

D'avantage de vérité des coûts dans les transports (ferroviaires)

07.09.2012

D'un coup d'oeil

Les CFF ont présenté mercredi leurs résultats semestriels. C'est avant tout la diminution du nombre de passagers qui a retenu l'attention. Certains milieux politiques l'expliquent par les hausses de prix des billets ces dernières années et prédisent déjà le début de la fin des transports publics. Or une participation accrue aux coûts de la part des usagers constitue justement un premier pas vers un financement durable du rail. À moyen terme, il faudra instaurer une tarification de la mobilité englobant tous les moyens de transport.

Pour la première fois depuis Rail 2000, les CFF affichent un nombre de voyageurs stable et une baisse des prestations de transport. Le nombre de passagers a pratiquement stagné au niveau de 2011 (-0,2 %) et les prestations ont reculé de 1,7 % à 8,5 milliards de personnes-kilomètres. D'après leur communiqué de presse, les CFF attribuent cette évolution à la baisse des déplacements à des fins de loisir et de tourisme.

Parallèlement, les transports régional et international ont pris de l'ampleur. L'augmentation observée du nombre d'abonnements demi-tarif et généraux montre que les pendulaires continuent de se rendre au travail en train. Il ne saurait donc être question d'un transfert du transport de voyageurs du rail à la route à la suite des augmentations tarifaires.

Cette évolution (plus de pendulaires, moins de déplacements de loisir) fait réfléchir. Malgré le flux croissant de pendulaires, le taux d'occupation moyen des trains CFF pour le transport suprarégional dépasse tout juste 30 %. Si l'on souhaite accroître l'efficacité du transport de personnes, il faut améliorer le taux d'occupation des trains pendant les heures creuses. Les efforts déployés par les CFF afin de réduire l'affluence aux heures de pointe via des offres de loisir attrayantes, méritent d'être salués. Pour cela, les CFF ont besoin d'une plus grande marge de manœuvre pour fixer leurs prix.

Au-delà de la flexibilisation des prix en fonction de l'heure, une participation accrue des usagers du rail aux coûts est un bon moyen d'optimiser l'efficacité de l'exploitation. Le Conseil fédéral a donc raison de vouloir accroître la participation aux coûts dans le projet relatif au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), via une augmentation du prix des sillons. À l'heure actuelle, le prix des billets achetés par les clients ne couvre que la moitié environ des coûts occasionnés. Le reste est financé par le contribuable. Cela est contraire au principe de causalité qui veut que les usagers paient les coûts qu'ils occasionnent.

Une participation aux coûts respectant ce principe est essentielle pour accroître la transparence et instaurer la vérité des coûts. Les clients du rail doivent prendre conscience de ce que coûte réellement un trajet en train. Une augmentation du prix des billets est un premier pas dans cette direction. À moyen terme, le meilleur moyen d'établir la vérité des coûts dans le domaine des transports sera d'introduire une tarification de la mobilité englobant tous les moyens de transport, soit une redevance pour l'utilisation des infrastructures.

Dans un tel système, toute forme de mobilité, que ce soit par le rail ou la route, serait facturée de manière uniforme dans le but de refléter dans le prix les coûts effectifs en fonction du trajet, de l'heure et de la fréquence d'utilisation. Les possibilités techniques existent depuis longtemps. Il manque seulement la volonté politique de mettre en place un tel système.