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

GB

NL

A

FR

IT

D

CH

21

Comparaison internationale des offres et prix des TP suisses

Comment les TP suisses restent attractifs en termes de prix

Sommaire

Simple, flexible, durable: voici comment nous concevons le système tarifaire de demain

Éditorial de Helmut Eichhorn, directeur de l'Alliance SwissPass

La numérisation progresse, le nombre de voyages de loisirs et occasionnels augmente, les personnes qui faisaient autrefois la navette entre le travail et leur domicile travaillent de plus en plus à la maison. Les besoins en mobilité évoluent. Récupérer les gens dans les transports publics demande un système tarifaire viable, flexible et sur mesure, ainsi que de nouveaux modèles de prix. A cet égard le secteur des transports publics change rapidement. Il reste toutefois du chemin à parcourir. L'éditorial de Helmut Eichhorn, directeur de l'Alliance SwissPass.

La pandémie de COVID-19 a stoppé net la croissance continue du nombre de passagers dans les transports publics des dernières années. Après une chute de plus de 80 pour cent, le taux d'occupation des trains s'est stabilisé au deuxième semestre 2021 à 70 à 75 pour cent par rapport au niveau précédant la crise.[1] La pandémie a également eu un impact sur la vente de billets. Par exemple, la distribution numérique de titres de transport a gagné en importance. Contre 43 pour cent fin 2018 et 52 pour cent fin 2019, sa part atteint désormais près de 60 pour cent.

En revanche, la part des titres de transport achetés dans des points de vente avec service a diminué de plus de moitié depuis 2017 pour atteindre 9 pour cent des ventes.[2]

En septembre 2021, le chiffre d'affaires global des transports publics était pour la première fois à nouveau supérieur au mois de référence de 2019 (+1,2 pour cent). En octobre 2021, le chiffre d'affaires des billetts individuels et les billets de parcours a dépassé pour la première fois la valeur de référence de 2019.[3] Le chiffre d'affaires de la billetterie automatique qui ne facture que des billets au tarif normal a plus que doublé par rapport à janvier 2020. En même temps, environ un cinquième de moins d'abonnements généraux et d'abonnements annuels et mensuels sont en circulation dans les communautés.[4]

Le prix des billets individuels est un obstacle important à l'accès aux transports publics

La pandémie du COVID-19 a accentué certaines tendances constatées depuis longtemps dans le secteur des transports publics et auxquelles nous devons nous adapter: les canaux numériques sont de plus en plus décisifs concernant l'achat de billets. Le trafic de loisirs s'est rétabli beaucoup plus rapidement que le trafic de navetteurs et gagne en importance de manière générale. Les voyages occasionnels avec des billets individuels ou la billetterie automatique sont en augmentation. Dans

ce contexte, les transports publics sont toujours confrontés au défi que les billets individuels sont perçus comme chers par rapport aux abonnements et que leur prix constitue ainsi un obstacle important, notamment pour les voyageurs occasionnels et les nouveaux clients. C'est ce que montre également l'étude comparative des prix INFRAS incluant sept pays européens, dont les résultats sont présentés et discutés dans la présente brochure.

Afin de réduire cet obstacle, les transports publics misent de plus en plus sur des prix flexibles. En effet, plus les billets sont achetés via des canaux numériques, plus les possibilités de différencier les prix sont nombreuses. Les stations de ski font déjà l'expérience de prix flexibles depuis quelques années, les entreprises de transport touristique caressaient déjà l'idée d'introduire des prix saisonniers et des offres attractives en basse saison avant la pandémie. L'exemple le plus connu de prix variables dans les transports publics est celui des billets dégriffés: En novembre 2019, les CFF ont réalisé un nouveau record dans la vente de billets dégriffés, avec plus de 1,1 million d'unités écoulées. Depuis respectivement juillet et décembre 2021, les communautés tarifaires Passepartout et Ostwind proposent également des billets dégriffés au sein de leurs zones de desserte.

Besoin d'offres plus flexibles

L'avenir dira si la forme actuelle des billets dégriffés déploie l'efficacité souhaitée dans les espaces urbains où l'offre est élevée et fortement interconnectée. Il faudrait éventuellement également prévoir des offres orientées différemment pour répondre aux besoins de ces régions. C'est pourquoi le secteur teste actuellement, en premier lieu au niveau régional, différents modèles de prix et d'abonnements – les communautés tarifaires Mobilis et Frimobil avec, par exemple, le «FlexiAbo» (voir page xy). En outre, diverses expériences sont en cours avec des modèles de plafonnement, dans lesquels le prix est plafonné à partir d'un certain seuil de consommation. Enfin, un tout nouveau modèle de prix sera testé au niveau national et dans la communauté tarifaire de Zoug grâce à l'avoir des transports publics: on acquiert au préalable un certain crédit à prix réduit, avec lequel il est alors possible d'acheter des billets et des cartes journalières pendant un an par le biais de la billetterie automatique.

La billetterie automatique est généralement une des clés du succès. Elle réunit la simplicité, le confort et la flexibilité de l'abonnement général ou de l'abonnement communautaire, mais sans taxe de base. Il s'agit maintenant d'aménager le paysage tarifaire de manière durablement viable tout en étant simple, cohérent et sur mesure. En effet, les besoins de mobilité de nos clients évoluent. Il est certainement trop tôt pour tirer des conclusions définitives sur la pandémie de COVID-19. Toutefois, pour attirer à nouveau les voyageurs dans les transports publics, il faut maintenant des offres plus flexibles, davantage orientées vers les voyageurs occasionnels, les navetteurs à temps partiel et les trajets de loisirs. Les obstacles à l'entrée dans les transports publics pour les personnes ne possédant pas d'abonnement demi-tarif ou de titre de transport forfaitaire doivent être diminués.

L'AG est un atout majeur

Ce que l'étude comparative des prix montre également clairement: l'abonnement général est une réalisation importante. Il n'existe aucun titre de transport qui permette un accès aussi illimité et sans obstacles à une offre aussi large. En outre, les transports publics suisses se distinguent par la meilleure qualité de l'offre et se démarquent nettement des pays comparés en termes de rapport qualité-prix. Concernant les prix des billets destinés aux jeunes, les clients de demain, nous sommes très compétitifs. Mais cela ne doit pas nous inciter à rester les bras croisés. Le chevauchement de différents tarifs, les incohérences de prix qui en résultent, les dispositions tarifaires parfois déroutantes: chaque jour, des clients échouent dans l'utilisation des transports publics. L'Alliance SwissPass et, avec elle, 250 entreprises de transport et 18 communautés s'engagent à offrir à tous les voyageurs un accès facile aux transports publics suisses.

L'étude comparative des prix 2021 du bureau de recherche INFRAS peut être consultée ici.

Zur Webseite

Anmerkungen

1 CFF, https://news.sbb.ch/fr/article/101333/coronavirus-informations-generales-pour-les-medias, consulté le 04.11.2021.
2 Alliance SwissPass, https://www.allianceswisspass.ch/fr/Medias/TP-en-chiffres, consulté le 04.11.2021.
3 EMCO CFF
4 Alliance SwissPass, https://www.allianceswisspass.ch/fr/Medias/TP-en-chiffres, consulté le 04.11.2021.

Tour d’Europe des tarifs

Grande-Bretagne

Les clients des transports publics britanniques ne peuvent pas acheter de billets de bout en bout et il n’existe pas d’offre forfaitaire au niveau national. A la suite de la libéralisation des années 1990, il existe de nombreux opérateurs ferroviaires privés; la plupart d’entre eux sont affiliés à National Rail et utilisent un système tarifaire uniforme. Il n’existe pas de service central d’information sur les relations.

Particularité: des prix dynamiques avec un écart particulièrement important.

Pays-Bas

Le client des transports publics néerlandais utilise la carte à puce rechargeable «OV-Chipkaart» comme un billet permanent pour tout trajet en transports publics dans le pays. L’abonnement «OV-Vrij» est un abonnement national permettant de voyager de manière illimitée sur tous les types de transports publics. Le site web/application ‹9292› permet de consulter toutes les relations.

Particularité: les chemins de fer néerlandais ne proposent pas de billets dégriffés, mais des abonnements avec diverses réductions.

France

Quiconque utilise les transports publics en France doit acheter un billet distinct auprès de chaque compagnie de transport utilisée. L’Abonnement Forfait permet de voyager sur l’ensemble du réseau SNCF, mais pas dans la région Île-de-France de la région parisienne. Il manque toujours une plateforme nationale pour les relations de transports publics et la vente de billets.

Particularité: des systèmes de vente et de réservation modernes grâce aux données de mobilité en temps réel sont en cours de planification.

Allemagne

Grâce au City-Ticket, le client des chemins de fer allemands peut, dans de nombreux cas, acheter un billet de bout en bout pour l'ensemble du voyage. Les BahnCards 100, 50 et 25 sont valables sur le réseau de la Deutsche Bahn (DB) et d'un certain nombre d'autres sociétés de transport. La DB permet également d'acheter des billets d'une partie des communautés de trafic, mais pas de billets pour le concurrent privé FlixTrain.

Particularité: la DB a réagi aux bus longues distances et aux compagnies aériennes à bas prix par un «Super Sparpreis» (tarif très réduit).

Suisse

Pour le client des transports publics suisses, il va de soi qu'un seul billet suffit pour un voyage du point de départ à la destination, quel que soit le mode de transport public utilisé. Avec l'AG et l'abonnement demi-tarif, il existe deux abonnements nationaux populaires qui couvrent pratiquement tous les transports publics. L'appli CFF indique toutes les correspondances avec les transports publics. Les billets de bout en bout peuvent y être achetés.

Particularité: c'est en Suisse que l'écart de prix est le plus large entre la 1re et la 2e classe.

Autriche

L'usager des transports publics autrichiens couvre n'importe quelle distance sur les transports longue distance, locaux et suburbains avec un seul billet. La Österreichcard, l'ancien abonnement national, a été complétée en octobre 2021 par le «Klimaticket Ö». Il est moins cher et sa zone de validité est plus vaste (tous les transports publics à l'exception des offres touristiques). Il est facile de consulter les correspondances et d'acheter de nombreux billets via le site web des ÖBB.

Particularité: la compagnie privée « Westbahn» entre Vienne et Salzbourg propose ses propres tarifs.

Italie

Le client des transports publics italiens ne peut pas acheter de billet unique pour son voyage. Pour chaque étape du voyage, il doit se procurer un billet auprès du prestataire de transport longues distances, régional et local respectif. Il n'existe aucune offre forfaitaire au niveau national. Le site web de l'entreprise publique Trenitalia ne présente qu'une partie des liaisons des transports en commun.

Particularité: Trenitalia et la compagnie privée Italotreno proposent chacune un tarif normal et deux tarifs économiques pour les trains à grande vitesse (jusqu'à 400 km/h).

Les prix des transports publics suisses sont dans la moyenne

La Suisse a un haut niveau de prix. C'est pourquoi le prix des transports en commun semble relativement élevé. Les apparences sont toutefois trompeuses. Une comparaison équitable prenant en compte les taux de change et le pouvoir d'achat montre au contraire que la Suisse se situe dans la moyenne en termes de prix, entre le Royaume-Uni, qui a tendance à être cher, et l'Autriche, qui est comparativement bon marché.

Notre perception de la cherté d'un achat dépend largement de l'argent dont nous disposons. Il est donc judicieux de prendre en compte le pouvoir d'achat des différents pays lors d'une comparaison internationale des prix. Ceci est particulièrement important pour la Suisse: le pays combine des prix relativement élevés avec des salaires moyens élevés. La combinaison de ces éléments se traduit par un pouvoir d'achat élevé, notamment dans le cadre d'une comparaison internationale. Une étude du bureau de conseil et de recherche INFRAS a comparé les prix des transports publics dans sept pays européens pour l'année 2021 en tenant compte du pouvoir d'achat et des taux de change.

La Suisse présente un niveau de prix moyen

L'étude INFRAS compare les prix de différents itinéraires ou types de voyage: trajets à l'intérieur d'une ville, trajets à l'intérieur d'un espace métropolitain (grande ville avec campagne environnante), trajets entre deux villes (plus éloignées) et trajets de la ville à la campagne. Cela donne une image complexe des tarifs, mais avec une tendance claire: au Royaume-Uni, les prix des transports publics sont relativement élevés, tandis que l'Autriche propose souvent des services de transport à un prix relativement bas. En termes de prix, la Suisse se situe dans la moyenne inférieure des sept pays étudiés pour les différents itinéraires.

Des augmentations modérées

Dans la mesure où INFRAS a collecté les prix en 2013, 2016, 2018 et plus récemment 2021, il est possible de retracer l'évolution au cours des huit dernières années. Au cours de cette période, les prix pour les adultes en Suisse n'ont augmenté que modérément (cf. illustration 1). L'augmentation a été la plus forte pour les trajets entre deux villes, tandis que les trajets de la ville vers la campagne sont devenus moins chers au fil des années. Depuis 2019, les jeunes voyageurs bénéficient d'un abonnement spécial demi-tarif et donc de billets unitaires moins chers. L'Autriche, par exemple, a également une politique tarifaire adaptée aux jeunes. Les prix y ont baissé de plus de 50% au cours des huit dernières années.

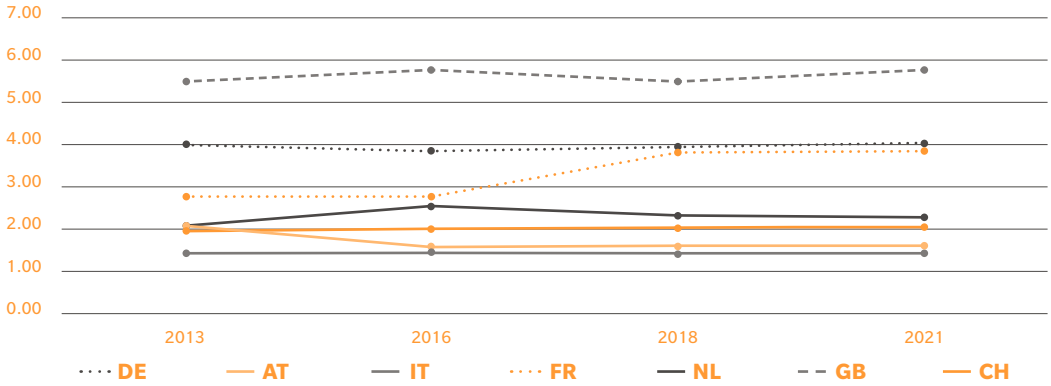
«Depuis 2019, les jeunes voyageurs bénéficient d'un abonnement spécial demi-tarif et donc de billets unitaires moins chers.»

Les billets dégriffés freinent l'augmentation des prix

L'étude INFRAS permet de comparer les prix par rapport à des itinéraires spécifiques des transports publics. Les statistiques sur les prix des transports de l'UE adoptent une perspective et une méthodologie différentes: elles montrent l'évolution des prix du transport ferroviaire de passagers dans l'ensemble des pays sur une période prolongée. Selon ces statistiques, ces prix en Suisse, au Royaume-Uni

Évolution des prix des trajets quotidiens dans une ville

CHF corrigé en fonction du pouvoir d'achat



Les prix des transports publics suisses pour adultes – ici à titre d'exemple pour les trajets journaliers à l'intérieur d'une ville – se situent en dessous de la moyenne. Source : Enquête INFRAS

et en Italie étaient environ un cinquième plus élevés en 2018 qu'en 2008 (cf. illustration 2). Les augmentations de prix étaient plus faibles en France, aux Pays-Bas, en Allemagne et en Autriche. Récemment, les prix ont partiellement baissé, en Suisse également. La principale raison est le nombre croissant de billets dégriffés.

Une bonne chose pour le porte-monnaie

Les comparaisons de prix s'accompagnent toujours de doutes. Cela s'explique en partie par les tarifs dynamiques tels qu'ils sont proposés dans tous les pays étudiés: les clientes et clients obtiennent la même prestation de transport pour moins d'argent lorsqu'ils réservent leur trajet à l'avance, choisissent une heure de trajet avec un moindre taux d'occupation ou un billet lié à un train précis. Par exemple, le Royaume-Uni, dont les prix des transports publics sont fondamentalement élevés, dispose d'un système de tarification très dynamique. Les clients soucieux du prix peuvent donc réduire sensiblement leurs frais de transport. En Suisse, les possibilités d'économies ont augmenté ces dernières années. Une conséquence: les prix pour les voyages de loisirs ont sensiblement baissé.

Les transports publics battent la voiture

Comme l'a calculé l'étude INFRAS, les transports en commun sont nettement plus rapides que la voiture dans de nombreux cas. Sur des lignes fréquentées par les pendulaires telles que Zurich-Zoug ou Lausanne-Nyon, les transports publics sont un cinquième plus rapides, et dans les zones métropolitaines telles que Londres, ils sont même deux fois plus rapides. La comparaison a pris en compte le trajet de gare à gare en période creuse. La voiture présente un avantage pour les trajets entre la ville et la campagne. En raison du transfert nécessaire vers le bus et d'autres facteurs, le trajet en transports publics prend ici un tiers de plus sur les itinéraires types en Suisse. Dans d'autres pays, l'avantage de la voiture en termes de temps est encore plus clair.

Les jeunes et les personnes âgées en bénéficient chacun à leur manière

Quiconque compare les prix des transports publics doit regarder attentivement. Dans les sept pays étudiés, il existe des offres spéciales pour certains groupes d'âge: les jeunes bénéficient d'un AG à tarif réduit en Suisse. Les personnes âgées paient généralement le prix normal en Suisse, mais peuvent faire bon usage des offres dégriffées grâce à leur flexibilité en termes d'horaire.

Par rapport aux pays européens voisins, les prix des transports publics en Suisse se situent dans la moyenne. Cette affirmation générale peut être différenciée en fonction de la fréquence et des trajets empruntés par une personne qui utilise les transports publics. Pour les adultes, les trajets quotidiens à l'intérieur d'une ville sont relativement bon marché, tout comme les trajets quotidiens et hebdomadaires entre deux villes éloignées et les voyages occasionnels de la ville à la campagne. Les adultes qui voyagent dans l'agglomération (région métropolitaine) voyagent un peu moins favorablement en comparaison internationale: quiconque fait la navette quotidiennement se situe «seulement» dans la moyenne européenne en termes de prix, ceux qui font la navette une fois par semaine paient même plus que la moyenne.

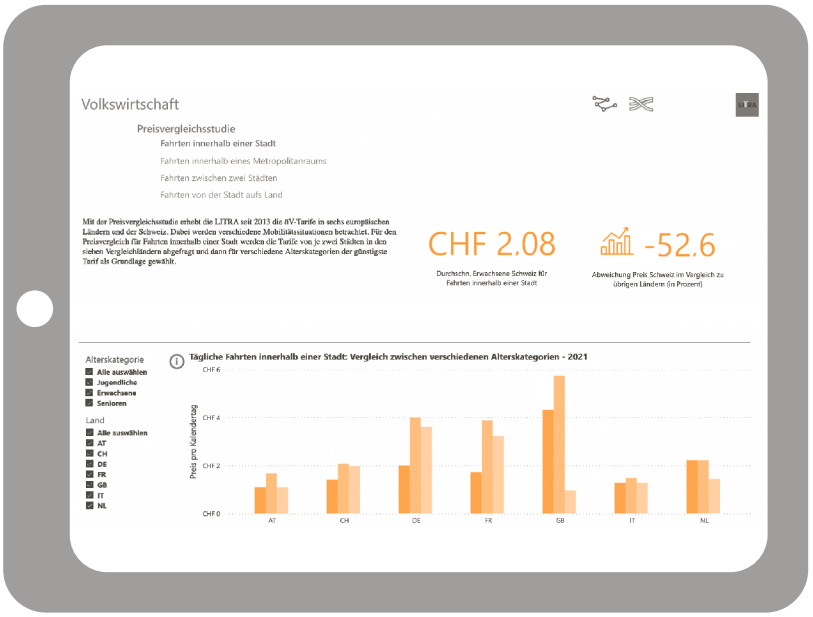
Un abonnement général pour les jeunes

Les adolescents et les jeunes adultes sont parfois à court d'argent. Ils bénéficient de tarifs préférentiels pour le train, le bus et le tramway, non seulement en Suisse mais également dans d'autres pays. En comparaison internationale, les trajets quotidiens entre deux villes éloignées sont particulièrement bon marché pour les jeunes. Dans ce cas, il est avantageux d'acheter un AG Jeune qui ne coûte que 7 francs par jour. Grâce aux tarifs réduits, les trajets dans les centres-villes sont également relativement bon marché pour les adolescents et les étudiants. Les trajets quotidiens ou hebdomadaires en agglomération (région métropolitaine) coûtent plus cher aux jeunes que la moyenne des pays européens étudiés, malgré les tickets étudiants et les tarifs jeunes. Le coût des voyages occasionnels à la campagne se situe dans la moyenne pour les jeunes.

Les séniors voyagent plus cher, mais…

La Suisse offre aux femmes et aux hommes en âge AVS un AG à prix réduit, mais il n'y a pas de réduction de prix générale pour eux, par exemple dans certaines villes suisses et communautés tarifaires. La Suisse se distingue de nombreux autres États européens sur ce sujet. Dans ce contexte, il est évident que les personnes âgées en Suisse ne voyagent partiellement pas de manière aussi économique que dans les pays européens inclus dans la comparaison. Cela s'applique aux trajets à l'intérieur d'une ville, mais aussi aux trajets hebdomadaires à l'intérieur d'une agglomération (espace métropolitain). Les voyages occasionnels à la campagne coûtent en moyenne un montant élevé pour les personnes âgées en Suisse. Pour obtenir une vue d'ensemble, il convient toutefois de ne pas oublier les offres spéciales destinées spécifiquement aux retraités. Dans de nombreuses villes, elles incluent

Les résultats de l'étude comparative des prix de la LITRA – à consulter de manière interactive



Zur Webseite

Sur le portail de données de la LITRA, vous trouverez les résultats de l'étude «Offre et prix des transports publics suisses en comparaison internationale» et vous pourrez effectuer des recherches individuelles.

des offres à prix réduit pour les trajets pendant les heures creuses (par exemple à partir de 9 heures).

Des modèles d'abonnement pour tous les besoins

En fonction de leurs besoins, les gens utilisent les transports publics de manière très différente. Il existe généralement des offres d'abonnement adaptées aux différents types d'utilisateurs: pour quiconque se déplace principalement dans sa ville, un abonnement annuel aux transports publics urbains est la meilleure solution. En cas de déplacement à l'intérieur d'une agglomération (espace métropolitain), il est préférable d'acheter un abonnement annuel pour les zones tarifaires correspondantes. En revanche, si vous voyagez quotidiennement entre deux villes pendant une longue période, un AG vaut la peine, ce qui, soit dit en passant, vaut également pour l'Autriche et les Pays-Bas. Et pour ce qui est des déplacements occasionnels de la ville à la campagne, une carte journalière dégriffée associée à un demi-tarif est généralement le meilleur choix. Conclusion: l'étude INFRAS confirme ce que les usagers des transports publics savent déjà de par leur expérience.

«En fonction de leurs besoins, les gens utilisent les transports publics de manière très différente.»

«Le premier pas vers de nouveaux modèles d'assortiment»

Reto Lüscher

Avec EasyRide, une fonctionnalité de l'application mobile CFF, le début et la fin des trajets avec les transports publics sont automatiquement enregistrés et facturés. Reto Lüscher, responsable du mandat de la branche Prix et assortiment de l'Alliance SwissPass, communique des informations sur les expériences faites avec le nouveau billet pour téléphone portable.

LITRA: À la fin de l'automne 2019, la Suisse est devenue le premier pays au monde à introduire une billetterie automatique dans les transports publics sous le nom d'EasyRide. Comment les passagers accueillent-ils un billet qui utilise la fonction de localisation de leur téléphone portable?

RETO LÜSCHER: Très positivement. EasyRide jouit d'une forte croissance. Rien qu'en 2021, les ventes mensuelles ont plus que doublé. En septembre 2021, nous avons vendu pour la première fois plus d'un million de billets avec EasyRide. EasyRide simplifie l'utilisation des transports en commun et touche ainsi une corde sensible chez nos clients.

LITRA: Pour quels trajets EasyRide est-il typiquement utilisé?

RETO LÜSCHER: EasyRide est essentiellement utilisé dans les centres urbains et les agglomérations, c'est-à-dire particulièrement là où nos clientes et clients disposent de diverses options de voyage avec, souvent, aucun horaire précis en tête. Pour les itinéraires plus longs, le besoin de connaître les coûts et de les comparer au préalable semble plus grand. Pour ces voyages, la part EasyRide est actuellement encore plus basse.

LITRA: Qui utilise EasyRide et pourquoi?

RETO LÜSCHER: Se connecter, monter à bord et se laisser porter. EasyRide facilite l'utilisation des transports publics pour les clientes et clients occasionnels. Ces derniers souhaitent un maximum de flexibilité et ne veulent pas avoir à comparer différents tarifs. En comparaison, les acheteurs habituels de billets dégriffés s'engagent à prendre un train précis à un prix plus avantageux et renoncent ainsi à une flexibilité totale. Actuellement, la plupart des trajets EasyRide sont achetés par des clients âgés de 25 à 35 ans. Nous constatons toutefois que la fonction est de plus en plus souvent utilisée par les personnes âgées pour leurs excursions.

LITRA: EasyRide représente-t-il une renaissance du billet unitaire?

RETO LÜSCHER: Les billets unitaires, achetés essentiellement par des clients de loisirs, ont connu une forte croissance au cours des dernières années. La baisse liée à la pandémie sera absorbée plus rapidement que pour les abonnements. Je parlerais donc plutôt d'une renaissance générale de la circulation de loisirs avec les transports en commun. Ces voyageurs de loisirs recouvrent différents clients.

«Les billets unitaires, achetés essentiellement par des clients de loisirs, ont connu une forte croissance au cours des dernières années.»

Certains apprécient la simplicité et la flexibilité d'EasyRide, d'autres recherchent la relation avec le billet le moins cher, d'autres encore utilisent leur abonnement pour se rendre au travail en semaine et partir à la montagne le week-end.

LITRA: Dans ce contexte, comment voyez-vous l'avenir de l'AG?

RETO LÜSCHER: L'AG offre une flexibilité maximale. Aucun autre produit ne permet à ce point une mobilité respectueuse du climat et sans embouteillages dans toute la Suisse. Pour quiconque fait la navette deux à trois fois par semaine entre Zurich et Berne, l'AG est l'option la plus économique. Actuellement, le nombre d'AG en circulation augmente à nouveau. L'AG reste un élément important des transports en commun suisses. Mais cela ne doit pas nous empêcher, en tant que branche, de faire tout ce qui est en notre pouvoir pour offrir également un confort comparable à celui de l'AG et une flexibilité totale aux personnes ayant des besoins de mobilité moindres. La fonction EasyRide était la première étape techniquement nécessaire, et de nouveaux modèles d'assortiment suivront sur cette base.

LITRA: Quelle est l'image de prix des transports publics aujourd'hui – et comment cette image peut-elle être modifiée?

RETO LÜSCHER: Les usagers réguliers des transports en commun voyagent avec des abonnements à un prix très équitable. Dans une comparaison européenne, nous nous situons même au-dessus de la moyenne en termes de rapport prix-performance pour ces groupes de clients, comme l'ont confirmé les précédentes études comparatives de prix de la LITRA. La situation est différente pour les personnes qui utilisent rarement les transports en commun. Les billets unitaires sont chers en Suisse pour les personnes sans abonnement demi-tarif. Les billets dégriffés, qui obtiennent les valeurs les plus élevées en termes d'image de prix dans les études de marché, promettent une aide. C'est à nous, en tant que branche, de rendre l'accès aux transports publics encore plus facile et à un prix avantageux, notamment pour les voyageurs de loisirs.

LITRA: La pandémie de coronavirus a considérablement augmenté le taux de télétravail et réduit les déplacements en transports en commun: quelles sont les leçons à tirer pour la tarification des transports en commun?

RETO LÜSCHER: Il est encore tôt pour dresser un bilan final post-Covid. Des éléments sont toutefois déjà visibles: le trafic de loisirs gagne en importance. Le schéma classique consistant à faire la navette du lundi au vendredi et à partir en voyage le week-end deviendra de plus en plus mixte en raison du travail à temps partiel et du télétravail. Par conséquent, nous avons besoin de solutions flexibles pour répondre aux différents besoins de nos clients. Le secteur des transports publics teste actuellement différents modèles. Nous introduirons finalement ce qui est bien accueilli par les clients. La pandémie a clairement montré autre chose: les transports publics relient la Suisse, ils nous permettent de rencontrer nos proches et de vivre des expériences inoubliables. Nous ne devons jamais l'oublier dans toutes les analyses et les calculs de prix et veiller en conséquence à ce que tous les habitants de la Suisse aient un accès facile aux transports publics.

Une offre adaptée pour tous

Les clientes et clients des transports en commun ont différents besoins. Pour les satisfaire, les entreprises de transport répondent par des offres sur mesure. Cela se traduit non seulement par une variété croissante d'offres, mais également par des modèles de prix différenciés offrant des possibilités d'économies considérables.

L'AG est toujours extrêmement populaire en Suisse. Mais malgré ce forfait attrayant, de nouvelles offres se sont établies ces dernières années, notamment dans le domaine des voyages longues distances: la carte journalière dégriffée a été introduite à la fin de 2017. Depuis 2018, les détenteurs du SwissPass peuvent bénéficier d'abonnements Évasion avec 20 ou 30 cartes d'excursion journalières par an. Et depuis le début de l'année 2019, les jeunes peuvent obtenir le demi-tarif à prix réduit. Ces offres et d'autres nouvelles offres dans le domaine des transports nationaux, régionaux et urbains répondent aux différents besoins des usagers des transports en commun. C'est une tendance que l'on peut observer non seulement en Suisse mais également à l'étranger.

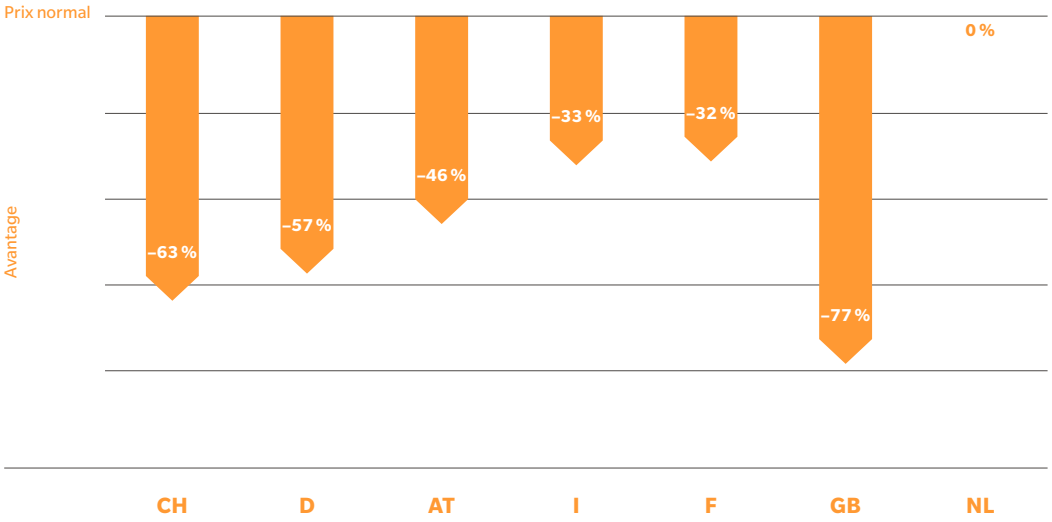
Moins flexible, mais moins cher

La variété des offres s'accompagne d'une différenciation des prix. De plus en plus, le prix des billets, notamment pour les voyages longues distances, dépend de l'heure du voyage, du moment de la réservation ainsi que d'autres caractéristiques de confort. Cela signifie généralement que si vous réservez votre billet à l'avance, si vous évitez les heures de pointe et si vous vous engagez à prendre un train précis, vous pouvez bénéficier de prix plus avantageux. Cela s'applique également à ceux qui acceptent des restrictions en cas d'annulation et de changement de réservation. Les tarifs flexibles s'adressent principalement aux voyageurs occasionnels qui n'utilisent les transports publics qu'une fois par semaine ou moins fréquemment, car les personnes qui voyagent plus fréquemment sont généralement mieux servies avec les abonnements.

Une carte journalière dégriffée attrayante

L'étude INFRAS a examiné des exemples montrant à quel point le choix du voyage et du moment de la réservation ainsi que le renoncement à la flexibilité peuvent faire baisser le prix. L'exemple 1 est un voyage réservé à court terme (la veille) entre deux villes, qui a lieu pendant les heures creuses: à l'occasion d'un tel «voyage spontané», elle permet d'économiser environ 40 pour cent en Suisse. En Autriche et en France, le rabais est parfois de l'ordre de 50%, et atteint même 75% en Grande-Bretagne (parfois avec des des temps de trajet plus longs et davantage de transferts). La Suisse s'en sort particulièrement bien dans l'exemple 2, un voyage à la campagne réservé plusieurs semaines à l'avance: grâce aux cartes journalières dégriffées, il est possible de réaliser des économies d'environ deux tiers par rapport au prix normal, une valeur qui, dans une comparaison internationale, n'est battue

Potentiel d'économies en cas de réservation anticipée d'un voyage à la campagne



Si vous réservez un voyage à la campagne à l'avance, vous pouvez économiser près de deux tiers du prix normal en Suisse grâce à la carte journalière dégriffée. Source: étude INFRAS

que par la Grande-Bretagne avec son système de tarification très dynamique. Outre l'avantage du prix, la carte journalière dégriffée présente l'avantage d'être également valable dans le trafic local et peut donc être utilisée plus largement que certaines offres étrangères.

Différencié, mais pas compliqué

Outre le transport longues distances, les offres assorties de restrictions temporelles (par exemple valables à partir de 9 heures du matin) sont également de plus en plus courantes dans le trafic local. Un regard sur l'ensemble montre toutefois que les billets flexibles sans obligation de prendre un train précis restent la norme généralement appréciée en Suisse. Si la différenciation des prix est poussée trop loin, les avantages de prix sont parfois «achetés» par une certaine complexité, comme le notent les auteurs de l'étude INFRAS: «Dans des pays comme le Royaume-Uni ou la France, de bonnes compétences en matière de transports en commun sont nécessaires en raison de la grande variabilité des prix et de la variété des offres, mais en contrepartie, les voyageurs très flexibles bénéficient de prix très intéressants». En Suisse, ce problème n'existe pas, soulignent les experts en transport d'INFRAS. L'une des raisons importantes est l'existence de canaux de vente en ligne qui trouvent automatiquement le bon billet avec la saisie du lieu de départ et de destination.

Bonne qualité de la Suisse en tant que pays ferroviaire

La qualité de l'offre ferroviaire suisse est impressionnante en comparaison internationale. C'est ce que révèle l'étude du bureau de conseil et de recherche INFRAS. Les auteurs ont évalué la qualité du service ferroviaire sur la base de critères sélectionnés et l'ont mise en relation avec le prix des billets.

Quiconque recourt à un service évalue parfois sa qualité de manière très différente en fonction de ses préférences personnelles. Il est d'autant plus difficile de déterminer la qualité de manière universelle. Il en va de même pour les transports publics. Pour comparer la qualité du système de transport suisse avec celle d'autres pays, l'étude INFRAS utilise quatre indicateurs mesurables: la ponctualité, la densité de l'offre, la densité du réseau et la vitesse de déplacement. Un pays peut obtenir un maximum de quatre points par domaine dans le classement INFRAS, soit un total de 16 points. Les auteurs sont ainsi parvenus à estimer la qualité de l'offre. Elle s'étend principalement sur les secteurs des chemins de fer, c'est-à-dire pas sur tous les transports publics.

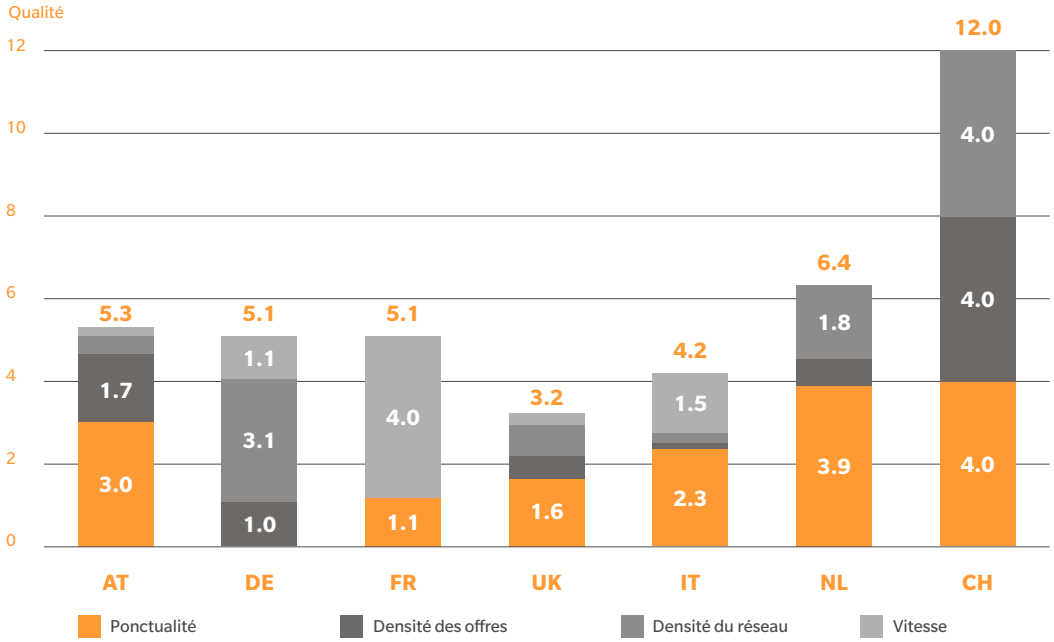
La Suisse offre une qualité de pointe

Avec 12 points sur 16, le système ferroviaire suisse occupe la première place parmi les sept pays étudiés. La Suisse obtient le meilleur score pour la ponctualité des trains locaux et longues distances, suivie de près par les Pays-Bas puis, avec un certain écart, par l'Autriche. La Suisse occupe également la première place en termes de densité de l'offre. Cette caractéristique de qualité est déterminée en divisant les kilomètres annuels parcourus par les trains de voyageurs par le nombre d'habitants du pays concerné. Pour chaque habitant de la Suisse, 23 kilomètres sont parcourus en train, soit presque deux fois plus qu'en Autriche, qui occupe la deuxième place. En termes de densité du réseau, à savoir la longueur du réseau ferroviaire par rapport à la superficie du pays, la Suisse se situe en tête devant l'Allemagne. En revanche, dans le quatrième paramètre de qualité, la vitesse, la Suisse ne peut pas briller: concernant la vitesse moyenne des trains longue distance, les grands pays équipés de trains à grande vitesse, tels que la France, l'Italie et l'Allemagne, sont mieux placés dans le classement. Il convient de noter que les distances à parcourir en Suisse sont relativement courtes et que la topographie limite la vitesse.

Très bon rapport prix/performance

La Suisse dispose d'une offre de haute qualité, et ce à des prix modérés en termes internationaux. Les auteurs de l'étude INFRAS arrivent à une conclusion positive: «Par rapport aux autres pays, la Suisse présente un rapport prix/performance

Comparaison de l'offre de transports publics – évaluée selon quatre indicateurs de qualité



La Suisse obtient de bons résultats dans les comparaisons internationales de qualité en termes de densité de service et de réseau ainsi que de ponctualité. En termes de vitesse des trains longues distances, elle est loin derrière les États qui disposent de trains à grande vitesse.
Source: étude INFRAS

exceptionnellement bon». Cette évaluation ne s'applique pas seulement aux chemins de fer, mais à l'ensemble des transports publics, comme le montre l'étude INFRAS sur la base d'exemples individuels. Selon cette étude, les grandes villes suisses telles que Zurich et, de façon un peu moins prononcée, Lausanne, disposent d'un bon service de bus et de tramway selon les normes internationales, avec un nombre relativement important de relations, même pendant les heures creuses après 20 heures. Ce qui manque dans les villes suisses, ce sont les métros, lesquels circulent souvent à des cadences très élevées (moins de cinq minutes) sur les grandes lignes étrangères. La «Central Line» de Londres, par exemple, circule toutes les deux à trois minutes. Même si la Suisse ne peut pas toujours rivaliser avec les offres étrangères en termes de cadence, la bonne offre est également frappante en période creuse. Les auteurs de l'étude INFRAS concluent que «la Suisse se caractérise par une offre de base constante en matière de transports en commun».

«La Suisse dispose d'une offre de haute qualité, et ce à des prix modérés en termes internationaux.»

«Nous avons atteint un niveau de pointe en termes la gestion des revenus en Europe»

Christoph Hinterleitner

Écologique, le chemin de fer peut et doit apporter une contribution importante à la résolution de la crise climatique. A cette fin, l'Autriche innove en matière de tarification. C'est l'avis de Christoph Hinterleitner, responsable de la gestion des prix et des revenus chez ÖBB-Personenverkehr AG.

LITRA: L'Autriche a introduit le «Klimaticket» en octobre 2021. Ce dernier est comparable à l'AG suisse, mais nettement moins cher. Qu'espérez-vous atteindre avec cette nouvelle offre?

CHRISTOPH HINTERLEITNER: Le «Klimaticket» était au programme politique depuis de nombreuses années en Autriche. Depuis le 26 octobre 2021, fête nationale autrichienne, c'est désormais une réalité. Le «Klimaticket» remplace l'ancienne «Österreichcard», laquelle était plus chère et qui disparaît du marché. Le Klimaticket est une extension de la Österreichcard avec les offres des communautés de trafic autrichiennes. Il ne s'agit plus d'un produit des ÖBB (chemins de fer autrichiens) mais du ministère fédéral de la protection du climat. En tant qu'ÖBB, nous considérons le Klimaticket comme une offre intéressante pour tous les voyageurs fréquents existants et certainement également pour de nombreux nouveaux voyageurs fréquents et nous pensons qu'il constitue un instrument essentiel pour soutenir la réalisation des objectifs environnementaux de l'Autriche.

LITRA: L'AG suisse est extrêmement populaire, le nombre de titulaires s'élevait à 500 000 avant le début de la pandémie de coronavirus. Quel niveau de popularité attendez-vous pour le Klimaticket?

CHRISTOPH HINTERLEITNER: En octobre 2021, premier mois de vente au cours duquel il était possible d'acheter le Klimaticket (à tarif réduit dans le cadre de l'offre «early bird»), environ 128 000 billets ont été vendus. Un niveau jamais atteint lorsque la Österreichcard était en circulation. Nous prévoyons une montée en puissance progressive au cours des prochaines années. En plus du Klimaticket national, le Klimaticket Österreich, des Klimatickets régionaux sont également disponibles à des prix très raisonnables dans presque toutes les communautés de trafic autrichiennes.

LITRA: A 1095 euros, le Klimaticket est nettement moins cher que l'AG suisse (3860 francs) ou la Bahncard 100 allemande (4027 euros). Est-ce que cela va rapporter?

CHRISTOPH HINTERLEITNER: Le Klimaticket autrichien sera payant pour l'environnement dans tous les cas. Mais le billet sera également «payant» pour les entreprises de transport participantes. Celles-ci sont indemnisées par le ministère de la protection du climat sur la base d'un accord équitable. La répartition des fonds se base sur une enquête annuelle sur les prestations de transport, laquelle repose sur un «modèle PKM» (personnes-kilomètres parcourus x centimes d'euro). Le trafic supplémentaire est pris en compte ainsi que le renchérissement. Cela nous permet de continuer à investir dans un matériel roulant moderne et de qualité. Cela permet également à la société ÖBB Personenverkehr AG de contribuer au financement des grands projets d'infrastructure en cours, tels que le tunnel de Koralm ou le tunnel de base de Semmering.

LITRA: Le prix avantageux du Klimaticket est ainsi financé par l'argent des contribuables?

CHRISTOPH HINTERLEITNER: C'est exact. L'idée sous-jacente contribue à «l'internalisation des coûts externes des transports polluants»: les émetteurs de gaz à effet de serre sont facturés via la tarification relative au CO_2. Ces recettes permettent à notre ministère du climat de promouvoir les transports en commun et de les rendre encore plus abordables pour les consommateurs.

LITRA: Les gens profitent-ils de ces offres à prix réduit?

CHRISTOPH HINTERLEITNER: Oui, les tarifs réduits peuvent persuader les gens de passer à des moyens de transport respectueux de l'environnement. Nous travaillons avec des prix statiques (prix standard) et, depuis environ onze ans, également avec des prix dynamiques. La coexistence des deux systèmes de tarification s'est avérée très fructueuse, car les prix bas sont très importants en tant que «drogue de l'escalade dans les transports publics» pour attirer de nouvelles couches de clients.

Depuis septembre 2020, nous utilisons un nouveau système de réservation et un nouveau système de gestion des recettes dans le trafic de nuit. Ces deux systèmes sont une condition préalable à la tarification en fonction de la demande. Concrètement, cela signifie que nous pouvons proposer des offres très avantageuses sur le marché aux heures creuses du trafic de nuit afin de générer délibérément la demande, et profiter équitablement de la disposition à payer aux heures de pointe. Dans la billetterie des ÖBB, les clients peuvent classer les trajets en train sélectionnés en fonction de leurs préférences, soit par heure de départ, soit par prix.

Si l'on considère la tarification dans le secteur ferroviaire en général, l'évolution va du rapport qualité-prix à la modicité des prix . Un exemple extrême est le Luxembourg, où les voyages en 2e classe sont gratuits depuis le printemps 2020.

LITRA: Existe-t-il des idées novatrices en matière de tarification en Autriche dont la Suisse pourrait s'inspirer?

CHRISTOPH HINTERLEITNER: Depuis le 1er juillet 2021, les ÖBB ont modifié leur système de tarification et offrent un avantage aux passagers qui réservent leur billet de train à l'avance ou en ligne. Le principe est très simple: plus le billet est réservé tôt, plus le prix est réduit. A l'avenir, une réduction supplémentaire sera appliquée en cas de réservation en ligne, c'est-à-dire via le site Internet ou l'application ÖBB. Avec une réservation anticipée plus longue et donc une courbe de réservation plus plate, nous sommes en mesure de générer de meilleures prévisions quant à l'utilisation précise de la capacité d'un trajet en train pour la section d'arrêt et de transmettre ces informations à nos clients. Avec cette approche, nous voulons encore mieux éviter la surfréquentation pendant les heures de pointe. Nous attendons de voir si d'autres mesures sont nécessaires à cet effet. Du point de vue actuel, nous ne souhaitons introduire aucune obligation générale de réservation.

LITRA: Ces efforts de gestion de la demande seront-ils mis à mal par le Klimaticket?

CHRISTOPH HINTERLEITNER: Nous travaillons à l'estimation de l'utilisation de la capacité des trains, également par les clients des Klimatickets, autant que possible en temps réel, afin de pouvoir guider la demande ici aussi. Cela peut se faire, par exemple, en évaluant les demandes d'horaires ou l'utilisation du wi-fi dans les trains. Parce qu'à l'avenir, nous aurons peut-être besoin d'autres instruments de gestion de la demande car, dans le cas contraire, nous courons le risque de ne plus pouvoir assurer le confort habituel de nos clients.

LITRA: Il fut un temps où la Suisse moquait son voisin autrichien pour son matériel roulant obsolète. Comment percevez-vous aujourd'hui les nations ferroviaires que sont l'Autriche et la Suisse en comparaison?

CHRISTOPH HINTERLEITNER: La Suisse est exemplaire en matière de cadence ou de matériel roulant. L'Autriche a rattrapé un certain retard ces dernières années et nous sommes déjà «un peu en avance» dans certains domaines. La concurrence est relativement forte dans le secteur ferroviaire en Autriche, et cette concurrence nous rend encore plus performants. Pour citer un exemple: dans le domaine de la gestion des recettes, notamment la planification et la tarification prévisionnelles des services de trains de nuit et longues distances, nous nous sommes hissés au plus haut niveau européen. Les ÖBB sont également le seul pays d'Europe à disposer d'une billetterie qui dessert tous les canaux de vente à partir d'un seul service d'arrière-plan.

Regard sur le futur de l'abonnement

Suite à l'augmentation du travail à temps partiel et à domicile, de nombreuses personnes ne se rendent plus au bureau ou à l'université que deux ou trois fois par semaine. Un abonnement flexible à la journée pourrait représenter une alternative intéressante. C'est précisément l'idée du FlexiAbo que les communautés tarifaires Mobilis et Frimobil en Suisse romande testent dans le cadre de deux projets pilotes.

Quiconque travaille à temps partiel ou travaille plusieurs jours à domicile ne se rend que certains jours à son entreprise. Les étudiantes ou étudiants également ne se déplacent que deux ou trois jours par semaine. L'achat de billets simples est relativement coûteux pour ces personnes mais, selon la distance parcourue pour le travail et les loisirs, un abonnement mensuel ou annuel n'est pas forcément la solution. Le FlexiAbo, actuellement proposé par deux communautés tarifaires en Suisse romande dans le cadre des essais pilotes, pourrait combler cette lacune. Ce dernier existe dans deux versions: dans le premier cas, le client peut se déplacer librement dans les zones Mobilis ou Frimobil choisies 156 jours par an (trois jours par semaine). Dans le second cas, le FlexiAbo est valable 104 jours (deux jours par semaine). Les 156 ou 104 jours de validité peuvent être sélectionnés librement sur l'année. L'abonnement, avec son lot de 104 ou 156 cartes journalières à prix préférentiel, est proposé pour trois groupes d'âge (enfants/jeunes, adultes, séniors) et est disponible pour la 1e ou la 2e classe. Le tarif varie en fonction du nombre de zones tarifaires choisies. Le FlexiAbo se charge sur le SwissPass et n'est pas transmissible.

Les clients pilotes apprécient une offre sur mesure

Mobilis vend le FlexiAbo depuis août 2021 jusqu'à fin janvier 2022, uniquement dans la boutique en ligne des Transports publics de la région lausannoise (tl) pendant l'essai pilote. Chaque abonnement est valable un an. Depuis décembre 2021, un deuxième essai pilote est en cours dans la communauté tarifaire Frimobil à Fribourg. Ici, le client n'achète pas le FlexiAbo en ligne mais au guichet.

«Après les premières semaines et les premiers mois, les utilisatrices et utilisateurs du FlexiAbo se déclarent pour l'instant très satisfaits. Ils apprécient le fait que le produit soit adapté à leurs besoins spécifiques», affirme Sylvia Coutaz, responsable du projet pilote chez Mobilis. Au cours des trois premiers mois, la communauté tarifaire vaudoise a vendu plusieurs centaines de FlexiAbos, dont 70% avec 104 jours. Dans la mesure où l'abonnement est disponible sur un seul canal de vente virtuel, il conviendrait d'extrapoler le nombre d'abonnements qui pourrait être vendu si tous les canaux de vente des 13 partenaires du réseau Mobilis étaient utilisés. Les chiffres à ce sujet ne sont pas encore disponibles. Les responsables du projet attendent également avec impatience les réactions des clients pilotes. Trouvent-ils le prix raisonnable par rapport à la prestation proposée ? Comment évaluent-ils l'effort nécessaire à l'activation des cartes journalières individuelles, qui, dans le cadre de l'essai pilote, se réalise en ligne sur swisspass.ch ou dans la boutique en ligne des tl ? Ce produit les encourage-t-il à utiliser davantage les transports publics ? D'autres réactions importantes sont attendues vers la fin de la phase pilote: Comment les clients s'accommodent-ils de la validité d'un an? Le nombre fixe de 156 ou 104 cartes journalières a également ses inconvénients: si les billets sont utilisés trop tôt, d'autres doivent être achetés. S'ils restent des billets, ils perdent leur validité.

Possibilité de réaliser d'importantes économies par rapport aux billets individuels

«Sur la base des réactions et de notre expérience, nous déciderons à l'automne 2022 si nous recommandons le FlexiAbo aux 18 communautés tarifaires

Mobilis est la troisième plus grande communauté tarifaire de Suisse après le Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) et Libero dans la région de Berne. Mobilis est constituée par 13 entreprises de transport du canton de Vaud. Les deux principaux partenaires sont les Transports publics de la région lausannoise (tl) et les CFF. Plus de 100'000 personnes sont titulaires d'un abonnement hebdomadaire, mensuel ou annuel de Mobilis. Graphique: Mobilis

suisses pour une introduction définitive», déclare Jérôme Michel, responsable opérationnel de Mobilis. «Un critère important pour l'introduction définitive est de savoir si la nouvelle offre permettra aux entreprises de transport de générer des recettes supplémentaires.» Le FlexiAbo a le potentiel d'attirer les travailleurs à temps partiel vers les transports publics dans la mesure où il permet d'économiser jusqu'à 76% par rapport à l'achat de billets individuels. Dans le même temps, il n'est pas exclu que la nouvelle offre cannibalise les abonnements mensuels et annuels existants. Cela pourrait arriver si les personnes qui n'utilisent pas quotidiennement leur abonnement annuel passent au FlexiAbo pour des raisons financières et bénéficient ainsi du même service de transport parfois 20% moins cher. La question de savoir si le FlexiAbo a un avenir dans les transports publics suisses dépend donc de différents facteurs, notamment si d'autres nouvelles offres ne répondent pas encore mieux aux besoins des clients. Alliance SwissPass teste actuellement deux autres produits en plus du FlexiAbo afin de répondre aux besoins récents de mobilité. Dans un cas, un crédit de transport public est acheté avec une réduction, lequel peut être utilisé pour acheter des billets pendant un an. Dans l'autre cas, il s'agit de billets à tarif plafonné: ces billets peuvent être utilisés pendant une journée, une semaine, un mois ou une année complète. Même en cas d'utilisation très fréquente, le client ne paie pas plus qu'un montant maximal prédéfini.

Comment les prix des transports publics sont comparés sur le plan international

La présente publication est un résumé simplifié de l'étude «Offre et prix des transports publics en Suisse en comparaison internationale». L'étude a été rédigée par le bureau de conseil et de recherche INFRAS pour le compte de la LITRA. Elle a pour objectif de rendre comparables les prix des transports publics dans sept pays européens. Pour ce faire, les prix des trajets en transports publics sont calculés pour sept types de voyage: les trajets à l'intérieur de la zone centrale d'une ville (dans le cas de la Suisse: Zurich et Lausanne), les trajets au sein d'un espace métropolitain (en Suisse: les trajets Zurich-Zoug et Lausanne-Nyon), les trajets entre deux villes (en Suisse: Zurich-Berne), les trajets de la ville à la campagne (en Suisse: Zurich-Bivio). A l'étranger, des types de voyages similaires sont inclus dans la comparaison dans chaque cas. Pour chaque trajet, le prix est calculé pour trois segments de clientèle (adultes, jeunes de 16 à 25 ans, personnes âgées) et pour différentes fréquences de voyage (quotidienne, hebdomadaire, bimensuelle).

Pour que les prix des sept pays puissent être comparés équitablement, les différences de devises entre les pays sont éliminées et le pouvoir d'achat différent est pris en compte. Ces deux facteurs de correction conduisent l'étude INFRAS à estimer, par exemple, qu'un billet qui coûte 1,79 franc en Suisse est «aussi cher» qu'un billet qui coûte 1 euro en Allemagne. En effet, une personne qui paie un tarif de 1,79 franc en Suisse consacre proportionnellement la même part de ses revenus aux transports publics qu'un passager qui paie 1 euro pour son billet en Allemagne. L'étude INFRAS compense également, par le calcul, les différentes longueurs des trajets de référence. Pour une meilleure classification des résultats, l'étude INFRAS se réfère également aux statistiques de prix de la statistique européenne Eurostat. A noter également: lorsque l'évolution des prix est indiquée dans le temps, les changements peuvent résulter d'ajustements des prix ou de la gamme de produits, mais également de l'évolution des taux de change et du pouvoir d'achat.

Mentions légales

Éditrice
LITRA – Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
Spitalgasse 32 | 3011 Bern
www.litra.ch

Coordination générale
Michael Ruefer

Rédaction
Benedikt Vogel

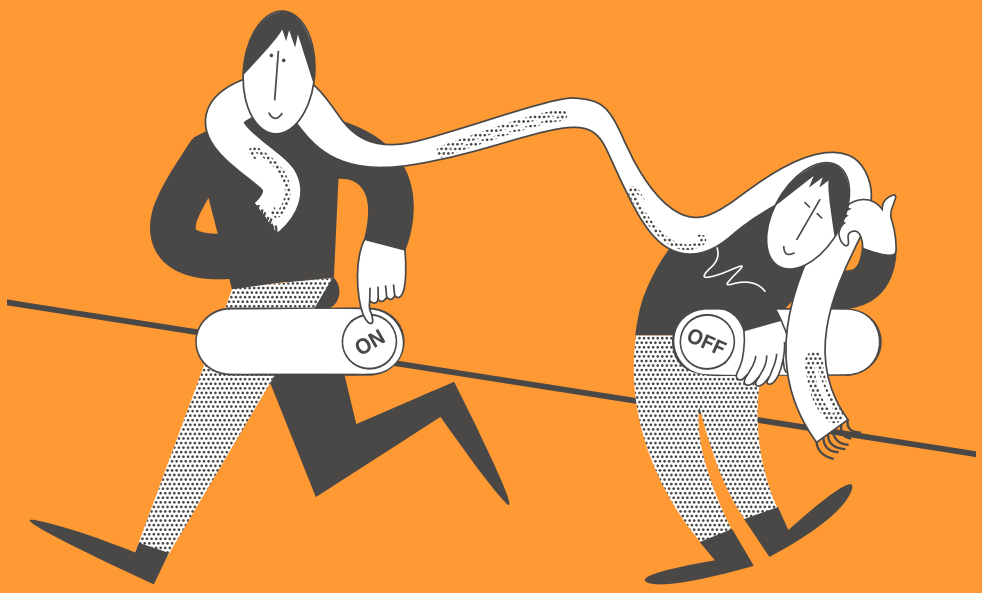
Traduction
Céline Simon, Berlin

Relecture
Bruno Galiker, Union des transports publics (UTP)

Conception
KALUZA + SCHMID, St.Gallen

Impression
A. Walpen AG, Gossau

Tirage
500 exemplaires



La Suisse est le premier pays au monde à avoir introduit la billetterie automatique sur l'ensemble de son territoire.

Avec le «Quer-durchs-Land-Ticket», l'Allemagne propose une carte journalière exclusivement pour les trains régionaux.

Ceux qui qui réservent un billet pour le TGV low-cost français Ouigo voyagent en classe unique et se limitent à un seul bagage.

Un billet ‹Off-Peak› britannique pour voyager en dehors des heures de pointe est jusqu'à cinq fois moins cher qu'un billet ‹Anytime›.

Celui qui réserve la carte «avantage» – le demi-tarif autrichien – en ligne, l'obtient moins cher d'un tiers.

En Italie, les billets dégriffés sont disponibles jusqu'à deux jours avant le voyage.

Aux Pays-Bas, les voyages en train sont gratuits le week-end avec l'abonnement ‹Weekend Vrij›.