

Initiative « Pour une politique juste et durable des transports publics (pour des transports publics gratuits) »

Le mouvement citoyen Agissons ! met en péril le financement durable et d'intérêt général des transports publics (TP) en Suisse

Pourquoi le SEV s'oppose-t-il à l'initiative portée par Agissons ?¹

➔ **La gratuité des TP a aussi un coût**

Si elle est adoptée, l'initiative entraînera un manque à gagner de 4000 millions de francs environ (suppression de la billettique) rien qu'à l'échelle du trafic régional de voyageurs et du trafic local.

➔ **L'initiative compromet le financement durable des TP**

Dans la pratique, l'initiative ne redéfinit pas les modalités de financement des transports publics, elle délègue à l'Assemblée fédérale les décisions relatives à leur futur financement. C'est désormais le Parlement qui déciderait de la manière dont les transports publics seront financés demain et qui encadrerait leur coût.

➔ **L'initiative fait pression sur les coûts dans les TP**

L'initiative soulève un débat politique sur le financement des transports publics qui débouchera selon toute probabilité sur une baisse des moyens alloués aux TP par rapport à aujourd'hui. La pression sur les coûts qui en résulte alimente les velléités de libéralisation. Dans une volonté de dénicher les offres les moins chères possible, on risque de voir se généraliser les mises au concours de prestations, dont le principe est défini dans la loi sur le transport de voyageurs (LTV). Cela aurait des conséquences désastreuses sur la qualité, la sécurité et les conditions d'embauche, car un système de TP fiable a un coût.

➔ **L'initiative brouille dangereusement les frontières entre financement de l'exploitation et financement de l'infrastructure**

L'initiative abolit la nette dissociation opérée entre financement de l'exploitation et financement de l'infrastructure.

➔ **L'initiative menace les emplois**

La taxation de la masse salariale augmente les charges salariales annexes et induit de ce fait un renchérissement du coût du travail.

➔ **La clé du report modal réside dans l'offre, et non dans le prix**

Nous ne sommes pas convaincus que l'initiative prenne le problème par le bon bout pour inciter les usagers à privilégier les TP. Selon plusieurs études scientifiques, ce n'est pas tant le prix qui permet de stimuler le transfert modal que des facteurs comme le développement de l'offre, l'accessibilité et les temps de trajet. En réduisant les ressources financières à disposition, l'initiative freinera inévitablement la réalisation de projets d'extension de l'offre de TP et s'avèrera donc contre-productive.

1 Position du SEV sur la gratuité des TP, cf. chiffre 2.4 (Explications)

Arguments

La gratuité des TP a aussi un coût^{2,3}

Que les TP soient payants ou gratuits, les frais proprement dits inhérents à l'exploitation et à l'infrastructure restent inchangés. Instaurer la gratuité des TP ne gomme pas leur coût, mais nécessite de trouver d'autres solutions de financement. Si l'on ne peut plus compter sur les recettes procurées par la vente de titres/abonnements de transport, il faudra que cette perte soit compensée, par les pouvoirs publics par exemple. Au niveau du secteur global des TP, le surcoût pour les collectivités publiques est estimé à 7000 millions de francs par an.

Si elle est adoptée, l'initiative entraînera un manque à gagner de 4000 millions de francs environ (suppression de la billettique) rien qu'à l'échelle du trafic régional de voyageurs et du trafic local.

L'initiative compromet le financement durable des TP⁴

Pour financer la gratuité des TP, l'initiative prévoit la création d'un fonds spécial alimenté par les recettes provenant des grandes lignes, par une nouvelle taxe sur la mobilité des entreprises, par une contribution additionnelle sur les SUV et les véhicules de luxe ainsi que par une réaffectation partielle des fonds du FORTA.

L'initiative précise certes l'allocation théorique des ressources, mais aucune des sources de financement prévues n'a d'existence concrète à ce jour, hormis les recettes du trafic grandes lignes. Il faudrait pour commencer que l'Assemblée fédérale instaure une taxe sur la mobilité des entreprises et une contribution additionnelle sur les SUV et les véhicules de luxe. Quant à savoir si ces deux mesures fiscales seraient effectivement votées et, le cas échéant, quelle enveloppe elles permettraient de dégager, rien n'est moins sûr. D'autant qu'au regard de la majorité politique actuelle, il y a très peu de chances que le Parlement avalise de nouveaux impôts destinés à compenser des baisses de recettes des TP. Nous sommes aujourd'hui dans l'incapacité totale d'affirmer avec certitude que les pertes liées à la suppression de la billettique pourront être couvertes, et de préciser comment.

Nous ne savons pas non plus si les cantons et les communes continueront à contribuer au financement de l'offre de TP.

Dans la pratique, l'initiative ne redéfinit pas les modalités de financement des transports publics, elle délègue à l'Assemblée fédérale les décisions relatives à leur futur financement. C'est désormais le Parlement qui déciderait de la manière dont les transports publics seront financés demain et qui encadrerait leur coût.

L'initiative fait pression sur les coûts dans les TP

Au lieu de pérenniser le financement viable et durable des transports publics, avec affectation des moyens à un usage précis, l'initiative intensifie la pression constante exercée sur les coûts. Il ne fait aucun doute que la suppression des produits de transport devra au moins en partie être compensée par des coupes, des économies et des gains d'efficacité.

L'initiative soulève un débat politique sur le financement des transports publics qui débouchera selon toute probabilité sur une baisse des moyens alloués aux TP par rapport à aujourd'hui. La pression sur les coûts qui en résulte alimente les velléités de libéralisation. Dans une volonté de dénicher les offres les moins chères possible, on risque de voir se généraliser les mises au concours de prestations, dont le principe est défini dans la loi sur le transport de voyageurs (LTV). Cela aurait des conséquences désastreuses sur la qualité, la sécurité et les conditions d'embauche, car un système de TP fiable a un coût.

L'initiative brouille dangereusement les frontières entre financement de l'exploitation et financement de l'infrastructure

L'initiative abolit la nette dissociation opérée entre financement de l'exploitation et financement de l'infrastructure. Elle instaure par là-même une dangereuse confusion entre le volet exploitation et le volet infrastructure. Trop investir dans des projets d'infrastructure risque en effet de nuire au bon fonctionnement du réseau en le privant de fonds indispensables à son exploitation.

L'initiative menace les emplois

La taxation de la masse salariale augmente les charges salariales annexes et induit de ce fait un renchérissement du coût du travail qui grève la rentabilité et incite à réaliser des économies ainsi qu'à gagner en efficacité. Ce contexte représente une menace pour les salaires et les emplois.

L'initiative laisse subsister trop de zones d'ombre^{5,6,7}

La question de l'administration du nouveau fonds dédié au financement des TP constitue un autre point d'interrogation. L'initiative se contente de mentionner un « organe indépendant » composé à parts égales de représentants des collectivités publiques, des entreprises de transport (ET), des syndicats et des usagers, sans entrer dans le détail.

Cette organisation aura de profondes répercussions sur la planification et la commande de l'offre, mais aussi sur la réglementation des conditions de travail. Les procédures relèvent actuellement de la compétence des communes, des cantons ou des entreprises. La création d'un fonds fédéral et sa gouvernance par un « organe indépendant » composé de représentants des différentes parties prenantes vient rebrasser toutes les cartes et transposer au niveau national les procédures ad hoc. Les processus décisionnels s'en trouveront alourdis et compliqués. La liberté entrepreneuriale des ET, la diversité régionale et l'autonomie tarifaire

2 Frais liés aux TP en Suisse, cf. chiffre 2.5.1 (Explications)

3 Recettes liées aux TP en Suisse, cf. chiffre 2.5.2 (Explications)

4 Financement des TP en Suisse, cf. chiffre 2.5.3 (Explications)

5 Impact sur le partenariat social, cf. chiffre 2.6 (Explications)

6 Impact sur les procédures de commande et d'attribution, cf. chiffre 2.7 (Explications)

7 Financement des grandes lignes, cf. chiffre 2.8 (Explications)

des partenaires sociaux signataires de la CCT en pâtiront également.

Dispositions transitoires : un financement trop serré

Le financement prévu, de l'ordre de 1 à 2 % du PIB, n'est pas suffisant pour compenser la suppression des produits du transport et des indemnités publiques, et le sera d'autant moins si le nouveau fonds créé doit aussi alimenter le FIF.

La clé du report modal réside dans l'offre, et non dans le prix⁸

L'initiative repose sur l'hypothèse que la gratuité des TP permettra de modifier les comportements en matière de mobilité et d'inciter les usagers à privilégier ce mode de transport. Or, les données empiriques recueillies dans le cadre des mesures de gratuité déjà mises en œuvre par le passé ne viennent pas étayer cette théorie. Il a au contraire été constaté qu'elles conduisaient à une forte augmentation du trafic induit, sans retombées majeures sur la répartition modale⁹. Et les premières expériences réalisées dans le canton de Genève viennent confirmer cette tendance. Depuis 2025, les personnes de moins de 25 ans et de plus de 65 ans y bénéficient d'un abonnement 100 % pris en charge (gratuit). Le nombre d'abonnements souscrits a sensiblement augmenté et la fréquentation des TP a progressé de 3,3 % en 2025, mais aucune redistribution modale significative n'a pour l'heure été observée.¹⁰

Nous ne sommes pas convaincus que l'initiative prenne le problème par le bon bout pour inciter les gens à privilégier les TP. Selon plusieurs études scientifiques, ce n'est pas tant le prix qui permet de stimuler le transfert modal que des facteurs comme le développement de l'offre, l'accessibilité et les temps de trajet. En réduisant les ressources financières à disposition, l'initiative freinera inévitablement la réalisation de projets d'extension de l'offre de TP et s'avèrera donc contre-productive.

En résumé

La politisation croissante du financement des TP et l'amalgame entre financement de l'exploitation et de l'infrastructure aura un effet déstabilisateur sur les TP. L'imprévisibilité croissante nuit à la sécurité de planification. Or, cette sécurité est le prérequis au développement ciblé de l'offre de TP. L'initiative compromet le financement viable et durable des transports publics, fondé sur les produits du transport et les deniers publics. Les propositions de contre-financement destinées à pallier le manque à gagner lié à la suppression de la billettique ne sont ni abouties, ni réalisables sur le plan politique. Il est à craindre que les fonds à disposition ne suffisent plus à financer l'offre actuelle de TP. La pression sur les coûts dans le secteur des TP continuerait alors à s'accroître, ce qui se traduirait par une détérioration de l'offre, de la qualité et des conditions de travail.

Explications

Quel est l'objectif de l'initiative ?

L'initiative vise à instaurer la gratuité du transport régional de voyageurs (TRV) et du trafic local, d'une part, et à réduire considérablement les tarifs du trafic grandes lignes (TGL), d'autre part.

Comment les TP de demain seraient-ils financés ?

L'initiative vient remanier totalement les mécanismes actuels de financement des TP. L'idée est de créer un nouveau fonds, alimenté par :

les recettes provenant des grandes lignes,

une nouvelle taxe sur la mobilité des entreprises (prélèvement sur la masse salariale),

une contribution additionnelle sur les SUV et les véhicules de luxe, et

une réaffectation partielle des fonds du FORTA.

Exploitation

Le TRV et le trafic local seraient intégralement financés via ce fonds. Les modalités de financement du TGL demeurent floues. Les usagers sont supposés continuer à payer pour bénéficier du service grandes lignes : un AG facultatif plafonné à 1095 francs par an leur serait ainsi proposé. L'initiative prévoit cependant aussi d'étendre la gratuité aux grandes lignes.

Infrastructure

L'infrastructure ferroviaire continuerait à être financée grâce au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) existant. L'initiative prévoit néanmoins aussi que le nouveau fonds destiné au financement de l'exploitation alimente dans une certaine mesure le FIF.

⁸ Effets de transfert associés aux mesures tarifaires, cf. chiffre 2.9 (Explications)

⁹ Arnold, Tobias ; von Arx, Widar, Oechslin, Lukas ; Weibel, Christian ; Stiebe, Michael ; Haefeli Ueli (2024) : Mesures visant à augmenter la part des transports publics dans le trafic total. Rapport à l'attention de l'Office fédéral des transports (OFT), Lucerne

¹⁰ <https://www.rts.ch/info/regions/genève/2026/article/genève-gratuite-des-tpg-pour-les-jeunes-bilan-a-53-6-millions-29158943.html>

Initiative populaire fédérale « Pour une politique juste et durable des transports publics »

Teneur de l'initiative

La Constitution fédérale serait modifiée comme suit :

Art. 81a Transports publics

¹ La Confédération et les cantons sont chargés de mettre en œuvre une politique conforme aux exigences de la durabilité forte et de la justice sociale dans le domaine des transports publics, notamment :

- a. en garantissant un développement de transports publics de qualité ainsi qu'une desserte suffisante, équitable et cohérente de toutes les régions du pays, par rail, tram, bus, bateau et installations à câbles ;
- b. en garantissant l'accessibilité des transports publics, notamment par l'instauration de la gratuité dans le domaine des transports publics, à l'exception des grandes lignes, pour lesquelles un abonnement général facultatif à tarif solidaire de 1095 francs par an au plus est proposé ; cette gratuité peut être élargie ; pour les grandes lignes, une tarification complémentaire reste possible ; la gratuité universelle est accordée à toutes les personnes âgées de moins de 26 ans, aux étudiants, aux apprentis et aux bénéficiaires de l'assurance-vieillesse et survivants, de l'assurance-invalidité, de l'allocation pour perte de gain, de l'assurance-chômage et de l'aide sociale ;
- c. en tenant compte, dans le cadre de leur action, de la nécessité de tendre vers un report modal des transports individuels motorisés vers les transports publics et les mobilités actives ;
- d. en prenant toutes les autres mesures nécessaires afin de favoriser la mise en œuvre de cette politique.

² Le financement de cette politique est assuré par un fonds. Ce fonds sert également à alimenter le fonds d'infrastructure ferroviaire afin de permettre le maintien et le développement des infrastructures. Il est alimenté par les moyens suivants :

- a. le produit net des recettes provenant des grandes lignes visées à l'al. 1, let. b ;
- b. un prélèvement sur la masse salariale des entreprises, excepté les personnes exerçant une activité indépendante et les entreprises de moins de 11 salariés ;
- c. des contributions additionnelles et progressives sur l'achat et l'immatriculation des véhicules motorisés individuels de forte cylindrée et de luxe, selon des critères de puissance, de poids, d'émissions et de valeur, sans préjudice des compétences fiscales cantonales ;
- d. une réaffectation partielle des recettes du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

³ La gouvernance de ce fonds est assurée par un organe indépendant composé à parts égales de représentants des collectivités publiques, des entreprises de transport public, des partenaires sociaux et des usagers.

Art. 86, al. 2^{bis}

^{2bis} Une partie du fonds, à l'exception des parts allouées aux projets d'agglomération et au fonds d'infrastructure ferroviaire, est réaffectée au financement du fonds mentionné à l'art. 81a, al. 2.

Art. 87a, al. 2, let. e

² Le financement de l'infrastructure ferroviaire est assuré par un fonds. Celui-ci est alimenté par les ressources suivantes :

- e. un transfert partiel du fonds mentionné à l'art. 81a, al. 2.

Position fondamentale du SEV concernant la gratuité des TP

Pour des raisons de politique des transports et de politique budgétaire, le SEV se montre sceptique à l'égard de la gratuité universelle des TP. Il tient à ce que le financement des TP soit assuré. Il n'est pas question à ses yeux d'instaurer la gratuité sans que les modalités de financement n'aient été clairement définies en amont et sans que le manque à gagner lié à la suppression de la billettique ne soit compensé par une solution de financement garantie, avec affectation des moyens à un usage précis. Le SEV rejette toute idée de financement fondé sur une réduction de l'offre et/ou sur la réalisation d'économies aux dépens du personnel. Pour maintenir son niveau actuel de qualité, la Suisse a besoin d'une politique climatique efficace, d'une offre intéressante et de conditions de travail attractives, y compris pour le personnel de la branche des transports publics.

Informations contextuelles sur le système des TP en Suisse

Combien coûtent les transports publics en Suisse ?

Coûts ¹¹	Total	Rail ¹²	Route ¹³
Frais liés aux moyens de transport ¹⁴ (2023)	8530 mio de CHF	4967 mio de CHF	3565 mio de CHF
Frais liés aux infrastructures de transport (2023)	5841 mio de CHF	5226 mio de CHF	615 mio de CHF
Dont ¹⁵ :		Exploitation : 654 mio de CHF Maintien de la valeur : 3142 mio de CHF Développement : 1009 mio de CHF	Trafic d'agglomération/ trafic local : 129 mio de CHF

Combien rapportent les transports publics en Suisse ?¹⁶

Type de transport	Produits du transport ¹⁷	Indemnisation ¹⁸
Grandes lignes	2867 mio de CHF	
Transport régional de voyageurs	2355 mio de CHF	2203 mio de CHF
Rail	2176 mio de CHF	
Route	179 mio de CHF	
Transport local	1588 mio de CHF	2141 mio de CHF
Total	6811 millions de CHF	4344 mio de CHF

Comment les transports publics sont-ils financés en Suisse ?

Transport de voyageurs	Type de transport	Financement
Exploitation	Grandes lignes	Financement autonome Produits de l'activité d'exploitation
	Transport régional de voyageurs	Commande d'offre par la Confédération et le canton Produits du transport Indemnités fédérales et cantonales (coûts non couverts selon le budget prévisionnel, supportés pour moitié par la Confédération et pour moitié par les cantons sur leurs fonds généraux)
	Trafic local	Commande d'offre par le canton et la commune Produits du transport Indemnités fédérales et cantonales (coûts non couverts selon le budget prévisionnel, supportés pour moitié par les cantons et pour moitié par les communes sur leurs fonds généraux)
Transport de voyageurs	Type de trafic	Financement
Infrastructure	Rail ¹⁹	Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) Budget ordinaire de la Confédération TVA et impôt sur les huiles minérales Redevance sur le trafic des poids lourds Contribution cantonale Impôt fédéral direct
	Route ²⁰	Projets d'agglomération (FORTA) Impôt sur les huiles minérales Impôt sur les véhicules automobiles Vignette autoroutière

11 Sources : Actualités OFS (2026) : coûts et financement des transports 2023. OFS : Neuchâtel

12 Locomotives et wagons

13 Autobus, trolleybus et trams

14 Acquisition, exploitation et entretien (charges de personnel incluses)

15 Sources : AFF (2024) : budget 2025. Confédération suisse : Berne

16 Sources : Actualités OFS (2026) : coûts et financement des transports 2023. OFS : Neuchâtel ; rapport financier 2023 des CFF ; rapport financier 2023 de BLS SA ; rapport de gestion 2023 de SOB

17 Billets, abonnements, autres frais de transport

18 LITRA (2024) : les transports en chiffres. LITRA : Berne

19 Locomotives et wagons

20 Autobus, trolleybus et trams

Impact sur le partenariat social

L'adoption de l'initiative rendrait compliquée – si ce n'est impossible – la négociation de conventions collectives (CCT) visant à encadrer les conditions de travail, puisque la configuration prévue impliquerait d'autres groupes d'intérêts aux côtés des employeurs et employés. Cela saperait la capacité de négociation des syndicats et restreindrait la liberté entrepreneuriale et décisionnelle des ET. L'autonomie tarifaire ne serait plus garantie.

Impact sur les procédures de commande et d'attribution

Il convient par ailleurs de clarifier la question du déroulement des futures commandes et attributions d'offres de transports publics. Les procédures actuelles peuvent-elles être conservées ou doivent-elles être adaptées aux nouvelles conditions-cadres ? Les pouvoirs publics sont aujourd'hui à la fois commanditaires et bailleurs de fonds : les cantons en particulier jouent un rôle déterminant dans la définition et la commande de l'offre de TP. Les problématiques de commande et de financement sont étroitement liées l'une à l'autre. Tout changement au niveau des modalités de financement se répercutera donc aussitôt sur les modalités de commande, par le jeu des interactions. L'offre tout entière devra selon toute probabilité être établie à l'échelle nationale, avec le risque de perdre de vue la dimension régionale et locale.

Financement des grandes lignes

L'initiative demeure assez vague en ce qui concerne le futur financement des grandes lignes. Elle a beau exclure explicitement le trafic longues distances, elle contient néanmoins des dispositions à cet égard. Elle propose ainsi de mettre en place un abonnement général facultatif au tarif solidaire plafonné de 1095 francs par an, ce qui ramènerait le prix de l'AG au quart de son prix actuel. Il est impossible de prédire les répercussions que cela aurait sur les recettes du BLS, des CFF et du SOB. Le scénario catastrophe serait la mise en place d'une politique tarifaire fondée sur une hausse drastique du prix des billets unitaires sur les liaisons longues distances, afin de compenser le manque à gagner. Sur le long terme, l'initiative vise à étendre la gratuité aux grandes lignes.

Effets de transfert associés aux mesures tarifaires

Extrait du rapport Mesures visant à augmenter la part des transports publics dans le trafic total (Arnold, Tobias ; von Arx, Widar, Oechslin, Lukas ; Weibel, Christian ; Stiebe, Michael ; Haefeli Ueli [2024]) : Mesures visant à augmenter la part des transports publics dans le trafic total. Rapport à l'attention de l'Office fédéral des transports (OFT), Lucerne, p. 79 ss)

Report modal

...

Une mesure radicale de tarification de la mobilité consisterait à instaurer la gratuité totale des transports publics. Cette solution a déjà été mise en œuvre à l'international, comme le montrent les exemples suivants.

La ville de Templin (Allemagne) a rendu ses bus gratuits en 1997. La fréquentation a été multipliée par 12, portée par une très forte augmentation de la demande chez les enfants et les jeunes. Globalement, cette progression est néanmoins restée plutôt marginale. Seuls 10 à 20 % de ces nouveaux trajets auraient été effectués avec la voiture ; la majorité des effets de transfert se sont opérés de la marche et du vélo vers les transports publics (respectivement 30 à 40 % et 35 à 50 %) (Storchmann, 2003).

Tallinn, capitale de l'Estonie, a joué la carte de la gratuité des TP en 2012. D'après Cats et al. (2017), cette mesure a eu pour corollaire une hausse de la fréquentation de 14 % la première année : les transports publics ont vu leur part modale augmenter de 8 points de pourcentage, passant de 55 à 63 %. Dans le même temps, les transports individuels motorisés ont perdu 3 points de part modale (passant de 32 à 29 % des déplacements), la marche a affiché un recul de 5 points (une baisse quasi de moitié : 7 % au lieu de 12 %), tandis que la part du trafic cycliste restait stable à 1 %. On ne dispose d'aucun calcul tenant compte des distances parcourues.

La ville de Stavanger (Norvège) a brièvement mis en place entre août et décembre 2011 un service de bus gratuit en centre-ville. Selon les propres dires de la municipalité, cette mesure n'a toutefois pas permis d'atteindre l'objectif escompté, à savoir une baisse de l'utilisation de la voiture. La moitié ou presque des trajets réalisés en bus auraient autrement été effectués à pied. Les bus se sont en outre révélés être un endroit plaisant où il fait bon se retrouver, ce qui a généré un important trafic induit auprès des jeunes (Cats et al., 2017, p. 1087 s.).

La ville de Hasselt (Belgique) a instauré la gratuité des TP en 1996, ce qui a multiplié par 10 la fréquentation des bus. Il faut toutefois tenir compte du fait que plus de la moitié des nouveaux trajets se sont substitués à la marche et au vélo, et inclure dans ce chiffre une forte proportion de trafic induit (qui n'a cependant fait l'objet d'aucune analyse systématique). Dix ans plus tard, la part modale des bus sur le territoire restait très largement inférieure à 10 % et près de 90 % des ménages possédaient toujours une voiture. La municipalité a donc fini par mettre un terme à la gratuité en 2014 (Goeverden et al., 2006).

À Aubagne (France), le choix a été fait en 2009 de rendre les bus gratuits en ville et dans les communes adjacentes. La fréquentation a grimpé de 142 %, la moitié des nouveaux usagers des TP étant d'anciens automobilistes ou motards, 20 % des piétons et 10 % des cyclistes (Kębłowski, 2018).

À Dunkerque (France), les TP sont gratuits depuis 2018. Le nombre de trajets en bus a de ce fait augmenté de 65 % en semaine et de 125 % le week-end, avec 33,2 % de trajets induits en moyenne (Killer et al., 2022).

Au Luxembourg, les transports publics, y compris les trains, sont gratuits depuis 2020. L'étude de Bigi et al. (2023) est parvenue à la conclusion provisoire que 10 % des automobilistes privilégient désormais les TP. Les auteurs ont donc bel et bien identifié des effets de transfert, mais ils soulignent également que le report modal n'a pas eu l'ampleur escomptée auprès des pendulaires et n'a pas permis de résorber le problème de la congestion routière.

..

Trafic induit

L'élasticité-prix calculée dans des études internationales et nationales mesure l'effet d'une variation du prix sur la demande de TP. Cette approche ne tient cependant pas compte des effets induits. Une réduction tarifaire peut ainsi dynamiser la demande de TP sans avoir pour autant d'incidence (notable) sur la demande relevée pour d'autres moyens de transport.

Le concept d'élasticité-prix croisée fournit au moins des éléments d'appréciation des effets d'induction. L'élasticité-prix croisée renseigne sur la manière dont la demande de transports individuels motorisés (TIM), p. ex., réagit en pourcentage à une augmentation de 1 % du prix d'un autre mode de transport, les TP p. ex. Litman (2021) estime que l'élasticité-prix croisée entre les transports publics urbains et les transports individuels motorisés est nettement inférieure à l'élasticité-prix des transports publics urbains ; elle peut, selon sa méta-étude, atteindre le chiffre de 0,4 sur le long terme. Storchmann (2003) est parvenu à un résultat tout autre en procédant à une analyse différenciée des élasticités croisées en Allemagne en fonction des divers motifs de déplacement. Elle s'établit d'après lui à 0,017, donc à un niveau quasi-nul. Cela vaut tout particulièrement pour le trafic de loisirs, dont l'élasticité croisée se limite à 0,005. L'état de la recherche en matière d'élasticités-prix croisées est dans l'ensemble assez hétérogène. La tendance qui se dégage semble toutefois indiquer qu'une grande partie des élasticités-prix applicables aux TP est imputable à de l'induction de trafic, et non à un report de trafic.

Les expériences sur le terrain montrent que les mesures tarifaires unilatérales en matière de transports publics s'accompagnent d'effets induits élevés. Le billet à 9 euros expérimenté en Allemagne et les exemples de passage à la gratuité des TP de par le monde en attestent. Concernant les exemples à l'international fournis pour illustrer cette réalité, quelques constats s'imposent, par transposition à la Suisse : instaurer un système de TP gratuit et donc entièrement subventionné entraînerait un énorme surcoût pour l'État (versements de subsides et investissements dans les infrastructures pour répondre à la demande accrue). Et même si on laisse l'aspect financier de côté, il n'est pas souhaitable de proposer une offre de TP gratuite en raison des importants effets d'induction que cela génère.

C'est scientifiquement et empiriquement prouvé : en se focalisant sur le tarif, on fait fausse route. Des mesures de réduction de prix et/ou de gratuité des TP ne suffisent pas à elles seules à provoquer un transfert modal significatif et durable. D'autres facteurs entrent en ligne de compte : la qualité de l'offre, l'accessibilité et les temps de trajet, sans oublier l'état d'esprit individuel à l'égard des transports publics, qui joue lui aussi un rôle déterminant.