

UTP/CFF – conférence de presse / 14 janvier 2010 / mesures tarifaires 2010

## **Les augmentations de prix dans les transports publics sont toujours impopulaires mais néanmoins nécessaires, et pour le moins mesurées!**

*Peter Vollmer, Directeur UTP*

Les augmentations de prix dans les transports publics ne sont pas uniquement impopulaires, elles soulèvent, même dans la mesure elles sont fondées du point de vue entrepreneurial, toujours des questions sérieuses relatives aux effets de la politique des transports, en plus elles contiennent une composante sociopolitique.

Il s'agit de mettre les choses au point dès le début, les entreprises de transport ne décident pas de telles mesures simplement pour gagner davantage. Egalement dans les domaines partiels dans lesquels les transports publics réalisent des « gains », ces derniers ne font pas le bonheur de quelconques actionnaires, mais ils sont réinvestis dans les entreprises des TP. Dans ce cas, nous ne sommes pas confrontés à un problème de valeur actionnariale.

## **Les TP restent un Service public important. Mais cela n'est pas gratuit!**

Les transports publics remplissent une fonction importante au titre de Service public, c'est-à-dire que nos prestations de transport remplissent des tâches importantes dans le domaine d'assurer la mobilité de tous les groupes de la population, la desserte dans tout le pays, également de localités isolées dans le sens de la politique régionale et bien plus.

Des transports publics de qualité constituent un instrument important dans la politique climatique, énergétique et de la durabilité (les TP sont une partie de la solution), le développement territorial et un facteur important pour le maintien de la compétitivité économique et touristique de la Suisse.

Dans notre pays, tous ces éléments sont basés sur un consensus social et politique correspondant. Raison pour laquelle les pouvoirs publics sont prêts à payer un certain prix pour les TP.

Si nous parlons aujourd'hui, selon la lecture, de mesures tarifaires importantes ou modérées, il ne s'agit pas d'oublier que les pouvoirs publics cofinancent toujours près de la moitié de toutes les prestations des TP.

## **Première augmentation de prix depuis trois ans**

La dernière ronde générale des prix remonte à 2007.

Les entreprises de transport ont délibérément renoncé à des mesures tarifaires en 2009 qui auraient été justifiées compte tenu de l'évolution des coûts. Il y a une année nous vous avons exposé que nous ne voulions pas, pour des raisons de responsabilité sociale dans le contexte d'un développement économique incertain chargé de nouvelles désastreuses, diminuer le pouvoir d'achat avec des augmentations tarifaires dans les TP.

En corrélation avec la décision d'alors, nous avons également constaté qu'une année plus tard, soit trois ans après les dernières augmentations tarifaires, nous ne pourrions pas éviter des adaptations.

De nombreuses personnes craignaient ou spéculaient que cette adaptation entraînerait une augmentation en pour cent à deux chiffres.

Cela n'est pas le cas. Vu sur l'ensemble de l'assortiment et sur les recettes escomptées la moyenne des mesures tarifaires du 12 décembre 2010 s'élève à 6,4 pour cent. Et si l'on inclut l'augmentation de la taxe sur la valeur ajoutée de 0,4%, ce chiffre est encore inférieur.

## **Pourquoi des augmentations de prix dans les TP?**

Pour la justification de ces mesures tarifaires il s'agit naturellement de faire quelques remarques.

### Il s'agit d'abord du développement des coûts:

Celui-ci est en premier lieu marqué par l'augmentation massive de l'offre des prestations, pour ainsi dire la démonstration (ou le revers de la médaille) du succès des TP. Les CFF seuls présentent une augmentation des kilomètres-trains de 11% mais également les autres entreprises des TP peuvent présenter des augmentations massives, soit le BLS avec + 6% ou à l'exemple du domaine des bus de CarPostal avec + 6,5%.

Ceci entraîne naturellement une augmentation des coûts de personnel, des prestations de maintenance, des coûts d'énergie etc.

Le développement des coûts du personnel reflète le renchérissement. A cela s'ajoute dans ce secteur les coûts supplémentaires massifs dans le domaine des caisses de pensions.

Un facteur de coûts est constitué par l'énergie, dans le domaine de l'électricité pour les chemins de fer et pour le bus et les bateaux dans le domaine du carburant diesel.

Les prestations dans le domaine de la sécurité des personnes, soit la protection des voyageurs et le vandalisme entraînent des coûts toujours plus importants. Ici nous sommes confrontés au développement de la société, étant donné que les TP sont partie de l'espace public.

Pour terminer il s'agit également de mentionner les coûts énormes dans le domaine de l'acquisition et la maintenance du matériel roulant. A ce sujet vous entendrez des chiffres encore plus précis de la part des CFF.

### **Les adaptations de prix sont l'ultime possibilité pour la compensation des coûts**

Les augmentations des coûts peuvent être compensées par quatre facteurs:

- Par des produits supplémentaires et un surcroît de trafic (...)
- Par une augmentation de la productivité (augmente actuellement de 5% par année!)
- Par une augmentation des prestations des pouvoirs publics (sur l'arrière-plan du développement de la politique financière actuelle, ceci reste très limité)
- Reste alors les clientes et les clients des TP avec des prix de billets plus élevés.

Dans ce contexte il très important de rappeler que nous ne parlons ici pas encore du tout du cofinancement évoqué par le Conseil fédéral pour des coûts d'infrastructure non couverts.

Cet objet n'est pas encore mûr et doit encore être analysé de manière approfondie en ce qui concerne le changement de système qu'il occasionne et ses autres répercussions.

### **Faire face à sa responsabilité sociopolitique**

Lorsque les mesures tarifaires vous seront explicitées en détail vous constaterez qu'il ne s'agit pas d'une augmentation uniforme.

Les mesures tarifaires sont fixées délibérément de manière très différenciée sur les différentes catégories.

- D'une part elles prennent en compte la situation actuelle très différente au niveau des produits,
- D'autre part elles sont également marquées par des réflexions sociopolitique. Ici également, les entreprises des TP sont conscientes de leur responsabilité sociopolitique.

C'est pourquoi différents tarifs n'augment pas du tout!

Ainsi les prix pour

- l'AG pour handicapés
- l'AG pour enfant
- l'AG-Famlia enfant
- l'AG-Familia jeune

restent à l'état actuel!

Les cartes pour enfants et petits-enfants (qui peuvent actuellement être achetées de manière cumulée pour 20 francs et 60 francs) sont réunies en une carte au prix de 30 francs.

Cela me réjouit que nous mettions en œuvre un désir des structures d'accueil extrafamiliales (représenté par le syndicat SSP) et que désormais les groupes organisés de jeunes enfants jusqu'à 6 ans puissent voyager gratuitement. La personne accompagnante exigée pour 4 jeunes enfants est maintenue pour des raisons de sécurité.

## **Procédure des adaptations tarifaires dans la communauté des entreprises de TP**

Pour terminer j'aimerais vous rappeler brièvement le déroulement et la prise de décision pour des mesures tarifaires, respectivement la question des compétences:

Les tarifs dans les transports publics suisses sont basés sur une communauté tarifaire de plus de 200 ET affiliées.

Il appartient au succès des TP suisses de pouvoir voyager avec un seul billet sur les parcours des différentes ET. Ainsi par exemple de Bâle au Jungfrauoch et ceci en plus avec un horaire coordonné. Ce confort devient évident avec l'abonnement général.

Cette communauté tarifaire de toutes les entreprises de transport (appelé «Service direct» dans le jargon spécialisé) a pour conséquence que des mesures tarifaires et que l'assortiment ne peuvent être décidés qu'en commun.

Pour les mesures tarifaires il ne s'agit pas en l'occurrence d'une augmentation des prix CFF, mais d'adaptations de tout le système.

En règle générale les CFF soumettent des propositions correspondantes à la Commission voyageurs et ils possèdent un droit de veto dans le processus de prise de décision. Il n'existe pas en l'occurrence de décisions seulement au bénéfice des CFF, de CarPostal ou des autres ET.

Ce procédé possède en soi une logique car nous nous trouvons dans un système global et les clients (voir AG) peuvent parcourir le système entier.

Avec la révision de la loi sur les chemins de fer dans les années 90, la responsabilité des tarifs a été complètement transférée aux entreprises de transport. Cela signifie, que la Confédération n'a plus l'obligation d'approuver les tarifs.

En dernier lieu les décisions de la Commission voyageurs seront soumises à un vote par correspondance à toutes les entreprises de la communauté. Ici également, nous pensons qu'il n'y aura pas de surprises, car les discussions ouvertes préalables, également au sein du Comité de l'UTP, ont fait ressortir une position consolidée en faveur des décisions prises.

**Cas spécial: communautés tarifaires et de trafic régionales**

Pour éviter des malentendus, il s'agit de rappeler que les mesures tarifaires des TP ne sont pas valables pour les tarifs communautaires particuliers des différentes villes et agglomérations (Liberio, Z-Pass, etc.). Certes, les ET sont liées par les titres de transport forfaitaires (tels l'AG et l'abonnement demi-tarif) au système suisse, mais sont autonomes dans le domaine de leurs billets et abonnements régionaux.

**L'entretien avec le surveillant des prix est imminente**

Seul le surveillant des prix pourrait, sur la base de la loi sur la surveillance des prix, s'immiscer si les prix étaient fixés de manière abusive.

Le surveillant des prix est informé sur les mesures tarifaires actuelles. Il devra décider seul s'il désire utiliser le délai de 30 jours pour nous demander des indications supplémentaires, proposer des adaptations éventuelles à l'occasion de négociations ou prendre des décisions unilatérales. Suivant la situation, les décisions du surveillant des prix pourraient également être contestées.

Aujourd'hui nous sommes d'avis que les adaptations proposées ne sont pas uniquement justifiées, mais qu'elles sont modérées et qu'il ne peut en aucun cas être question d'une position abusive.

Pour terminer, il s'agira également d'une question d'estimation politique. Nous constatons en tout cas que les pouvoirs publics (aussi bien la Confédération que les cantons) nous poussent plutôt à augmenter les prix des billets qui se situent directement dans un contexte de prestations publiques.

Une chose est certaine: avec ces mesures tarifaires, les CFF et les autres chemins de fer, les bus, les bateaux et les remontées mécaniques continueront à fonctionner de concert.

Vincent Ducrot, actuel chef voyageurs des CFF et président de la CoV, va vous expliquer les différentes mesures avec les réflexions d'arrière-plan correspondantes.