

LE TEMPS



Les vols low cost coûteront-ils plus cher à l'avenir?
© Keystone/Martial Trezzini

MOBILITÉ

Train contre avion, histoire d'une guerre de prix

Le train coûte cher et l'avion est bon marché. Ce slogan a la vie dure. Qu'en est-il en réalité? Existe-t-il un moyen de réduire le différentiel de tarifs?

4 minutes de lecture

📍 Mobilité 📍 Transports

Bernard Wuthrich

Publié mardi 30 avril 2019 à 11:52, modifié mardi 30 avril 2019 à 13:16.

Economie, politique, société, culture, sport, sciences: les enjeux écologiques traversent toutes les strates de notre société. Comment passer de l'analyse à l'action? Quelle est la part de décisions individuelles et celles qui relèvent de choix politiques? Pourquoi la complexité du défi ne doit pas nous décourager?

Découvrez pendant la première quinzaine de mai une série d'enquêtes sur le thème de la transition écologique. Retrouvez le 9 mai, une édition spéciale du *Temps* à ce sujet, à l'occasion du Forum des 100.

Pourquoi l'avion coûte-t-il si bon marché alors que le train est si cher? Depuis les manifestations sur le climat, cette question ressurgit régulièrement. Elle s'appuie sur le constat qu'un week-end à Barcelone ou à Nice avec un vol low cost coûte moins cher qu'un séjour en train à Lugano. Ce constat inclut aussi le fait qu'un vol Genève-Zurich peut être acheté moins cher qu'un billet de train (hors abonnement demi-tarif et billets dégriffés) pour le même trajet. Pour comprendre cette situation, il faut se pencher sur la manière dont les prix de ces deux moyens de transport sont formés.

Les tarifs des transports publics, principalement du train, sont déterminés selon le principe de la couverture des coûts. Chaque année, l'Union des transports publics (UTP) procède à une évaluation financière du trafic longue distance et du trafic régional. Sur cette base, elle décide si elle demande une adaptation ou y renonce. Le trafic longue distance ne bénéficie d'aucune subvention. Les prix demandés aux utilisateurs doivent être calculés de manière à financer les prestations fournies par les CFF, qui disposent encore du monopole (en principe jusqu'à la fin de l'année, mais un recours contre l'ouverture partielle à la concurrence en faveur de BLS est pendant). En trafic régional, les tarifs deviendraient prohibitifs s'ils devaient couvrir la totalité des coûts. C'est la raison pour laquelle cette offre est subventionnée par les cantons et par la Confédération.

Lire notre cycle d'articles consacrés à l'écologie.

Négociations avec Monsieur Prix

Le surveillant des prix veille au grain. Il est rare qu'il accepte sans sourciller les hausses demandées. Au terme d'après négociations, il obtient souvent de l'UTP qu'elle atténue les augmentations envisagées ou que des contreparties soient octroyées aux usagers. En 2018, les CFF leur ont accordé des baisses de prix pour 80 millions de francs. Cette même année, ils ont réalisé un bénéfice record de 568 millions, provenant en bonne partie des recettes encaissées dans le trafic longue distance. Un accord a été conclu avec Monsieur Prix. Il prévoit que les CFF rétrocèdent aux clients, en 2019, une somme globale de 230 millions sous la forme de billets dégriffés,

de bons et de crédits pour les détenteurs d'un abonnement demi-tarif ou de parcours, ainsi que d'améliorations de prestations. Ces concessions permettent de moduler les prix selon la demande et l'heure à laquelle on effectue son voyage.

La détermination des tarifs des transports publics répond ainsi à des impératifs économiques et politiques. «C'est très réglementé», résume Matthias Finger, professeur à l'EPFL et expert en entreprises publiques. La situation est différente dans le secteur aérien. Aucune taxe n'étant prélevée sur le kérosène en vertu d'un accord international signé à Chicago en 1944, les compagnies sont en grande partie libres de proposer leurs tarifs. Elles cherchent à être le plus attractives possible, en particulier celles qui naviguent tout en bas de la grille tarifaire, le low cost. Elles attirent le client en proposant des prix très bas, variables selon le moment de l'achat, la date du vol, l'état de la demande, le prix du kérosène ainsi que les taxes (aéroport, billets). Aux prix affichés, il faut ajouter des suppléments pour les bagages ou le choix des sièges.

Lire aussi: L'avion, oiseau de malheur pour le climat

Des tarifs «dans la moyenne»

La concurrence tire les prix vers le bas. «L'avion, comme la route, ne couvre pas ses coûts externes. Les compagnies aériennes profitent de l'absence de règles et de taxes internationales. La libéralisation leur a été favorable, mais elles ne gagnent pas d'argent, certaines entreprises low cost ont d'ailleurs déjà disparu. Les taxes prélevées sur les billets ne sont pas assez dissuasives», analyse Matthias Finger. De tels prélèvements sont déjà pratiqués dans onze pays du réseau easyJet, indique la compagnie sur son site. Ils sont généralement bas, de 1 euro (Serbie, Croatie) à 7,50 euros (Allemagne), 12 euros (Grèce) ou 13 livres (Grande-Bretagne). A l'exception des vols au départ de l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse, où un montant de 1,75 fr. est inclus dans le prix du billet, la Suisse échappe à ces taxes. Mais cela pourrait changer. La Commission du Conseil des Etats, qui a repris la loi sur le CO₂ après son rejet par le Conseil national en décembre, planche sur plusieurs variantes. La ponction pourrait atteindre 20 à 40 francs pour

les vols européens et 46 à 92 francs pour les déplacements intercontinentaux en classe économique. Il n'est toutefois pas sûr que cela suffise à rendre l'avion moins attractif.

La Suisse pas si chère

Les tarifs des transports publics suisses sont-ils vraiment aussi chers qu'on le dit? Un récent rapport du Service d'information pour les transports publics (Litra) répond par la négative. En données corrigées du pouvoir d'achat, les barèmes helvétiques «se situent dans la moyenne en comparaison avec six autres pays européens», en l'occurrence la France, l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie, les Pays-Bas et la Grande-Bretagne. Entre 2008 et 2018, ils ont plus fortement progressé en Suisse, en Italie et en Grande-Bretagne (+21%) que dans les quatre autres Etats de référence.

Malgré cela, «la Suisse est très bien classée dans le rapport prix-prestations. Elle se distingue en particulier par une ponctualité élevée et la densité de son offre.» L'abonnement général est cité comme exemple d'atout particulièrement séduisant. Selon Matthias Finger, l'un des moyens qui permettront au rail de se débarrasser de son image de moyen de transport cher serait d'intégrer l'aviation dans le concept futur de taxation de la mobilité (*mobility pricing*).

Bernard Wuthrich

Journaliste politique. Domaines d'intérêt: transports, énergie, finances, fiscalité, ...

La dernière vidéo [toutes les vidéos](#)

