32 PRINTEMPS 2014
Serie jaune

LITRA
Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
Service d'information pour les transports publics
Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
Survetsch d'informaziun per il traffic public

Offre et prix des transports publics suisses en comparaison européenne

Les auteurs

Caspar Sträuli, Maura Killer

infras
Binzstrasse 23
8045 Zurich
044 205 95 95
zurich@infras.ch

Printemps 2014

Le sommaire

Le résumé **2**

1 L'introduction **6**

2 L'architecture de l'étude **7**

2.1 Comparaisons du bas vers le haut (Bottom-up) 7

2.2 Comparaisons du haut vers le bas (Top-down) 10

3 Les résultats **11**

3.1 Comparaisons du bas vers le haut (Bottom-up) 11

3.2 Comparaisons du haut vers le bas (Top-down) 19

3.3 Des prix dynamiques 20

3.4 L'écart de prix entre la 1e et la 2e classe 21

3.5 L'abonnement général 21

4 Le portrait des systèmes tarifaires **24**

4.1 En Suisse 24

4.2 En Allemagne 25

4.3 En Autriche 26

4.4 Aux Pays-Bas 27

4.5 En France 27

4.6 En Italie 28

4.7 En Angleterre 29

5 Les considérations finales **30**

Les abréviations **32**

Bibliographie **32**

Le résumé

L'introduction

Les prix des transports publics font régulièrement l'objet de discussions dans la population, dans les médias et au sein des instances politiques en Suisse. Les sujets abordés sont les hausses de prix récurrentes, la faible rentabilité de l'abonnement général (AG), les possibilités et les limites de la canalisation de la demande par le prix et une plus forte participation financière des usagers aux coûts des transports publics. La question est régulièrement posée de savoir quel est le niveau de prix des transports publics dans les autres pays. La présente publication de la LITRA donne des réponses.

Comparaison des prix des transports publics dans sept pays

Les prix des transports publics en Suisse, en Allemagne, en Autriche, en Italie, en France, aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne sont comparés au travers de 14 déplacements types (tableau no 1). Chaque déplacement type correspond à une combinaison des paramètres que sont l'espace de mobilité, le segment cible et la fréquence. Considérés globalement, ces déplacements types donnent une image représentative des niveaux de prix appliqués dans les pays analysés.

Tableau 1 | *Les déplacements types analysés*

	Les déplacements types													
	Espace de mobilité													
	Déplacement dans le périmètre de la métropole			Déplacement dans l'espace de mobilité d'une métropole					Déplacement dans le pays			Déplacement entre deux métropoles		
Déplacement type	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Segment														
Adultes	I			I		I			I			I		I
Personnes âgées		I					I			I				
Jeunes (16–25)			I		I			I			I		I	
Fréquence														
Quotidiennement	I	I	I	I	I							I	I	
2× par mois									I	I	I			
Chaque semaine						I	I	I						I

Il ressort de la figure no 1 que les prix des transports publics requis pour les adultes en Suisse se situent parmi les plus bas de tous les pays analysés. Les adultes se déplacent très avantageusement dans le périmètre des métropoles (déplacement type 1) et dans le pays en utilisant le train et le bus (déplacement type 9).

Les prix payés par les personnes âgées et par les jeunes en Suisse se situent dans la moyenne des pays analysés. Dans plusieurs pays, les personnes âgées bénéficient de réductions spéciales sur certains titres de transport. En Suisse, elles obtiennent des abonnements à prix réduit dans certaines communautés tarifaires et dans la gamme des AG. Quant aux jeunes, ils ont droit à des abonnements à prix réduit dans l'ensemble des communautés tarifaires et dans la gamme des AG. Dans les pays étrangers analysés, seuls les étudiants ont droit aux facilités accordées aux jeunes et ce, uniquement pendant la

durée du semestre. En Suisse, les personnes âgées et les jeunes qui se déplacent occasionnellement en étant muni d'un abonnement demi-tarif paient la moitié du prix des billets ordinaires. Ils sont en l'occurrence assimilés aux autres adultes.

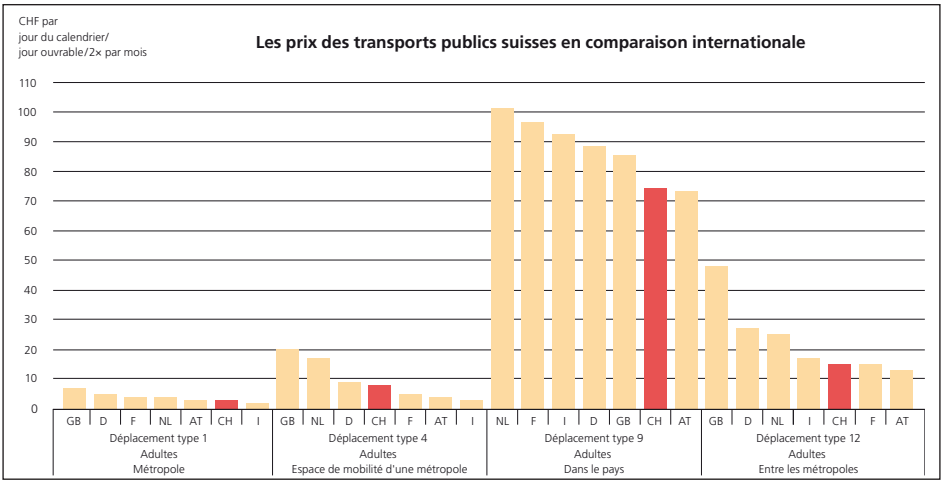


Figure 1 | *Prix des billets pour adultes à l'exemple de quatre déplacements types*

Les abonnements généraux

Des titres de transport forfaitaires analogues à l'AG suisse sont proposés dans plusieurs pays européens. Ils se distinguent au niveau des prestations (libre circulation sur l'ensemble des transports publics du pays, sur tous les réseaux ferrés, sur le réseau du chemin de fer de l'Etat, etc.) et du prix. Les différences de prix sont importantes (figure no 2). Se pose la question de savoir, indépendamment des prestations incluses, à partir de quelle distance annuelle il vaut la peine d'acheter un abonnement général annuel dans les différents pays. En Suisse, l'achat d'un AG s'avère intéressant pour un navetteur à partir d'une septantaine de kilomètres. Cette situation est unique en Europe. L'AG suisse est avantageux en comparaison internationale. Valable en trafic Grandes lignes, régional et local, il présente de loin le meilleur rapport prix-prestations de tous les titres de transport forfaitaires nationaux analysés.

Comparaison des rapports prix-prestations

Les transports publics ne présentent pas le même niveau de développement dans les différents pays analysés. Une comparaison correcte implique par conséquent non seulement la prise en considération du prix, mais aussi celle des prestations incluses. Il s'agit de comparer les rapports prix-prestations. Ceux-ci sont analysés dans la présente étude à l'exemple d'un déplacement en train et en bus dans le pays (Zurich–Bivio). Les prix suisses (figure no 3) sont les plus bas, avec ceux de l'Autriche. Les transports publics suisses présentent le meilleur rapport prix-prestations, la qualité de leurs prestations étant de loin la plus élevée de tous les pays analysés.

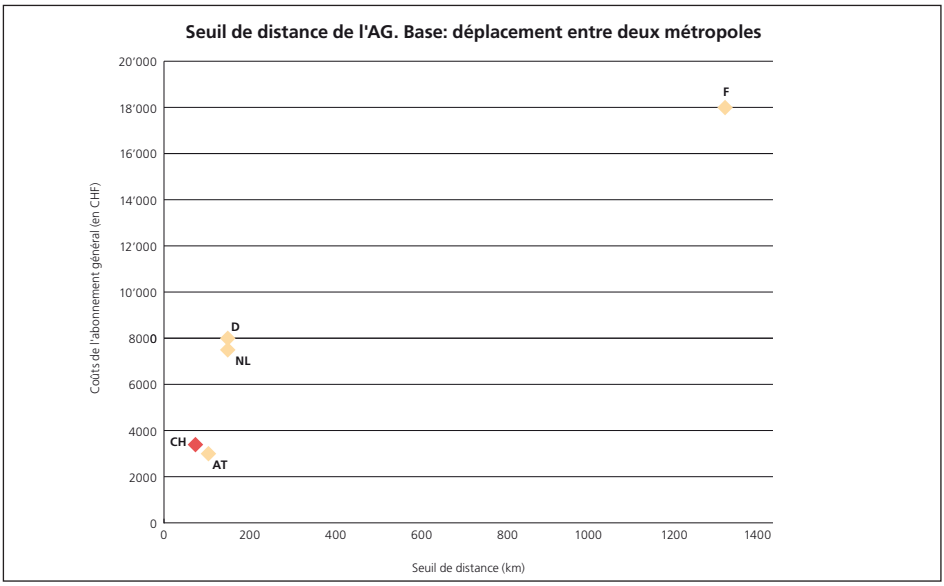


Figure 2 | *Seuil de distance en km de l'abonnement général.*
Lecture: à l'aune du prix kilométrique de l'abonnement de parcours sur la ligne Zurich–Berne, il s'avère avantageux, à un prix d'achat de 3'350 CHF, d'opter en Suisse pour un AG à partir de 76 kilomètres. Aux Pays-Bas, l'AG coûte 7'672 CHF (données corrigées de l'effet du pouvoir d'achat). Le seuil de distance, basé sur le prix au kilomètre de l'abonnement de parcours sur la liaison Amsterdam–Eindhoven, se situe à 132 kilomètres.

Les billets économiques

Les prix des transports publics évoluent en suivant le développement du système de prix dans le secteur aérien. Les prix fixes font de manière croissante place à des prix dynamiques. L'évolution est la plus marquée en Grande-Bretagne. Lors de l'achat d'un billet en Angleterre, le client se voit proposer jusqu'à quatre prix différents. Les billets économiques sont jusqu'à 80% meilleur marché que les billets les plus chers. Le prix dépend de l'heure et du jour du départ et de la liaison demandée. Les réductions atteignent 70% au maximum dans les autres pays.

La précision des comparaisons de prix n'est pas parfaite

Les prix sont formés sur la base de la distance ou par relation (OD), selon le pays. Les réductions accordées et les prestations incluses dans les titres de transport varient considé-

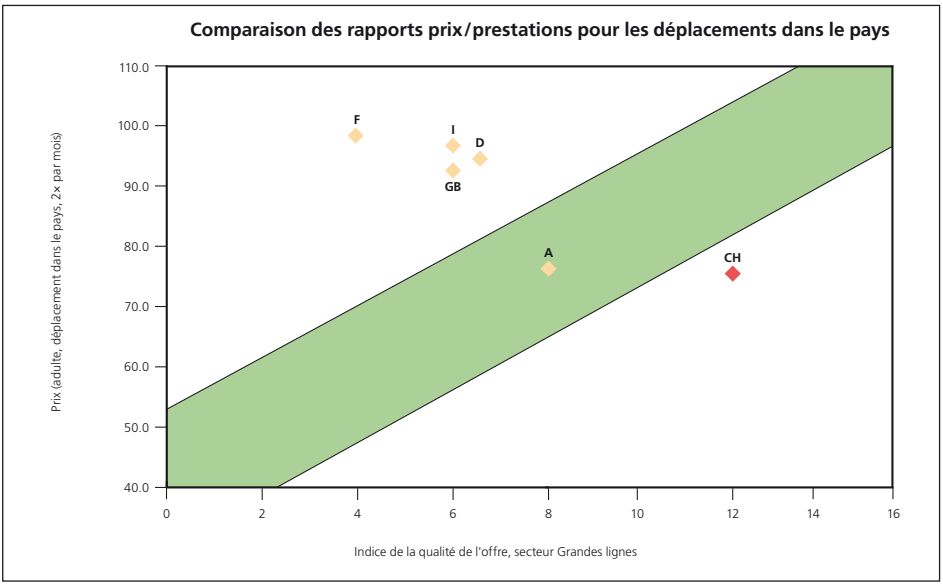


Figure 3 | *Rapport Prix corrigés de l'effet du pouvoir d'achat / Qualité de l'offre pour un déplacement de Zurich à Bivio (132km). Lecture: pour un déplacement sur une distance de 132 km dans le pays, il est perçu 100 CHF aux Pays-Bas et à peine 75 CHF en Suisse (données corrigées de l'effet du pouvoir d'achat). On obtient une qualité sensiblement meilleure en Suisse pour un prix inférieur d'environ 25%.*

rablement d'un pays à l'autre. Cela rend les comparaisons difficiles. Différentes mesures d'ajustement ont été prises pour faire face à la difficulté. Mais, la précision des comparaisons de prix n'est pas parfaite pour autant. Ce, d'autant plus que les prix n'ont pu être comparés que pour un petit nombre de déplacements dans le cadre de la présente étude.

Les conclusions

La comparaison des prix révèle que les transports publics en Suisse ne sont pas, comme on l'entend souvent, plus chers qu'à l'étranger. Il s'avère au contraire que le niveau des prix requis en Suisse est inférieur à la moyenne des pays analysés si l'on compare les prix en tenant compte du pouvoir d'achat, ce qui est correct du point de vue économique. En d'autres termes: en Suisse, les ménages privés mesurés à l'aune de leur revenu dépensent moins pour les transports publics que les ménages de la plupart des autres pays analysés.

1 L'introduction

Les prix des transports publics font régulièrement l'objet d'articles de presse et de débats politiques. Les thèmes abordés sont les suivants:

› Des hausses de prix et des détériorations parallèles de la qualité du service proposé (par exemple places debout au lieu de places assises).
› Le financement futur des transports publics et la contribution que les usagers sont appelés à prendre en charge.
› Des revendications sociales et/ou écologiques visant à abaisser le prix des transports publics.
› Des produits au voyageur-kilomètre plus élevés et les propositions qui en découlent visant à optimiser l'assortiment (par exemple une gamme adaptée d'AG) et à passer de l'actuel régime de prix basé sur la distance à un système de prix par relation.
› L'examen des possibilités de canaliser la demande à l'aide des prix (heures de pointe / heures creuses).

Une comparaison des prix des transports publics perçus en Suisse et dans les pays européens doit permettre de rendre le débat plus objectif. En présentant cette étude comparative 2013, la LITRA poursuit la série d'études publiées en 2006 et en 2008. Les prix découlant de besoins de déplacement typiques – et non plus les prix des billets ordinaires – sont comparés afin d'appréhender la réalité de plus près. Le tableau est complété par une comparaison de la qualité de l'offre proposée dans les différents pays.

2 L'architecture de l'étude

Les prix des transports publics suisses sont comparés à ceux perçus dans six pays européens. La situation est évaluée à partir d'une approche du bas vers le haut et d'une approche du haut vers le bas, afin qu'il soit possible de se prononcer de manière différenciée sur le niveau de prix des transports publics suisses.

2.1. COMPARAISONS DU BAS VERS LE HAUT (BOTTOM-UP)

Les déplacements types analysés

Les prix de 14 déplacements types en transports publics sont comparés. Chaque situation correspond à une combinaison des trois dimensions que sont l'espace de mobilité, le segment de voyageurs et la fréquence des déplacements. Agrégés, les résultats fournissent une image représentative du niveau de prix dans les pays analysés.

Tableau 2 | Les déplacements types analysés

	Les déplacements types													
	Espace de mobilité													
	Déplacement dans le périmètre de la métropole			Déplacement dans l'espace de mobilité d'une métropole					Déplacement dans le pays			Déplacement entre deux métropoles		
Déplacement type	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Segment														
Adultes	I			I		I			I			I		I
Personnes âgées		I					I			I				
Jeunes (16–25)			I		I			I			I		I	
Fréquence														
Quotidiennement	I	I	I	I	I							I	I	
2× par mois									I	I	I			
Chaque semaine						I	I	I						I

› *Déplacement dans le périmètre de la métropole:*
Prix par jour de l'année que les détenteurs d'un abonnement annuel doivent payer pour utiliser quotidiennement les transports publics dans le périmètre d'une ville (City). Les citadins qui utilisent chaque jour les transports publics pour se rendre au travail ou à l'école, pour faire des achats ou pour sortir se trouvent dans cette situation.

› *Déplacement dans l'espace de mobilité d'une métropole:*
Prix par jour de l'année que les détenteurs d'un abonnement annuel doivent payer pour se rendre quotidiennement de leur domicile situé dans une commune de l'agglomération à leur lieu de travail ou à l'école situé au centre-ville.
Prix que les passagers doivent payer pour un aller et retour s'ils se rendent en ville une fois par semaine pendant une année pour les loisirs, pour faire des achats ou pour suivre des cours.

› *Déplacement dans le pays:*
Prix que les passagers qui se rendent tous les quinze jours, pendant une année, en bus ou en train de la ville à la campagne doivent payer pour un aller et retour.

› *Déplacement entre deux métropoles:*
Prix par jour ouvrable que les abonnés annuels doivent payer pour se rendre quotidiennement au travail ou à l'école.
Prix que les hommes d'affaires qui se rendent une fois par semaine dans une autre ville, pendant une année, doivent payer pour un aller et retour.

Les titres de transport analysés
Les prix de transport portent sur un trajet aller et retour en deuxième classe, sans restriction quelconque s'agissant de la date et de l'heure du départ. L'offre la plus avantageuse (billet ordinaire ou abonnement) qui répond au besoin de déplacement du client est comparée. Les cartes de réduction sont prises en compte pour autant que leur achat fasse sens pour le déplacement du client. Les offres spéciales à la validité limitée, tels la carte valable dès 9 heures, la carte «week-end» ou l'abonnement «heures creuses», ne sont prises en considération que pour déterminer les prix variables. Sont de surcroît analysés
› l'écart entre le prix de la 1e et de la 2e classe pour les *déplacements entre deux métropoles,*
› l'offre de billets à prix réduit proposée pour les *déplacements dans le pays*.

Les prix publiés sur les sites Internet des entreprises de transport (ET) et des communautés tarifaires, ainsi que les prix communiqués sur demande par le service clientèle des entreprises en juin 2013 ont servi de base à cette étude. Une liste détaillée des sites Internet consultés figure sous Bibliographie.

Les segments analysés
Sont analysés dans la présente étude les prix de transport pour les adultes, les personnes âgées et les jeunes. Les adultes paient le tarif ordinaire pour les billets, alors que les personnes âgées et les jeunes bénéficient de réductions sur le prix ordinaire. Sont considérés comme personnes âgées les voyageurs âgés de 60 ou 65 ans et plus selon le pays. Quant aux limites d'âge définies pour les jeunes, elles varient fortement d'un pays à l'autre. La tranche d'âge 16–25 ans a été retenue pour qualifier les jeunes dans le cadre de la présente étude. Les tarifs pour étudiants sont pris en compte là où ils sont proposés.

Les pays analysés
Les prix perçus en Suisse pour utiliser les transports publics sont comparés aux prix requis dans les six pays européens que sont l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie, la France, les Pays-Bas et l'Angleterre. Le tableau ci-après présente les liaisons retenues dans les différents espaces pour comparer les prix.

Standardisation des kilomètres
La longueur des liaisons varie selon le type de déplacement. Les liaisons sont converties de manière linéaire pour correspondre à la distance de la liaison en Suisse et permettre la comparaison des prix de transport. C'est ainsi que le prix du trajet Stuttgart–Tegernsee –

Tableau 3 | *Liaisons par type de déplacement*

Liaisons analysées				
Pays	Espace de mobilité			
	Déplacement dans le périmètre de la métropole	Déplacement dans l'espace de mobilité d'une métropole	Déplacement dans le pays	Déplacement entre deux métropoles
CH	Zurich	Zurich–Zoug (24 km)	Zurich–Bivio (132 km)	Zurich–Berne (96 km)
	Lausanne	Lausanne–Nyon (34 km)		
D	Berlin	Berlin–Potsdam (25 km)	Stuttgart–Bad Wiessee am Tegernsee (222 km)	Hambourg–Brême (95 km)
	Francfort	Francfort–Mayence (31 km)		
AT	Vienne	Vienne–Wiener Neustadt (46 km)	Innsbruck–Lech bei Arlberg (94 km)	Salzbourg–Linz (108 km)
	Innsbruck	Innsbruck–Imst (49 km)		
I	Rome	Rome–Latina (58 km)	Milan–Kaltern im Südtirol (192 km)	Rome–Florence (23 km)
	Milan	Milan–Saronno (21 km)		
F	Paris	Paris–Rambouillet (45 km)	Bordeaux–Fouras près Rochefort (134 km)	Paris–Lyon (392 km)
	Marseille	Marseille–Aix-en-Provence (25 km)		
NL	Amsterdam	Amsterdam–Haarlem (17 km)	Amsterdam–Suyderoogh (144 km)	Amsterdam–Eindhoven (112 km)
	Rotterdam	Rotterdam–La Haye (20 km)		
GB	Londres	Londres–Watford Junction (26 km)	London–Ilfracombe (279 km)	Londres–Manchester (263 km)
	Birmingham	Birmingham–Dudley (13 km)		

pour prendre cet exemple – est divisé par sa distance (222 km), puis multiplié par la distance correspondant au trajet Zurich–Bivio (132 km).
Les prix des *déplacements effectués dans le périmètre d'une métropole* ne sont en revanche pas standardisés. La comparaison porte sur le prix des zones centrales, telle la zone 110 de la ville de Zurich, car la taille des villes varie d'un pays à l'autre.
Les prix des déplacements pour lesquels l'abonnement général constitue l'offre la plus avantageuse ne sont pas standardisés non plus. Le prix de l'AG est en l'occurrence divisé pour obtenir le prix par jour d'utilisation.

Ajustement pour tenir compte du pouvoir d'achat

Les prix de transport sont ajustés pour tenir compte du pouvoir d'achat, car les conversions au taux de change ne tiennent pas compte des différences de niveau de prix dans les différents pays. L'indice 2012[1] du pouvoir d'achat publié par l'OCDE est utilisé comme facteur de référence pour la conversion (Purchasing Power Parities for Actual Individual Consumption)

Tableau 4 | *Purchasing Power Parities for Actual Individual Consumption (2012)*

OECD Purchasing Power Parities for actual individual consumption 2012							
Pays	Suisse	Allemagne	Autriche	Italie	France	Pays-Bas	Angleterre
Indice PPA	1.528	0.790	0.852	0.816	0.860	0.856	0.686

[1] *L'indice de l'OCDE utilisé est corrigé des effets de change (cours moyen 2012) et présenté dans la monnaie nationale par dollar US. Source: http://stats-oecd.org.*

[tableau no 3]. Ledit indice compense le pouvoir d'achat des différentes monnaies en éliminant les différences des niveaux de prix existant entre les pays. Les données de l'indice du pouvoir d'achat publié par l'OCDE sont corrigées des effets de change (cours moyen 2012 du Fonds monétaire international) et sont présentées dans la monnaie nationale par dollar US.
L'indice de parité du pouvoir d'achat (PPA) publié par l'OCDE couvre toutes les dépenses liées à la consommation des ménages et la part des dépenses gouvernementales qui sont utilisées pour les prestations allouées par l'Etat à tous les ménages (formation, santé, logement, éducation). Les dépenses de l'Etat au titre des tâches collectives (police, protection de l'environnement, défense, etc.) ne sont pas prises en compte.

Tableau 5 | *Exemple d'ajustement du pouvoir d'achat*

Exemple d'ajustement des prix de transport pour tenir compte du pouvoir d'achat
Ajustement du pouvoir d'achat à l'aide de l'indice PPA - Indice PPA pour la Suisse: 1.528 - Indice PPA pour l'Allemagne: 0.790 - Facteur d'ajustememt de chaque pays à la norme suisse: 1.528 / 0.790 = 1.9337
→ 100 × 1.9337 = **prix de transport CHF 193.37**

Comparaison du rapport prix-prestations
La non prise en compte des prestations obtenues pour le prix payé constitue une faiblesse des simples comparaisons de prix. Si la qualité de l'offre de mobilité proposée dans les métropoles européennes est d'un niveau semblable, elle varie par exemple fortement dans les zones rurales. Aussi prenons-nous en considération les prestations dans l'analyse du bas vers le haut en créant un indice dédié à la qualité de l'offre qui se compose des éléments suivants: la cadence, la vitesse, la densité du réseau de transports publics et la ponctualité. Les résultats sont présentés graphiquement.

2.2. COMPARAISONS DU HAUT VERS LE BAS (TOP-DOWN)

Nous présentons ici l'évolution en termes réels (après déduction du renchérissement) des prix des transports publics dans les différents pays, en complément aux comparaisons du bas vers le haut. Elle est fondée sur les dépenses des ménages recensées dans les paniers nationaux.

3 Les résultats

3.1. COMPARAISONS DU BAS VERS LE HAUT (BOTTOM-UP)

Les prix ajustés pour tenir compte du pouvoir d'achat des 14 déplacements types retenus par pays sont présentés dans ce chapitre.

Déplacement dans le périmètre de la métropole
L'utilisation des transports publics dans les villes suisses est meilleur marché que dans la plupart des pays analysés (figure no 4). Seules les villes italiennes sont moins chères pour les adultes. Les prix requis pour les personnes âgées et les jeunes se situent dans la moyenne. Les personnes âgées détenant un abonnement demi-tarif se déplacent à moitié prix.

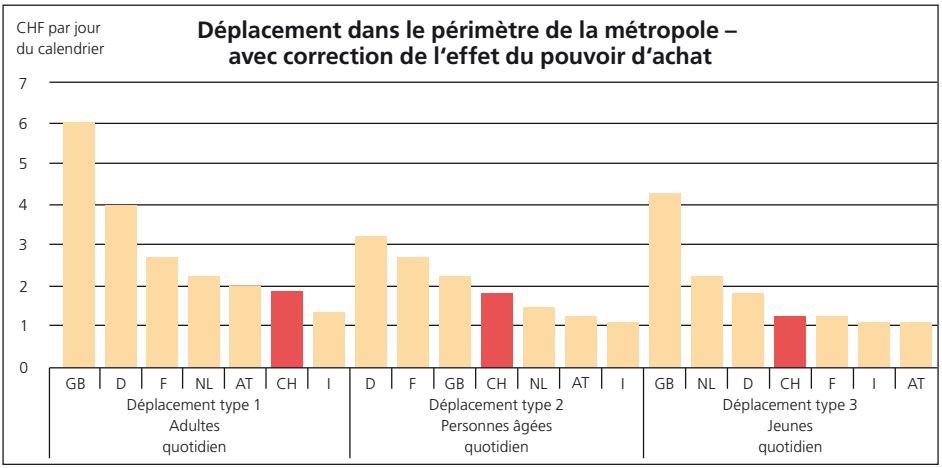


Figure 4 | *Déplacement dans le périmètre de la métropole –* ***données corrigées de l'effet du pouvoir d'achat***

Certaines villes accordent des réductions aux personnes âgées, telle Lausanne (communauté tarifaire mobilis) qui compte parmi les métropoles analysées dans cette étude. Les villes suisses se classent moins bien dans le segment des personnes âgées que dans celui des adultes, car la plupart des pays analysés proposent des offres particulièrement avantageuses aux personnes âgées.
Quant aux jeunes, ils bénéficient en Suisse de réductions sur les abonnements. Ils paient sensiblement moins qu'en Grande-Bretagne, qu'aux Pays-Bas et qu'en Allemagne. Ce, quand bien même aucune offre spéciale n'est proposée aux étudiants en Suisse.

Remarques
› Les prix des trajets effectués dans le périmètre de la métropole reposent sur un abonnement annuel (prix par jour du calendrier) [tableau no 6] dans tous les pays.
L'abonnement, qui permet d'effectuer un nombre illimité de déplacements dans le centre-ville, est l'offre la plus avantageuse pour celles et ceux qui se déplacent tous les jours.

› Londres:
  › Il n'existe pas de tarif fixe à Londres. Les prix varient selon l'heure de la journée et la fréquence des déplacements (tarifs aux heures de pointe et tarif aux heures creuses).
  › Les personnes âgées qui résident à Londres ont droit à la libre circulation dans la capitale britannique. La carte 60+ leur est proposée au prix forfaitaire de 10 £.
› Pays-Bas:
  › Les étudiants bénéficient de tarifs avantageux. Ceux-ci sont cependant accordés selon la situation propre à chacun. Ils donnent droit soit à la libre circulation soit à une réduction de prix (non prise en considération dans l'analyse).
  › Les personnes âgées bénéficient d'une réduction de 40% aux heures creuses.
› France/Italie:
  Les personnes âgées bénéficient de tarifs réduits en France et en Italie si elles remplissent certains critères (par exemple bas revenu).
› Les étudiants:
  Les prix ne sont pas les mêmes pour les jeunes et pour les étudiants dans les grandes villes étrangères, contrairement à l'usage qui prévaut en Suisse. Les étudiants peuvent en effet obtenir des titres de transport semestriels très bon marché à l'étranger.

Tableau 6 | *Genre de titres de transport propre à chaque segment-cible*

Comparaison des titres de transport pour les déplacements dans le périmètre de la métropole							
	CH	D	AT	I	F	NL	GB
Adultes	Abt. annuel (tarif de zone)	Abt. annuel (tarif de zone)	Abt. annuel (tarif de zone)	Abt. annuel (tarif de zone)	Abt. annuel (tarif de zone)	Abt. annuel (tarif de zone)	Abt. annuel (tarif de zone)
Personnes âgées	Abt. annuel (tarif de zone)	Abt. annuel (tarif de zone)	Abt. annuel (tarif de zone)	Abt. annuel (tarif de zone)	Abt. annuel (tarif de zone)	Abt. annuel (tarif de zone)	Abt. annuel (tarif de zone)
Jeunes	Abt. annuel (tarif de zone)	Abt. annuel (tarif de zone)	Abt. annuel (tarif de zone)	Abt. annuel (tarif de zone)	Abt. annuel (tarif de zone)	Abt. annuel (tarif de zone)	Abt. annuel (tarif de zone)

Déplacement dans l'espace de mobilité d'une métropole

La Suisse se situe globalement au milieu du peloton s'agissant du prix perçu pour les trajets dans l'espace de mobilité d'une métropole. Les adultes et les jeunes qui font quotidiennement la navette paient des prix moyens comparables à ceux requis dans les autres pays. Quant aux personnes adultes qui se déplacent occasionnellement dans l'espace de mobilité d'une métropole, elles paient moins en Suisse que dans la plupart des autres pays analysés. Les personnes âgées et les jeunes sont en revanche moins bien lotis. Cela est dû au fait que des réductions spéciales leur sont accordées dans certains pays. Il ressort de surcroît de la figure no 5 que les personnes qui se déplacent occasionnellement paient près du double du montant perçu des passagers qui se déplacent fréquemment.
Le prix de l'abonnement communautaire a été retenu dans tous les pays pour éviter de biaiser la comparaison.

Remarques
› Le *déplacement type dans l'espace de mobilité* d'une métropole repose sur la liaison retenue, soit Zoug–Zurich, longue de 24 km.

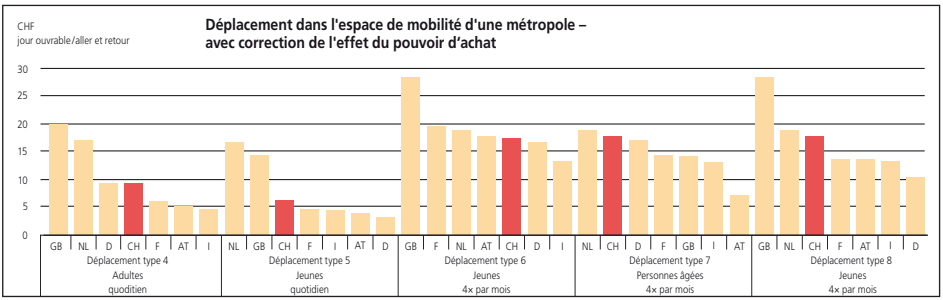


Figure 5 | *Déplacement dans l'espace de mobilité d'une métropole –* ***Données corrigées de l'effet du pouvoir d'achat***

- Les prix de transport perçus des clients qui se déplacent quotidiennement correspondent aux prix des abonnements (tarif de zones). Les billets ordinaires sont généralement les titres de transport les plus avantageux pour les personnes qui se déplacent occasionnellement dans l'espace de mobilité d'une métropole (tableau no 7).
- Zurich: les clients qui se déplacent occasionnellement dans tout l'espace de mobilité de Zurich et qui partent après 9 heures bénéficient d'une réduction de 25% en optant pour la carte journalière valable dès 9 heures.
- Londres:
  - Il n'existe pas de tarif fixe à Londres. Les prix varient selon l'heure et la fréquence des déplacements.
  - La carte londonienne 60+ est également valable dans l'agglomération (y ont droit les personnes âgées qui résident dans un secteur de la ville).

Tableau 7 | *Genre de titres de transport par segment-cible et fréquence (BO: billet ordinaire /Abt. annuel: abonnement annuel / Abt. parc.: abonnement de parcours)*

Comparaison des titres de transport pour les déplacements dans l'espace de mobilité d'une métropole							
	CH	D	AT	I	F	NL	GB
Déplacement quoditiens							
Adultes	Abt. annuel (tarif zonal)	Abt. annuel (tarif zonal)	Abt. annuel (tarif zonal)	Abt. annuel (tarif zonal)	Abt. annuel (tarif zonal)	Abt. annuel (tarif zonal)	Abt. annuel (tarif zonal)
Jeunes	Abt. annuel (tarif zonal)	Abt. annuel (tarif zonal)	Abt. annuel (tarif zonal)	Abt. annuel (tarif zonal)	Abt. annuel (tarif zonal)	Abt. annuel (tarif zonal)	Abt. annuel (tarif zonal)
Déplacement hebdomadaires							
Adultes	BO + abt. ½	BO	BO	Rome: Abt. annuel (tarif zonal) Milan: BO	BO	BO	BO
Personnes âgées	BO + abt. ½	BO	Vienne: BO Innsbruck: Abt. annuel (tarif zonal)	Rome: Abt. annuel (tarif zonal) Milan: BO	BO	BO	Londres: Abt. annuel (tarif zonal) Birmingham: BO
Jeunes	BO + abt. ½	Berlin: BO Francfort: Abt. annuel (tarif zonal)	BO	Rome: Abt. annuel (tarif zonal) Milan: BO	BO	BO	BO

Déplacement dans le pays

Les adultes qui se déplacent dans le pays en utilisant bus et train paient moins en Suisse que dans la plupart des autres pays analysés. Les prix de transport perçus des personnes âgées et des jeunes se situent dans la moyenne. Cela est dû au fait que des réductions spéciales leur sont accordées dans certains pays. En Suisse, les adultes, les personnes âgées et les jeunes bénéficient des mêmes réductions à la faveur de l'abonnement demi-tarif. Dans certains pays analysés, les personnes âgées et les jeunes obtiennent des réductions plus élevées que les autres adultes.

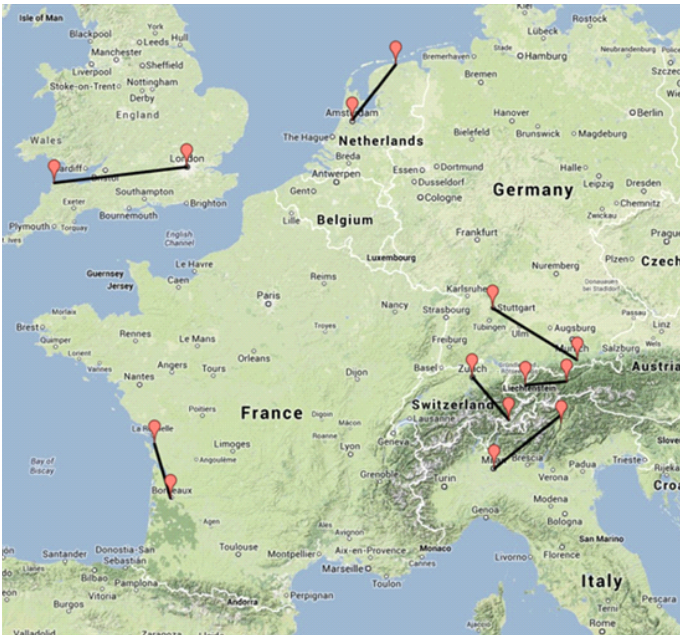


Figure 6 | *Liaisons sélectionnées pour* ***un déplacement type dans le pays***

En Suisse, il est possible de se déplacer en train, en bus, en tram et en bateau à travers tout le pays en étant muni d'un seul titre de transport, grâce au service direct. Dans les autres pays analysés, il est généralement nécessaire d'acheter un billet par mode de transport (en consultant le site Internet des différentes entreprises de transport).

Remarques

- Le *déplacement type dans le pays* repose sur la liaison retenue, soit Zurich–Bivio, longue de 132 km (distance à vol d'oiseau). Les prix correspondent à un trajet lors duquel train et bus sont utilisés. Lors de l'achat du titre de transport, il est nécessaire de prendre plusieurs billets (billets ordinaires ou billet communautaire) pour couvrir la totalité de la liaison.
- Cartes de réduction prises en considération pour le déplacement dans le pays:
  - Suisse: abonnement demi-tarif
  - Italie: Green Card, Silver Card
  - Autriche: Vorteilskarte

  - Allemagne: BahnCard 25, BahnCard 50
  - France: Carte Jeune, Carte Senior +
  - Angleterre: Senior Railcard, 16–25 Railcard
- Angleterre:
  - Des abonnements spéciaux donnant droit à un nombre illimité de trajets dans une zone donnée et à une période prescrite sont proposés dans certaines régions (Ranger and Rover).
  - Pour un départ à n'importe quelle heure (anytime), le déplacement coûte jusqu'à cinq fois plus que lorsque le départ a lieu en période creuse (tarification dynamique).

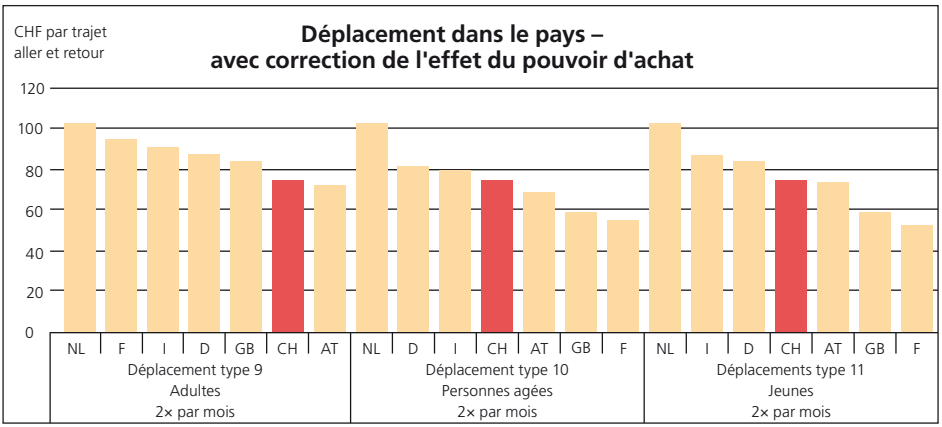


Figure 7 | *Déplacement dans le pays –* ***Données corrigées de l'effet du pouvoir d'achat***

Tableau 8 | *Genre de titres de transport par segment-cible (BO: billet ordinaire / Abt. annuel: abonnement annuel*

Comparaison des titres de transport pour les déplacements dans le pays							
	CH	D	AT	I	F	NL	GB
Adultes	BO + abt. ½	BO + BahnCard 50	BO + Vorteilskarte	BO	BO	BO	BO (advanced)
Personnes âgées	BO + abt. ½	BO + BahnCard 50	BO + Vorteilskarte	BO + Silvercard	BO + Carte SENIOR+	BO	BO (advanved) + Railcard
Jeunes	BO + abt. ½	BO + BahnCard 50	BO + Vorteilskarte	BO + Greencard	BO + Carte JEUNE	BO	BO (advanced) + Railcard

Déplacement entre deux métropoles

Le prix des trajets quotidiens entre deux métropoles (figure no 8) est avantageux pour les adultes et les jeunes en Suisse. L'achat d'un AG s'avère rentable pour eux à partir d'une certaine distance. Il en va de même en Allemagne, en Autriche, en France et aux Pays-Bas. Il ressort de la figure no 6 que les personnes qui se déplacent professionnellement une fois par semaine entre deux métropoles paient deux fois plus que celles qui se déplacent souvent. Le constat fait pour *les déplacements dans l'espace de mobilité d'une métropole,* à savoir que les personnes qui se déplacent fréquemment bénéficient d'un prix très avantageux en comparaison avec celles qui se déplacent occasionnellement, s'avère aussi pertinent dans le cas des déplacements entre deux métropoles. Et, ce, dans tous les pays analysés.

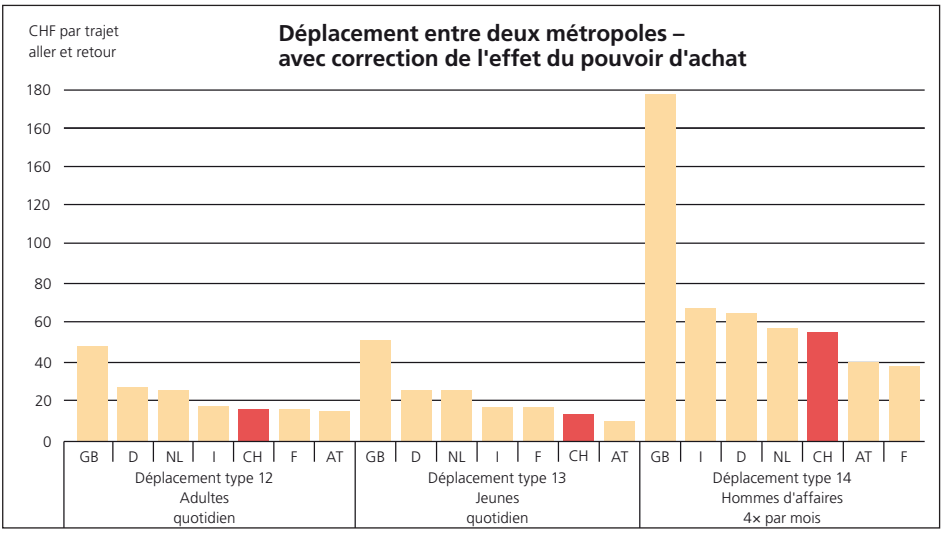


Figure 8 | *Déplacement entre deux métropoles –* ***Données corrigées de l'effet du pouvoir d'achat***

Remarques

› Le déplacement type entre deux métropoles repose sur la liaison retenue, soit Zurich–Berne, longue de 96 km (distance à vol d'oiseau).

› L'Angleterre se caractérise par des différences de prix extrêmes entre les catégories de titres de transport. C'est ainsi que les billets Anytime sont jusqu'à 5× plus onéreux que les billets Heures creuses. La catégorie de titres de transport «Advanced» a été prise en considération pour déterminer les prix de transport.

Tableau 9 | *Genre de titres de transport par segment-cible et fréquence (BO: billet ordinaire / Abt. annuel: abonnement annuel / Abt. parcours: abonnement de parcours)*

Comparaison des titres de transport pour les déplacements entre deux métropoles							
	CH	D	AT	I	F	NL	GB
Quotidien							
Adultes	Abonnement général	Abt. parcours	ÖSTERREICHcard	Abt. parcours	Abt. parcours	Abt. parcours	Abt. parcours
Jeunes	Abonnement général	S-Abo	ÖSTERREICHcard	Abt. parcours	Abt. parcours	Abt. parcours	Abt. parcours
Hebdomadaire							
Adultes	BO + abt. ½	BO + BahnCard 50	BO + Vorteilskarte	BO	Abonnement Fréquent	BO	BO (Advanced)

Comparaison des rapports prix/prestations pour les déplacements dans le pays

Les simples comparaisons de prix présentent l'inconvénient qu'il n'est pas tenu compte de la qualité de l'offre. Or, celle-ci varie fortement d'un pays à l'autre. Ce qui signifie que les

simples comparaisons de prix ne reflètent qu'une partie de la vérité. Le graphique ci-après (figure no 9) présente les rapports prix-qualité de l'offre constatés à partir d'une évaluation par pays de ladite qualité. Un déplacement dans le pays sert de base à l'évaluation de la qualité de l'offre. Un indice composé des quatre critères de qualité que constituent la ponctualité, la densité de l'offre, la vitesse de circulation et le degré d'interconnexion des transports publics recensé dans chaque pays est formé à cet effet (figure no 10). La comparaison des prix repose sur le prix d'un billet aller et retour pour adultes (kilomètres standardisés).
La Suisse fait en l'occurrence très bonne figure en comparaison avec les autres pays. Les prix perçus en Suisse et en Autriche sont les plus bas. La Suisse présente le rapport prix/qualité de l'offre le plus favorable pour les déplacements dans le pays, car la qualité des transports publics y est de loin la meilleure (figure no 9: indice = 12).

Indice de la qualité de l'offre

La qualité de l'offre a été évaluée à l'aide des critères suivants:

› La ponctualité dans le secteur Grandes lignes
  Pourcentage des trains dont le retard est inférieur à 15 minutes.
  Source: *statistiques UIC*

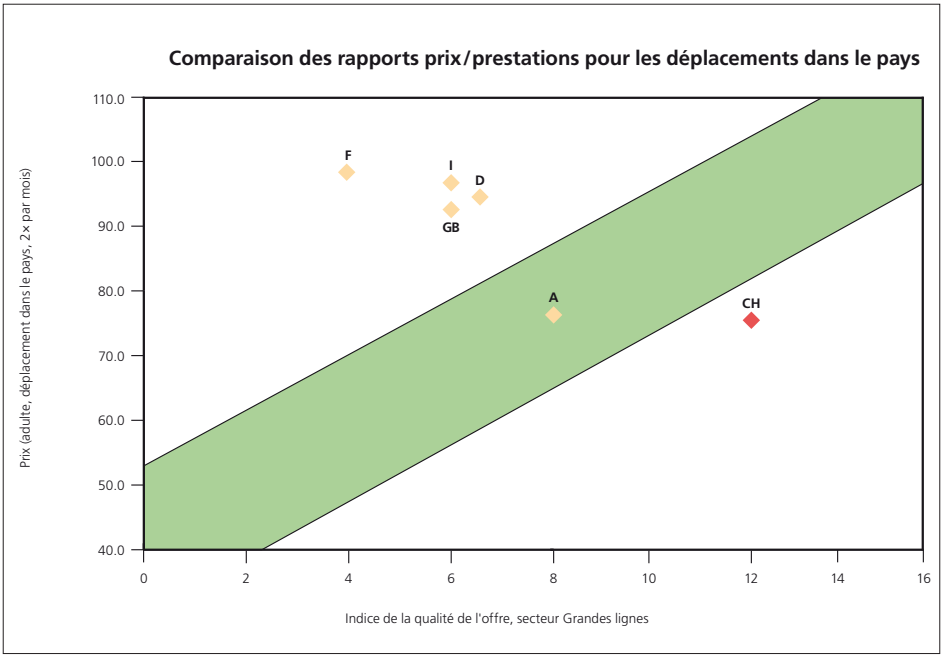


Figure 9 | *Rapport* ***Prix corrigés de l'effet du pouvoir d'achat*** */Qualité de l'offre pour un déplacement de Zurich à Bivio (132 km). Lecture: pour un déplacement sur une distance de 132 km dans le pays, il est perçu 100 CHF aux Pays-Bas et à peine 75 CHF en Suisse (données corrigées de l'effet du pouvoir d'achat). On obtient une qualité sensiblement meilleure en Suisse pour un prix inférieur d'environ 25%.*

› Densité de l'offre
  Quotient résultant du nombre de trains-kilomètres du chemin de fer national divisé par le nombre d'habitants du pays.
  Source: *statistiques UIC et Eurostat et Office fédéral de la statistique*
› Vitesse moyenne des trains Grandes lignes recensée entre les grandes villes
  Source: *horaire électronique (durée du trajet) et Google Maps (distance à vol d'oiseau).*
› Degré d'interconnexion des transports publics dans le pays
  Possibilité d'atteindre chaque lieu dans le pays, en un temps raisonnable et de manière fiable (correspondances assurées), au moyen des transports publics.
  Source: *évaluation de INFRAS*

Quatre points sont attribués au maximum par critère, quatre points représentant la meilleure note.
La somme des points obtenus par chaque pays équivaut à l'indice de la qualité de l'offre. L'indice maximal susceptible d'être obtenu est seize. En atteignant un indice de douze, la Suisse obtient la meilleure note. La France ferme la marche avec un indice de quatre. L'Hexagone n'obtient aucun point dans les critères Ponctualité et Taux d'interconnexion des transports publics.

Evaluation basée sur des critères

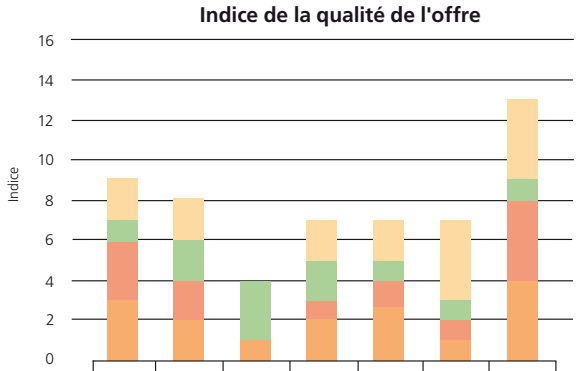
	critère	Ponctualité GL	Densité de l'offre			Vitesse	Degré d'Interconnexion
	source	UIC tableau 59	UIC tableau 12	Eurostat		entre les	Connexion des
	année	année 2011	année 2011	année 2010		grandes villes	TP dans le pays
	unité	<= 15 minutes	MTkm	habitants	MTkm/hab.	km/h	
Pays	Ch. de fer						
AT	ÖBB	93.6%	137'807	8'375'290	16.5	110	moyen
D	DB AG	92.9%	1'040'381	81'802'257	12.7	125	moyen
F	SNCF	83.8%	499'305	81'802'257	6.1	200	bas
GB	ATOC	92.3%	565'362	62'026'962	9.1	140	moyen
I	FS	93.7%	317'376	60'340'328	5.3	120	moyen
NL	NS	91.0%	149'000	16'574'989	9.0	90	élevé
CH	SBB	98.9%	169'930	7'785'806	21.8	100	élevé

Figure 10 | *Valeurs atteintes par les pays en fonction des différents critères*

Tableau des points obtenus

Ponctualité	Points	MTkm/Hab.	Points	km/h	Points	Interconnexion	Points
>95	4	>20	4	>200	4	élevé	4
>93–95	3	>15–20	3	>160–200	3		3
>91–93	2	>10–15	2	>120–160	2	moyen	2
>89–91	1	>5–10	1	>80–120	1		1
<=89	0	<=5	0	<=80	0	bas	0

Figure 11 | *Tableau des points obtenus*



	AT	D	F	GB	I	NL	CH
Degré de l'interconnexion des tp	2	2	0	2	2	4	4
Vitesse	1	2	3	2	1	1	1
Densité de l'offre	3	2	1	1	1	1	4
Ponctualité	3	2	0	2	3	1	4

Figure 12 | Indice la qualité de l'offre = Somme des points atteints

3.2. COMPARAISONS DU HAUT VERS LE BAS (TOP-DOWN)

L'évolution des prix

Les prix des transports publics ont augmenté de 7.7% **en termes réels** en Suisse de 2005 à 2012 (figure no 13). Restés stables de 2005 à 2010, ils se sont accrus de manière significative en 2011 et en 2012. Les prix des transports publics ont augmenté moins fortement en Suisse que dans les autres pays analysés.

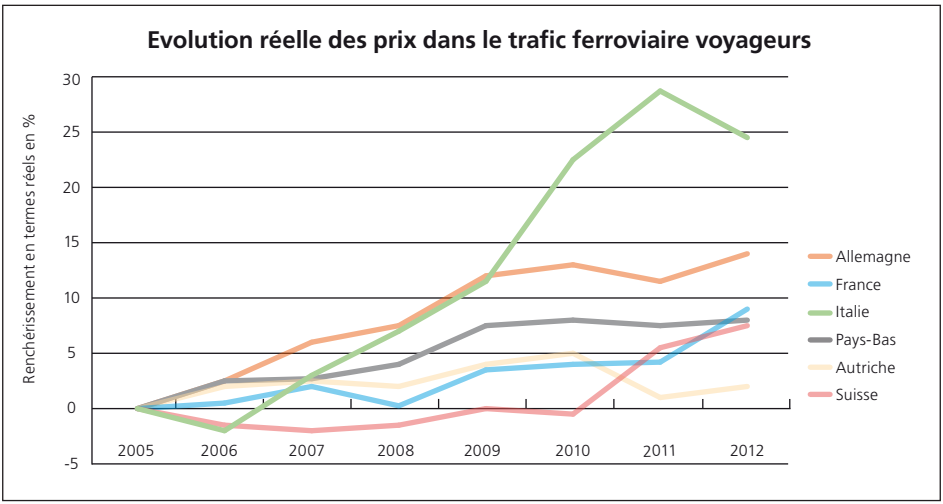


Figure 13 | Evolution des prix en trafic ferroviaire voyageurs.
Sources: Eurostat Evolution des prix en trafic ferroviaire voyageurs, CH: LIK Evolution des prix en service direct

3.3. DES PRIX DYNAMIQUES

La figure no 14 présente pour chaque pays l'écart de prix entre le tarif ordinaire (2e classe aller et retour / adulte / sans carte de réduction) et le tarif économique (prix le plus favorable: lié à l'utilisation d'un train précis ou à une heure de départ donnée / billet acheté à l'avance) pour un déplacement type dans le pays.

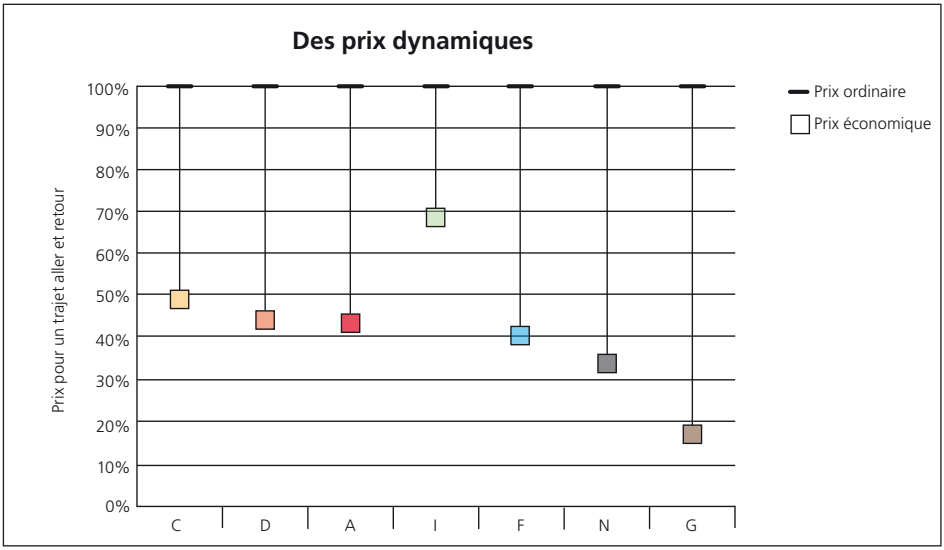


Figure 14 | *Gamme de prix – Déplacement dans le pays*

En Suisse, des billets à prix économique sont proposés depuis peu de temps, alors qu'ils existent depuis longtemps dans les autres pays européens. L'offre est limitée du point de vue quantitatif. La carte journalière «9 heures» proposée aux titulaires de l'abonnement ½ tarif permet de voyager de manière illimitée, dès 9 heures durant la semaine. Elle existe depuis un certain temps déjà. Le client qui part après 9 heures voyage par exemple pour la moitié du prix ordinaire de Zurich à Bivio grâce à la «carte journalière 9 h.».
Les prix dynamiques sont en revanche largement répandus dans les autres pays analysés, tout particulièrement en Angleterre où une gamme de prix n'est pas seulement proposée pour les déplacements en train sur de longues distances, mais aussi en trafic urbain. C'est ainsi qu'il n'existe pas de prix fixes à Londres. Les prix dépendent de la demande (peak et off-peak). La gamme de prix ne se limite pas seulement aux déplacements dans le secteur des loisirs. Elle couvre également le trafic quotidien des navetteurs. La tarification anglaise prend en considération outre la distance, l'offre, la demande et l'heure de l'achat du titre de transport. D'où le fait que les billets de train qui ne sont pas achetés longtemps à l'avance et qui ne sont pas liés à l'utilisation d'un train précis, sont très chers.

Remarques

› Autriche: des billets dits économiques sont proposés dès 9 euros pour certaines liaisons. Ce tarif économique est à disposition de manière limitée sur la liaison Innsbruck – Lech.

3.4. L'ÉCART DE PRIX ENTRE LA 1e ET LA 2e CLASSE

La figure no 15 ci-après présente pour chaque pays l'écart entre le prix d'un billet de 1e classe et d'un billet de 2e classe (adulte, aller et retour).

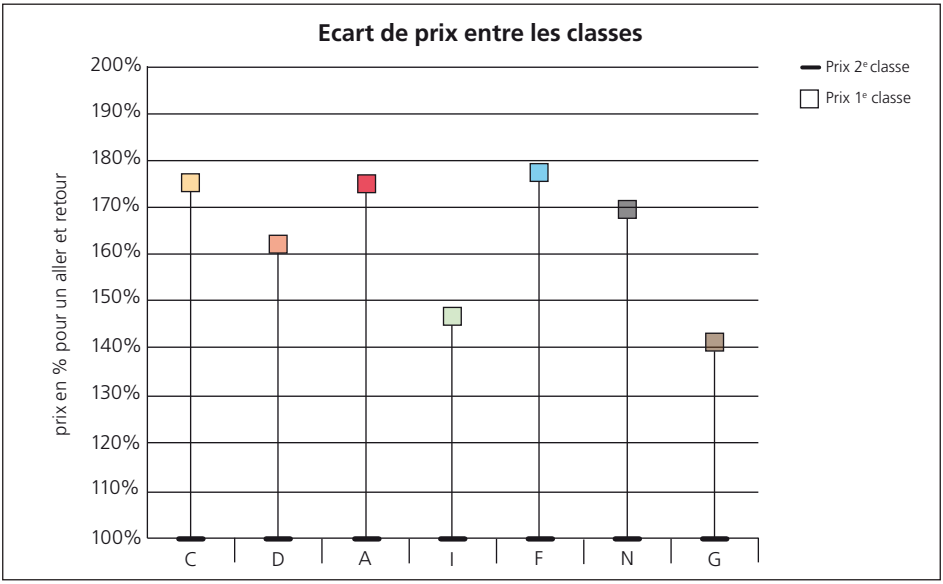


Figure 15 | Prix 1e classe – Déplacement entre deux métropoles

L'écart de prix entre les classes de voiture est de 75% en Suisse. C'est en Suisse, en Autriche et en France que l'écart est le plus élevé.

3.5. L'ABONNEMENT GÉNÉRAL

Des titres de transport forfaitaires analogues à l'AG proposé en Suisse peuvent être obtenus dans différents pays. Ils se différencient au niveau des prestations (libre circulation sur l'ensemble des transports publics d'un pays, sur l'ensemble des entreprises ferroviaires, sur le réseau ferroviaire d'Etat, ….) et du prix. Les différences de prix sont importantes. Le tableau no 10 ci-après présente les prix et les prestations fournies dans chaque pays.

Le seuil de distance

Se pose la question de savoir, indépendamment des prestations incluses, à partir de quelle distance parcourue annuellement un abonnement général annuel est rentable dans les différents pays.

Les pays sont toujours plus nombreux à prendre en considération outre la distance, d'autres facteurs dans le calcul des prix. Les prix au kilomètre varient d'une liaison à l'autre. Aussi

Tableau 10 | Abonnement général: prix corrigés de l'effet du pouvoir d'achat et prestations

Abonnements généraux 2e classe		
Offre	Prix en CHF pour 1 an (adulte)[2]	Prestations incluses
CFF: abonnement général	3 350 CHF	Libre circulation sur les lignes des CFF et de la plupart des chemins de fer privés dans toute la Suisse. L'AG est de surcroît valable sur le réseau des cars postaux, des bateaux et des transports urbains (trams et bus) dans la plupart des villes et des agglomérations. S'ajoutent certaines entreprises de remontées mécaniques qui accordent des réductions aux détenteurs d'AG.
DB: BahnCard 100	7 909 CHF	Est valable dans tous les trains des Chemins de fer allemands (DB), dans les transports publics de quelque 150 villes, ainsi que sur certaines lignes de bus et de train d'autres entreprises de transport.
ÖBB: ÖSTERREICHcard	2 942 CHF	Donne droit à la libre circulation sur le réseau des ÖBB et de quelques chemins de fer privés en Autriche
SNCF: Abonnement Forfait France	18'130 CHF	Donne accès au réseau de lignes de la SNCF dans toute la France, à l'exception de la région «île-de-France». Les réservations de place doivent être payées séparément.
NS: OV-Jaarabonnement	7 672 CHF	Est valable dans tous les transports publics aux Pays-Bas: trains des NS et d'autres entreprises de transports, transports urbains (bus, trams, métro).

les prix applicables aux différentes lignes devraient-ils être analysés en détail et une moyenne devrait-elle être calculée pour déterminer le seuil de distance. Une telle approche dépassant le cadre de la présente étude, il a été opté pour une solution basée sur le déplacement type no 12, soit *le déplacement entre deux métropoles*, pour calculer le seuil de distance. Si les résultats ne s'appliquent pas de manière générale, ils donnent néanmoins une image grossière de la situation et permettent de comparer les seuils de distance ainsi calculés pour les différents pays.

Il ressort de la figure no 16 que le seuil de distance calculé en Suisse pour un AG sur la liaison Zurich–Berne se situe à 76 kilomètres. En d'autres termes, le titulaire d'un AG qui fait la navette entre Zurich et Berne voyage gratuitement à partir du 76e kilomètre. Le prix de l'AG suisse est avantageux en comparaison internationale. Valable en trafic Grandes lignes, en trafic régional et en trafic urbain, il présente de loin le meilleur rapport prix-prestations de tous les titres de transport forfaitaires analysés.

[2] *Données correspondant aux prix publiés dans les sites Internet des prestataires de service et corrigées de l'effet du pouvoir d'achat sur la base de l'indice PPA 2012 de l'OCDE.*

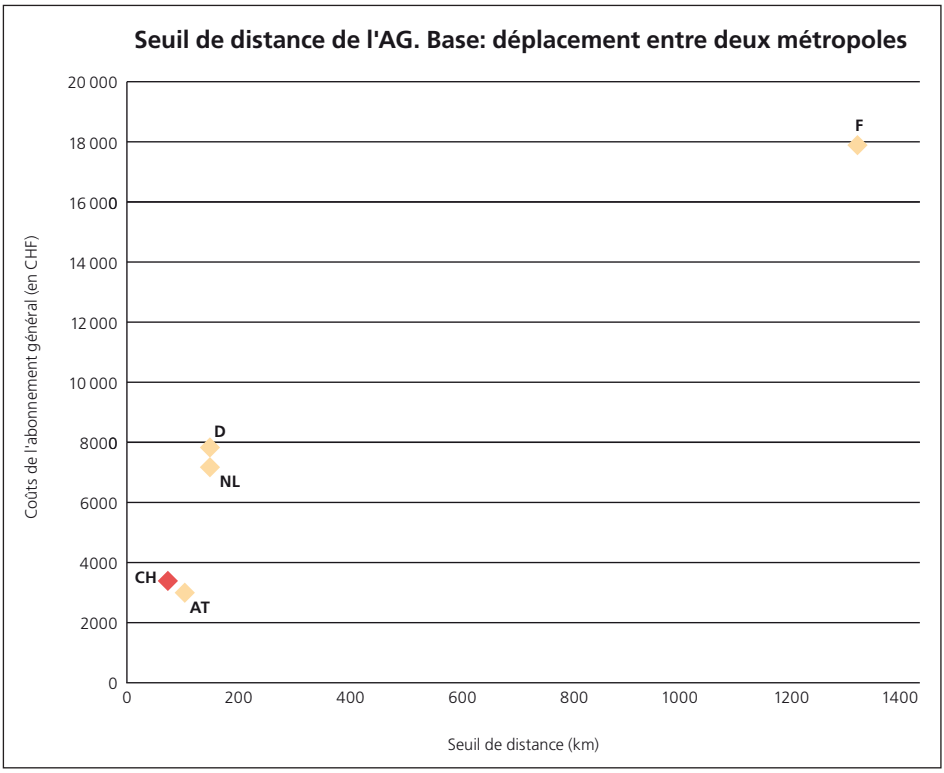


Figure 16 | *Seuil de distance en km de l'abonnement général.*
Lecture: à l'aune du prix kilométrique de l'abonnement de parcours sur la ligne Zurich – Berne, il s'avère avantageux, à un prix d'achat de 3'350 CHF, d'opter en Suisse pour un AG à partir de 76 kilomètres. Aux Pays-Bas, l'AG coûte 7'672 CHF (données corrigées de l'effet du pouvoir d'achat). Le seuil de distance, basé sur le prix au kilomètre de l'abonnement de parcours sur la liaison Amsterdam–Eindhoven, se situe à 132 kilomètres.

4. Le portrait des systèmes tarifaires

4.1. EN SUISSE

Deux systèmes tarifaires se chevauchent:
› le service direct (communauté tarifaire nationale)
› le tarif zonal des communautés tarifaires régionales.

Le service direct
Les entreprises de transport (ET) du trafic Grandes lignes et du trafic régional donnant droit à des indemnités, ainsi que de nombreuses entreprises touristiques proposent des titres de transport de bout en bout et en assurent la vente en commun dans le cadre du service direct (SD).

› Le service direct se caractérise par un tarif dégressif en fonction de la distance (addition des kilomètres). Lors d'un déplacement sur le réseau de plusieurs ET, les kilomètres des différentes entreprises sont additionnés et le prix est calculé sur la base du nombre de kilomètres total.
› Le prix au kilomètre baisse plus la distance est grande en raison de la dégressivité des prix.
› Les prix des lignes empruntées par les ET qui participent au service direct en appliquant le régime de l'addition des prix sont additionnés.
› Le service direct propose outre les titres de transport pour des parcours précis, l'AG, le demi-tarif (carte de réduction) ainsi que la carte journalière pour les titulaires du demi-tarif. L'offre des transports urbains est incluse dans l'AG et la carte journalière. Leurs détenteurs peuvent ainsi utiliser la presque totalité des transports publics en Suisse.
› L'abonnement demi-tarif est avantageux, d'où sa très large diffusion en Suisse. Munis d'un tel abonnement, les adultes voyagent à moitié prix. Les billets ordinaires au prix normal doivent être proposés à un prix relativement élevé pour éviter une érosion des recettes de transport. Revers de la médaille: la prise en charge est élevée pour les voyageurs occasionnels.

Les communautés tarifaires régionales
La majeure partie du territoire suisse est couverte par des communautés tarifaires (plus de 20). Le principe «Espace et temps» prévaut pour les titres de transport communautaires. Les clients peuvent utiliser à discrétion l'ensemble des moyens de transport (trams, bus, toutes les catégories de train, voire d'autres modes de transport) proposés dans un espace donné (défini par un nombre de zones), pendant un laps de temps précis (par exemple 2 heures, un jour, un mois, une année). Pour les trajets dont l'origine et la destination (OD) se trouvent dans le périmètre de la communauté (trafic interne), seul le tarif communautaire est applicable.

› Le niveau des prix et les dispositions tarifaires varient d'une communauté à l'autre, alors que l'assortiment et les dispositions tarifaires du service direct sont uniformes. C'est ainsi que les cartes journalières communautaires ne sont pas toutes valables un jour calendaire et que les dispositions régissant l'utilisation des billets pour les courts tronçons ne sont pas uniformes.

La diversité tarifaire rend l'achat et l'utilisation du titre de transport approprié difficile pour les clients qui ne connaissent pas les lieux (piège tarifaire).

L'intégration tarifaire

› Intégration des deux régimes tarifaires: le SD et les communautés tarifaires sont liés entre eux de manière ponctuelle au travers des City-Tickets. Ceux-ci comprennent outre le voyage de A à B, à choix l'ensemble des transports publics de la zone urbaine de départ et/ou de la zone de destination. Des City-Tickets sont proposés actuellement dans les 44 villes suisses les plus importantes. L'offre sera étendue à 80 villes à la fin 2013. Pour les autres types de déplacement entre les deux régimes tarifaires et pour les trajets entre deux communautés juxtaposées, le client est tenu d'acheter plusieurs billets s'il n'est pas en possession d'une carte journalière ou d'un AG.
› Actuellement, les régimes tarifaires présentent un caractère hétérogène. Les détenteurs d'une carte journalière ou d'un AG ne s'en rendent évidemment pas compte. D'où leur satisfaction par rapport aux possibilités d'utilisation de leur titre de transport. Les autres clients, dont la part est décroissante, doivent se procurer plusieurs billets et sont confrontés à des dispositions tarifaires différentes,
› parce qu'il n'est pas encore possible en Suisse de se déplacer entre tous les points d'arrêt des transports publics en étant muni d'un seul titre de transport;
› parce que les règles d'utilisation des titres de transport dans le SD et dans les communautés tarifaires sont fondamentalement différentes et qu'elles sont graduellement différentes entre les communautés tarifaires.

4.2. EN ALLEMAGNE

Il existe trois régimes tarifaires différents en Allemagne: les tarifs des Chemins de fer allemands (DB), les tarifs des communautés tarifaires et les tarifs TBNE (tarif de raccordement des chemins de fer privés et de la DB pour le trafic ferroviaire). Ce dernier a fortement perdu de son importance.

Le tarif de la DB

Les prix ordinaires, les prix dynamiques (Yield-Management) et les titres de transport forfaitaires constituent les éléments de la structure des prix.

› Yield-Management: prix économiques (Sparpreise) impliquant l'utilisation de trains définis d'avance. La réservation à l'avance permet d'obtenir de sensibles réductions. Les détenteurs d'une Bahncard 25 obtiennent 25% de réduction.
› Titres de transport forfaitaires: la Bahncard 25, la Bahncard 50 (cette dernière équivaut à l'abonnement demi-tarif en Suisse), la Bahncard 100 (donne droit à un nombre illimité de trajets sur le réseau de la DB et sur les lignes de nombreuses entreprises de bus et de chemin de fer).
› Base de la gamme de prix: la qualité, les groupes-cibles et la fréquence d'utilisation.

Les tarifs communautaires
L'Allemagne compte une centaine de communautés. Elles couvrent les 4/5 du marché allemand des transports publics de proximité.

L'intégration tarifaire
Des City-Tickets sont proposés en option pour 120 villes. Ils sont intégrés dans le prix des billets émis pour une distance de 100 km et plus pour les détenteurs d'une Bahncard. Ils donnent droit à l'utilisation des transports publics régionaux et urbains le jour de l'arrivée dans la zone tarifaire de la ville de destination.

Le tarif TBNE
Il s'agit du tarif direct des entreprises ferroviaires allemandes, analogue au service direct suisse, les lignes de bus régionales mises à part. Ce tarif a beaucoup perdu de son importance en raison des nombreuses communautés tarifaires et du grand nombre de City-Tickets.

Les tendances
- Extension de l'offre de transports publics dans les secteurs Bike-Sharing, Car-Sharing, Car-Pooling etc. afin d'être en mesure de proposer une offre porte à porte;
- Touch & Travel: nouvelle offre de billets disponible sur le smartphone via l'application Touch & Travel. Paiement par recouvrement direct. Cette offre fait l'objet d'une phase pilote sur quelques lignes de la DB et dans certaines communautés tarifaires.

4.3. EN AUTRICHE

L'Autriche connaît deux régimes tarifaires: le tarif des ÖBB et les tarifs des communautés tarifaires.

Le tarif des ÖBB
- Le tarif des ÖBB est applicable sur l'ensemble des lignes des Chemins de fer autrichiens et sur les lignes des chemins de fer privés.
- Il repose sur un tarif de lignes. Le prix ordinaire est calculé en se référant à un barème des prix et de la distance (échelons de 10km).
- Les éléments de l'offre de prix:
  - VORTEILScard: analogue à la Bahncard 50 allemande et au demi-tarif suisse.
  - ÖSTERREICHcard: carte du réseau national des ÖBB, valable dans tous les trains des ÖBB et de quelques chemins de fer privés.

Les tarifs communautaires
L'Autriche est composée de huit communautés tarifaires recouvrant l'ensemble du territoire. Elles appliquent un système tarifaire uniforme dans tout le pays:
- Les tarifs communautaires (tarif basé sur l'espace et le temps) sont applicables à tous les moyens de transport en trafic interne. L'offre de trains Grandes lignes en 2e classe dans le périmètre communautaire est inclus.

L'intégration tarifaire

› Des City-Tickets sont proposés dans quatre grandes villes seulement. Le tarif Grandes lignes et les tarifs régionaux et locaux ne sont pas encore entièrement intégrés.
› Un titre de transport valable dans tous les transports publics dans toute l'Autriche, analogue à l'AG suisse, n'a pas encore vu le jour faute de finances et d'accord entre les acteurs.

4.4. AUX PAYS-BAS

La «OV-Chipkaart», la carte à puce des transports publics, constitue l'élément le plus important du système de prix. Elle est basée sur le principe du «checking-in and checking-out». Le trajet réellement effectué est porté en compte. La carte est valable dans tous les moyens de transport. Elle constitue ainsi le lien tarifaire entre le trafic Grandes lignes et le trafic régional et local.

› Prise en charge: un montant perçu à titre de gage est porté au débit de la «OV-Chipkaart» du client lors de l'enregistrement à l'entrée. Il est déduit du prix de transport effectif lors du checking-out à la sortie. Le montant payé en trop est remboursé lorsque le trajet coûte moins que le montant perçu à titre de gage. Les prises en charge requises en trafic Grandes lignes sont plus élevées que celles perçues en trafic régional ou local.
› Tarif de base: un tarif de base/socle est porté en compte pour les liaisons qui sont décomptées selon un barème kilométrique fixe.
› Offres de mobilité: des offres de mobilité, tels des abonnements mensuels ou des cartes de réduction, peuvent être chargées sur la carte à puce électronique.

Le système tarifaire des Chemins de fer de l'Etat

› Le système de prix basé sur la distance et la dégressivité est applicable sur l'ensemble du réseau Grandes lignes des Chemins de fer de l'Etat et sur les lignes de quatre autres entreprises ferroviaires.
› Le tarif ordinaire, un tarif de base et une amorce de tarif variable (Yield-Management: 40% de réduction aux heures creuses en étant muni du «off-peak hour pass») constituent les principaux éléments de la formation des prix.

L'intégration tarifaire

› Un abonnement général est proposé aux Pays-Bas qui est valable dans la presque totalité des transports publics, comme en Suisse. Il est intitulé «OV-Jaarkaartt».
› Des offres individuelles sont proposées aux étudiants.
› Une offre intégrée, tel le City Ticket proposé en Suisse et en Allemagne, fait défaut au niveau des billets ordinaires.

4.5. EN FRANCE

La France compte deux régimes tarifaires totalement indépendants l'un de l'autre: le tarif TGV de la SNCF et les tarifs régionaux et locaux. Ces derniers sont plutôt opaques.

Le tarif TGV
Ce tarif est applicable à toutes les lignes TGV et aux «Grandes lignes». Il peut être comparé aux tarifs aériens dans sa conception.

› La formation des prix repose sur un tarif origine-destination (OD).
› Les prix variables (Yield) constituent le principal élément du système tarifaire.
› Des cartes de réduction, l'abonnement Fréquence et des abonnements de parcours sont proposés.
› La qualité (classe), la demande (l'heure et le jour du déplacement) et les réductions accordées lors de réservations anticipées constituent les principaux paramètres sur lesquels reposent les différences de prix.

Les tarifs régionaux et locaux
Il n'existe pas de tarif commun en trafic régional et local, à l'exception de la région parisienne, l'Île-de-France, qui a une communauté tarifaire.
Un tarif kilométrique est appliqué en trafic régional (TER).

› Les transports urbains (bus, trams, métro) d'une ville étant généralement exploités par une seule entreprise, ils sont de ce fait inclus dans leur totalité dans les tarifs urbains.
› Les tarifs sont très hétérogènes dans les agglomérations en raison du grand nombre de mandants et du fait que ceux-ci sont peu coordonnés. L'Île-de-France constitue l'exception.

La communauté tarifaire de l'Île-de-France

› Muni d'un billet «t+», le client peut en principe utiliser tous les modes de transport de la région parisienne durant un laps de temps déterminé (RER, métro, tram, bus et bus nocturne). Il existe toutefois une restriction en matière de changement de mode de transport: le changement peut avoir lieu soit entre le métro et le RER, soit entre le bus et le tram.

L'intégration tarifaire

› Des titres de transport intitulés abonnements Inter sont émis qui permettent d'emprunter une ligne TER et les transports urbains à destination. Ils sont peu répandus, mais leur nombre croît.

4.6. EN ITALIE

Le trafic ferroviaire s'articule principalement autour des Chemins de fer de l'Etat italien (FS). Ceux-ci exploitent pour l'essentiel le secteur Grandes lignes.

Les Chemins de fer de l'Etat italien (FS):

› Tarifs ordinaires relativement bas, qui varient en fonction de la catégorie de train.
› Suppléments élevés pour l'utilisation de la 1e classe et pour des prestations complémentaires.

› Tarif OD (Eurostar et Intercity), tarif kilométrique par ligne (autres catégories de train) et trafic régional et local.
› Il n'existe pas de titres de transport émis de bout en bout (SD) en Italie. Un billet doit être acheté pour chaque mode de transport.
› Il n'existe que deux communautés tarifaires dans toute l'Italie: à Naples, où la communauté intégrée a du succès et au Tyrol du sud (sur la base d'une carte à prépaiement).
› Il n'existe pas de titres de transport forfaitaires, tel l'AG, donnant accès à tous les modes de transport de la péninsule.

4.7. EN ANGLETERRE

L'offre de transport est caractérisée par des tarifs propres à chaque entreprise et par des tarifs variables suite à la privatisation des chemins de fer.

Le secteur Grandes lignes
Chaque opérateur applique ses propres tarifs. Différents titres de transport communautaires sont proposés (valable un jour, une semaine, un mois, etc.) qui sont négociés avec les autorités locales (Passenger Transport Executives) dans les grandes villes.
› Il existe une vaste gamme de titres de transport (heures de pointe, heures creuses, offre saisonnière, ventes anticipées, etc.). Il est possible d'obtenir des réductions lors d'achats à l'avance, comme c'est le cas dans le trafic aérien (Yield Management).
› La distance parcourue ne joue pas de rôle dans la formation du prix. Il s'agit pour l'essentiel de maximiser les profits en fonction de la demande.
› Les personnes âgées de plus de 60 ans bénéficient de la gratuité aux heures creuses. Ces billets sont financés par les autorités locales (avec une garantie au niveau national).

Londres
Système zonal et gamme tarifaire:
› London Underground, DLR, London Overground: système zonal. Les titres de transport doivent être payés comptant ou au moyen de l'avantageuse Oystercard (pay as you go).
› Bus: titres de transport forfaitaires. Les trajets coûtent tous le même prix, 50% de réduction avec la Oystercard.

5. Les considérations finales

La précision des comparaisons de prix n'est pas parfaite
Les prix sont formés sur la base de la distance ou par relation (OD), selon le pays. Les réductions accordées et les prestations incluses dans les titres de transport varient considérablement d'un pays à l'autre. Cela rend les comparaisons difficiles. Différentes mesures d'ajustement ont été prises pour faire face à la difficulté. Mais, la précision des comparaisons de prix n'est pas parfaite pour autant. Ce, d'autant plus que les prix n'ont pu être comparés que pour un petit nombre de déplacements dans le cadre de la présente étude.

Mesurés à l'aune du pouvoir d'achat, les transports publics sont avantageux en Suisse
Les prix des transports publics suisses comptent parmi les plus avantageux en comparaison avec ceux des autres pays analysés, lorsqu'il est tenu compte du pouvoir d'achat (tableau no 3). Les prix perçus pour les déplacements d'adultes dans les métropoles et dans le pays sont particulièrement avantageux.

Les transports publics suisses offrent de loin le meilleur rapport prix-prestations
Les simples comparaisons de prix ne tiennent pas compte de la qualité de l'offre proposée. Elles ne reflètent par conséquent pas toute la vérité dans la mesure où la qualité de l'offre varie fortement d'un pays à l'autre.
La Suisse figure en très bonne position si l'on prend aussi en considération la qualité de l'offre (ponctualité, densité de l'offre, vitesse, densité des connexions), en sus du prix. C'est en Suisse et en Autriche que les adultes qui se déplacent d'un point à un autre dans le pays paient les tarifs les plus bas. S'ajoute le fait que la qualité de l'offre de transports publics est incontestablement la meilleure en Suisse.

Fortes différences de prix entre les pays pour les personnes âgées et pour les jeunes
En Suisse, les adultes, les personnes âgées et les jeunes paient le même prix pour l'abonnement demi-tarif. Ils paient également le même prix pour les billets ordinaires à prix réduit. Les prix perçus des personnes âgées sont plus avantageux dans plusieurs pays du fait que celles-ci bénéficient de rabais spéciaux à l'achat de cartes de réduction ou d'abonnements (principalement communautaires) dans ces pays.
En Suisse, les jeunes de 16 à 25 ans bénéficient d'abonnements à prix réduit (communautés tarifaires, service direct), indépendamment du fait qu'ils étudient ou non. A l'étranger, les jeunes n'obtiennent généralement des réductions que s'ils étudient. Les tickets semestriels sont très avantageux.

Dans tous les pays, les clients occasionnels paient sensiblement plus que les clients qui se déplacent souvent
Les clients occasionnels des transports publics paient dans tous les pays des prix sensiblement plus élevés que les navetteurs qui se déplacent quotidiennement. Les navetteurs ont intérêt à se procurer un abonnement. En Suisse, l'abonnement demi-tarif permet au client qui se déplace quelques fois seulement par mois de faire des économies.

Le seuil de rentabilité de l'AG, les prix variables et l'écart de prix entre les classes
Des titres de transport forfaitaires analogues à l'AG suisse sont proposés dans plusieurs pays. Ils sont généralement valables sur le réseau des chemins de fer nationaux et, dans certains pays, aussi dans les transports urbains. En Suisse, l'achat d'un AG vaut la peine pour un navetteur à partir d'une distance d'environ 75 kilomètres. Cette offre est unique. La prédominance croissante des prix dynamiques et variables à l'étranger rend le choix du bon titre de transport toujours plus difficile pour les consommateurs. La gamme de prix dynamiques est la plus développée en Angleterre. Le client se voit proposer jusqu'à quatre tarifs différents à l'achat d'un billet.
Avec un rapport de 1:1.75, la Suisse a l'écart de prix entre les classes le plus élevé en compagnie de l'Autriche et de la France.

L'évolution des prix des transports publics sur une longue période
En Suisse, les prix des transports publics sont demeurés stables entre 2005 et 2010, alors qu'ils ont augmenté dans les autres pays analysés. Les prix ont également augmenté en Suisse en 2011 et 2012 (+ 7,7%). Il a été nécessaire de développer l'offre de transport pour répondre à la forte croissance de la demande enregistrée ces dernières années. Ce qui a eu pour effet d'accroître les coûts. Les hausses de prix enregistrées en Suisse durant toute la période et exprimées en termes réels se situent dans la moyenne des pays analysés.

Les commodités
Grâce à l'étroite collaboration qui existe entre les entreprises de transport en Suisse, il est possible de se déplacer dans un grand nombre de cas en étant muni d'un seul titre de transport. Ces titres de transport peuvent être achetés presque partout et en tout temps à la faveur des systèmes de vente communs.

Les abréviations

AG	Abonnement général (Suisse)
AT	Autriche
CH	Suisse
D	Allemagne
ET	Entreprises de transport
F	France
GB	Angleterre
I	Italie
NL	Pays-Bas
OD	Origine-destination
SD	Service direct
TP	Transports publics
UIC	Union internationale des chemins de fer

Bibliographie

Sites Internet utilisés pour les demandes de prix des transports publics:

Suisse:
www.cff.ch
www.zvv.ch
www.zpass.ch
www.t-l.ch

Allemagne:
www.db.de
www.bvg.de
www.rmv.de
www.traffiq.de
www.mvv-muenchen.de
www.bayerischeoberlandbahn.de

Autriche:
www.oebb.at
www.wienerlinien.at
www.vor.at
www.ivb.at
www.vvt.at
www.vmobil.at

Italie:
www.trenitalia.com
www.atac.roma.it
www.atm-mi.it
www.cotralspa.it

France:
www.sncf.com
www.rtm.fr
www.ratp.fr
www.rbus-transport.com
www.transilien.com

Pays-Bas:
www.ns.nl
www.gvb.nl
www.ret.nl
http://9292.nl

Angleterre:
http://oip.nationalrail.co.uk
www.tfl.gov.uk
www.networkwestmidlands.com

LITRA l Spitalgasse 32 l 3000 Bern 7 l Tel. 031 328 32 32 l Fax 031 328 32 33 l info@litra.ch l www.litra.ch