, notamment en termes de trafic de loisirs, doit être exploité autant que faire se peut.

5. La question des régions périphériques

L'étendue et la qualité de l'offre est également à prendre en considération. Les régions périphériques sont concernées au premier chef. Dans le Jura, la question des modifications d'horaire de la ligne Bâle-Bienne inquiète beaucoup. Les offres les plus intéressantes et flexibles ne servent à rien si les trains ne passent plus! Du côté du Valais, on s'estime peu concerné par les nouveautés proposées. Elles sont interprétées comme s'adressant surtout aux usagés vivant sur le plateau, la région lémanique ou la banlieue zurichoise et peu pour les valaisans qui ne connaissent pas, par exemple, les communautés tarifaires. De nouvelles pistes doivent être également envisagées pour le segment de clientèle qui peine à accéder aux grandes lignes et qui est donc contrainte à se déplacer en voiture la plupart du temps.

Commentaires de détails

L'abonnement demi-tarif a été conçu pour rendre le rail plus compétitif par rapport à la voiture pour tous ceux dont les déplacements ne sont qu'occasionnels. Or il ne joue que partiellement son rôle dans la mesure où ceux qui ne prennent que rarement le train, et notamment les automobilistes convaincus, sont découragés par les tarifs prohibitifs des billets à prix pleins mais hésitent à investir dans un abonnement demi-tarif. L'objectif n'est pas non plus atteint dès qu'on voyage à plusieurs : des tarifs réduits devraient donc être prévus notamment pour les couples et les familles.

L'abonnement général, les abonnements de parcours et les abonnements communautaires répondent aux besoins de mobilité, au transfert modal et donc à la lutte contre la pollution. Nous soutenons leur extension pour répondre aux besoins des pendulaires se déplaçant sur plusieurs zones. Les pendulaires sont une clientèle acquise par les entreprises de transport publics mais ils ne doivent pas être considérés comme tels car ils sont aussi le nerf de la marche des affaires des transports publics. Nous le constatons à notre permanence-conseil à chaque hausse des tarifs, des pendulaires sont prêts à retourner à leur voiture. En effet, si le coût devient plus élevé, même

s'il ne l'est pas en réalité par rapport au coût du véhicule privé, le confort et la flexibilité du transport privé prennent rapidement le dessus.

Nous sommes par contre favorables aux mesures susceptibles d'amener de nouveaux clients à utiliser les transports en commun, notamment durant les périodes creuses. Sachant qu'en dehors des heures de pointe, le transport de personnes supplémentaires a un coût marginal voisin de zéro (le coût de train roulant entre deux villes est le même, qu'il soit presque vide ou presque plein) il nous semble dès lors économiquement approprié de prévoir, pour des voyageurs qui n'auraient sinon pas pris le train, notamment pour des déplacements de loisirs, des tarifs réduits afin de les y encourager.

Vos propositions ont suscité beaucoup de discussions, de questionnements et de suggestions. Nous vous livrons dès lors ces éléments, estimant qu'ils seront utiles à votre réflexion.

Question 1 : Les prix des TP sont-ils aujourd'hui équilibrés entre les groupes de clientèle ? Pour qui devraient-ils être relativement baissés ou augmentés ?

Les personnes consultées au sein de notre organisation ont éprouvé quelque embarras à remplir le tableau proposé. L'idée des tarifs différenciés est délicate car elle entraîne des conflits d'intérêts d'usagers, les jeunes contre les retraités, les fonctionnaires contre les employés du privé, les touristes contre les pendulaires... De plus, il est difficile de se prononcer de manière globale sur les catégories d'utilisateurs. Faut-il favoriser les familles et les aînés en raison de leurs ressources financières limitées alors qu'une partie de ces populations ont des revenus plus élevés que la moyenne? Faut-il favoriser, en termes de prix, les gens qui utilisent peu les transports publics au risque de prêter les fidèles clients que sont les pendulaires? Différencier des tarifs pourquoi pas, mais ce n'est pas facile et parfois difficilement justifiable. Tout le monde a des arguments en sa faveur.

Voici néanmoins quelques tendances qui se dessinent :

- Il faut donner le goût et l'habitude aux jeunes de privilégier les transports publics, les prix devraient donc être plus attractifs pour eux, idem pour les offres en termes d'horaires pour les weekends.
- Il faut inciter les familles à privilégier le rail par rapport à la voiture même si l'on se déplace en nombre. Il nous paraît nécessaire de revoir la carte enfant qui doit être pensée selon

leur perspective et pas seulement quand ils voyagent avec leurs parents ou grands-parents.

- L'idée de l'introduction d'un tarif « partenaire » pour les couples a été souvent proposée.
- Les courses de loisirs doivent être favorisées avec des prix plus attractifs, idem pour les petits utilisateurs, peut-être peu rentables au début mais qui peuvent venir grossir les rangs des utilisateurs fidèles à terme.
- Les pendulaires et les grands utilisateurs disposent avec l'abonnement général d'une offre attractive mais il faut éviter de les inciter à retourner à la voiture. Les prix devraient donc restés stables.

Tous les avis pris en compte, personne n'a souhaité une hausse des tarifs pour une catégorie ou une autre. Tous les avis convergent vers une stabilisation des tarifs ou une baisse.

Question 2 : Quel est votre avis général sur les réflexions menées par la branche au sujet d'un futur assortiment, conçu sur mesure pour des segments de clientèle précis?

Les nouvelles propositions d'abonnement et de billets ont été accueillies favorablement par nos groupes de travail. Une plus grande flexibilité dans l'assortiment proposé pour répondre aux besoins plus spécifiques est saluée. L'augmentation de l'attractivité du rail aux heures creuses ainsi que la lutte contre les heures de pointe sont aussi perçues de manière positive. Toutefois, la FRC insiste bien sur le fait qu'il faut chercher à attirer de nouveaux usagers ou à modifier les horaires de voyage en proposant des tarifs attractifs et surtout ne pas pénaliser les pendulaires qui n'ont pas le choix.

Question 3 : Approuvez-vous les grandes orientations de l'évolution de l'assortiment? soit : système ouvert, système direct, maintien des assortiments existants, différenciation géographique plus fine pour les abonnements, offre contingentée, renonciation à d'autres différenciations en fonction de l'heure

Oui. Les grandes bases du système actuel doivent être maintenues car elles ont contribué au succès que les transports publics connaissent en Suisse à l'heure actuelle. La différenciation géographique et horaire plus fine doit pouvoir convaincre les non-usagers du rail à changer leurs

habitudes. Il faut privilégier l'utilisation des capacités sous-utilisées en heures creuses et veiller à garder les clients des heures pleines.

Question 4 : Approuvez-vous les nouveaux produits d'abonnements? Quels sont le ou les facteurs de succès déterminants?

L'idée de prendre en compte les différents scénarios de vie (pendulaires longue distance, pendulaires communautaires, trafics de loisirs...) nous paraît intéressante et en adéquation avec les habitudes et les besoins de mobilité actuels de la population.

1) Abonnement de parcours combiné avec des zones communautaires

La Suisse est un petit territoire assimilable à une seule grande zone communautaire. Les déplacements inter-communautés et avec le service direct doivent être facilités. L'idée est bonne mais il faudrait vraiment que cela soit plus avantageux que la simple combinaison des trois abonnements ou que l'AG. Exemple : l'abonnement de parcours Genève-Lausanne Flon coûte 289 francs auxquels s'ajoutent les 70 francs pour les TPG par mois, ce qui fait un total de 359 francs. Or l'AG revient à 295 francs par mois.

Sans connaître les contours exacts de cette nouvelle offre, nous nous demandons si cette offre n'existe pas déjà en partie. Exemple : à un abonnement de parcours Lausanne-Genève, on peut ajouter un abonnement TPG à demi-prix. Qu'est-ce que ce nouvel abonnement apportera de plus ?

2) Abonnement communautaire combiné avec des jours AG

Il nous semble que de nombreux usagers combinent aujourd'hui un abonnement communautaire pour leurs déplacements quotidiens en zones communautaires et un demi-tarif pour leurs déplacements de loisirs ou moins fréquents sur le service direct. Quelle sera la différence avec cette offre? Est-ce que cet abonnement combiné permettra d'obtenir des journées AG gratuites ou à demi-tarif?

Le nouvel abonnement prévoit de définir à l'avance un nombre de jour AG défini. Ne serait-il pas plus approprié de définir un nombre de jours AG possible maximum par année. Exemple : je vis et travaille à Genève et l'hiver je pourrais utiliser mes jours AG pour aller en station de ski. Il n'est pas intéressant pour moi d'acheter directement 20 jours AG puisque je ne connais pas le nombre de

journées de ski que je vais faire. Ne serait-il pas plus attractif de permettre d'acheter les journées AG au fur et à mesure jusqu'à un nombre maximum?

Pour que cette offre soit attractive il faut également que ce soit financièrement intéressant par rapport à un AG normal pour toute la Suisse.

Dans les deux cas, il faut veiller à une bonne compréhension des produits. Dans le doute ou l'incertitude, les consommateurs ont tendance à ne pas modifier leurs habitudes. Comme on rajoute des possibilités, il faut veiller à ce que l'on puisse facilement connaître l'option la meilleure marché pour sa propre utilisation des transports publics, par un comparateur en ligne par exemple mais aussi par un conseil spécifique par téléphone, sur le modèle de ce que font les opérateurs téléphonique qui renseignent sur le plan tarifaire le plus avantageux compte tenu de l'utilisation de chacun.

Question 5 : Approuvez-vous les nouveaux produits de billets individuels (contingentés, saisonniers, dégriffés)? Quels sont le ou les facteurs de succès déterminants?

Nous approuvons de manière générale l'introduction de billets permettant de voyager occasionnellement à meilleur prix. Aujourd'hui voyager en plein tarif est dissuasif. Si un voyageur occasionnel est attiré par l'offre et satisfait, on peut espérer qu'il devienne un utilisateur régulier. Mais attention, pour être attrayantes les formules proposées doivent être facilement compréhensibles et leur accès doit être aisé (modes et lieux d'achat) sinon elles seront boudées. Il nous semble par exemple que les offres click&rail des CFF n'ont de ce fait pas obtenu les résultats escomptés.

L'idée des billets contingentés et dégriffés a été saluée. Mais la compréhension des spécificités de ces deux types d'offres a demandé plusieurs explications. Un effort de simplification dans la présentation des offres sera nécessaire, à nouveau au risque qu'elles soient boudées. Par exemple, l'idée des billets dégriffés séduit à première vue mais la question de leur fonctionnement pose des interrogations.

Les billets haute/basse saison ont provoqué un plus grand scepticisme dans nos rangs. Voici quelques interrogations qui ont été émises : 1) quelle sera la définition des hautes et basses saisons qui peuvent différer selon les régions 2) n'est-ce pas une mesure anti-touristes? 3) l'offre

peut-elle être en adéquation avec les besoins liés à notre qualité de pays de sport d'hiver (la journée de ski).

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à notre prise de position et vous adressons, Monsieur Le Directeur, nos salutations distinguées.

Fédération romande
des consommateurs

A stylized, handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Fleury'.

Mathieu Fleury
Secrétaire général

A stylized, handwritten signature in black ink, appearing to read 'N. Thiongane'.

Nadia Thiongane
Resp. politique économique