



## Rail : une hausse tarifaire à saluer

L'Union des transports publics a annoncé aujourd'hui les mesures tarifaires prévues en décembre 2012. Les prix des transports publics augmenteront de 5,6 % en moyenne. economiesuisse se félicite de la participation accrue des usagers aux coûts des transports publics. D'autres hausses pourraient bien être incontournables, si l'on veut financer durablement un système remarquable. En Suisse, les prestations de transports publics sont excellentes. Des vallées retirées sont raccordées aux réseaux de transports publics et les liaisons, fiables, entre les villes et les agglomérations parviennent encore à absorber des flux croissants de pendulaires, en grande partie sans problème. Ce système a son prix. À eux seuls, la Confédération, les cantons et les communes versent plus de 8 milliards de francs par an. Le DETEC estime les besoins financiers pour l'extension et l'entretien du rail à 86 voire 95 milliards d'ici à 2030. Quant aux usagers, leur participation aux coûts est insuffisante. En effet, ils n'assument pas même 25 % des coûts d'exploitation et d'entretien du réseau ferroviaire.

En 2011, le Conseil fédéral a décidé de renforcer la participation aux coûts des usagers du rail. Le prix des sillons a été porté à 200 millions de francs par an. Pour faire un petit pas de plus vers la vérité des coûts, il est important que les entreprises de transport puissent répercuter ces frais supplémentaires sur les usagers. La mesure communiquée aujourd'hui va dans la bonne direction. Les entreprises de transport souhaitent aussi compenser une partie de cette hausse par des gains d'efficacité, ce qui est particulièrement louable. economiesuisse réclame ces efforts depuis des années.

### **Un système fondé sur des subventions croisées n'est pas durable**

Si l'on a pour objectif d'entretenir un système de transport, de l'étendre conformément aux besoins et de le financer de manière réellement durable, le

prix des sillons, et donc ceux des abonnements de transports publics, devront subir d'autres hausses. Les usagers n'adopteront un comportement économiquement efficace que si les prix reflètent les coûts occasionnés et l'utilisation des prestations. Un système de transport bénéficiant de subventions croisées de la part des contribuables et des automobilistes n'est pas durable. La politique des transports, c'est aussi celle de l'aménagement du territoire. Le principe voulant qu'une augmentation de l'offre entraîne un accroissement de la circulation s'applique aussi au rail. Pour la Suisse, il est essentiel que des décisions individuelles concernant le choix du domicile, les trajets quotidiens et de loisirs tiennent davantage compte des coûts effectifs. Il existe bel et bien un déséquilibre en matière de tarifs. On le voit par exemple avec les abonnements généraux. Le prix d'un abonnement de parcours, pour un trajet donné, n'est presque jamais avantageux par rapport à celui d'un abonnement général.