

33

AUTOMNE 2016

Série 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 internationale

Impressum

Offre et prix des transports publics suisses en comparaison internationale

Rapport final
Zurich, le 30 juin 2016

Mandant

LITRA Service d'information pour les transports publics
Spitalgasse 32
3011 Berne

Auteurs

Caspar Sträuli, Maura Killer
INFRAS, Binzstrasse 23, 8045 Zurich
Tél. +41 44 205 95 95

Automne 2016

Sommaire

Résumé	2
1. Introduction	7
2. Architecture de l'étude	8
2.1. Comparaisons du bas vers le haut (bottom-up)	8
2.2. Comparaisons du haut vers le bas (top-down)	11
2.3. La précision des comparaisons de prix n'est pas parfaite	11
3. Résultats	12
3.1. Comparaisons bottom-up	12
3.1.1. Déplacement dans le périmètre de la métropole	12
3.1.2. Déplacements dans l'espace de mobilité d'une métropole	13
3.1.3. Déplacement dans le pays	15
3.1.4. Déplacement entre deux métropoles	17
3.1.5. Indice de la qualité de l'offre	19
3.2. Comparaison top-down	22
3.3. Ecart entre la 1re classe et la 2e classe	23
3.4. Prix dynamiques	23
3.5. Titres de transport forfaitaires	25
4. Comparaison de prix 2013 - 2016	27
5. Considérations finales	31
Abréviations	34
Bibliographie	35

Résumé

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 étude comparative sur les prix LITRA 2016 fournit des réponses. Il s'agit d'une version mise à jour de l'étude comparative sur les prix LITRA publiée une première fois en 2013 selon une méthodologie comparative entièrement nouvelle.

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 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. Les comparaisons portent sur les prix corrigés en fonction des effets du pouvoir d'achat.

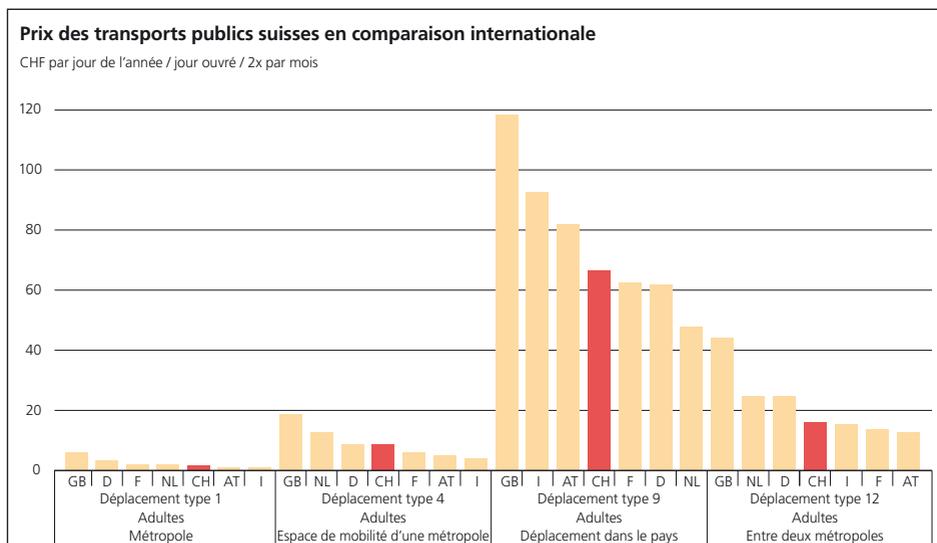
Déplacement type	Espace de mobilité													
	Déplacement dans le périmètre de la métropole			Déplacement dans l'espace de mobilité d'une métropole					Déplacement dans le pays			Déplacement entre deux métropoles		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Segment														
Adultes	●			●		●			●			●	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

Tableau 1: Déplacements types analysés

Les résultats (Graphique 1) indiquent que les prix des transports publics requis pour les adultes en Suisse se situent dans la moyenne des autres pays analysés. Les adultes se déplacent de manière un peu plus avantageuse dans le périmètre des métropoles (Graphique 1).

Les prix payés par les personnes âgées (non illustrés ici) ont tendance à se situer dans le tiers supérieur des prix. Dans plusieurs pays, les personnes âgées bénéficient de réductions spéciales sur certains titres de transport. En Suisse, elles obtiennent des abonnements à prix réduits auprès de certaines communautés tarifaires et dans la gamme des AG. L'abonnement demi-tarif leur permet d'acheter des billets ordinaires à moitié prix.

À cet égard, elles sont placées sur un pied d'égalité avec les jeunes de plus de 16 ans et les adultes, mais ne bénéficient pas de conditions préférentielles.



Graphique 1: Prix des transports publics suisses en comparaison internationale

Dans l'ensemble, les prix pour les jeunes (non illustrés ici) se situent dans la moyenne. Les jeunes voyagent à des prix très attractifs entre les métropoles, grâce à l'AG pour jeunes au prix très intéressant.

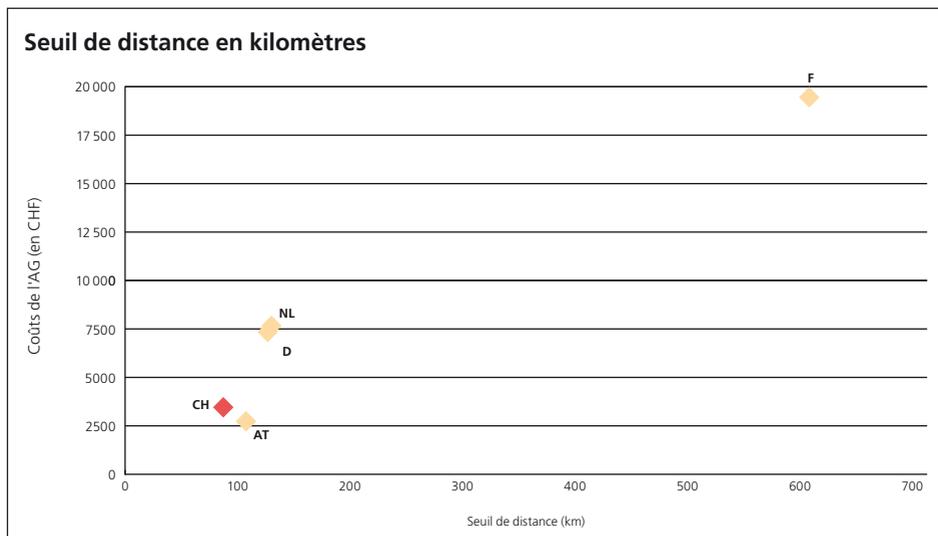
Comparaison des prix entre 2016 et 2013

Considérant tous les déplacements types, la position de la Suisse s'est quelque peu dégradée pour certains déplacements types par rapport à 2013 en comparaison avec les six pays européens analysés. La principale cause en est les réductions de prix ponctuelles (notamment les billets économiques) dans les pays analysés (AT, NL). En ce qui concerne la qualité de l'offre, la Suisse conserve la tête avec une large avance. Il s'ensuit que le rapport prix-prestations des transports publics suisses reste excellent.

Excellent rapport prix-prestations pour l'abonnement général

Plusieurs pays européens proposent des titres de transport forfaitaires semblables à l'abonnement général (AG) suisse. Ils se différencient au niveau des prestations (libre circulation avec tous les moyens de transport d'un pays, avec tous les trains, sur le réseau des chemins de fer nationaux, etc.) et des prix. Les différences en termes de prix sont importantes (Graphique 2). Indépendamment des prestations comprises, il y a lieu de déterminer à partir de quelle distance parcourue annuellement l'achat d'un AG annuel est intéressant dans chaque pays. En Suisse, l'achat d'un AG est intéressant pour un navetteur quotidien à partir d'une distance de 80 kilomètres entre le lieu de domicile et le lieu de travail. Cette valeur (seuil de distance) n'est aussi basse dans aucun autre pays. En compa-

raison internationale, l'AG suisse est bon marché. 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.



Graphique 2: Seuil de distance en kilomètres des titres de transport forfaitaires (données corrigées des effets du pouvoir d'achat)

Seuil de distance en kilomètres de l'abonnement général

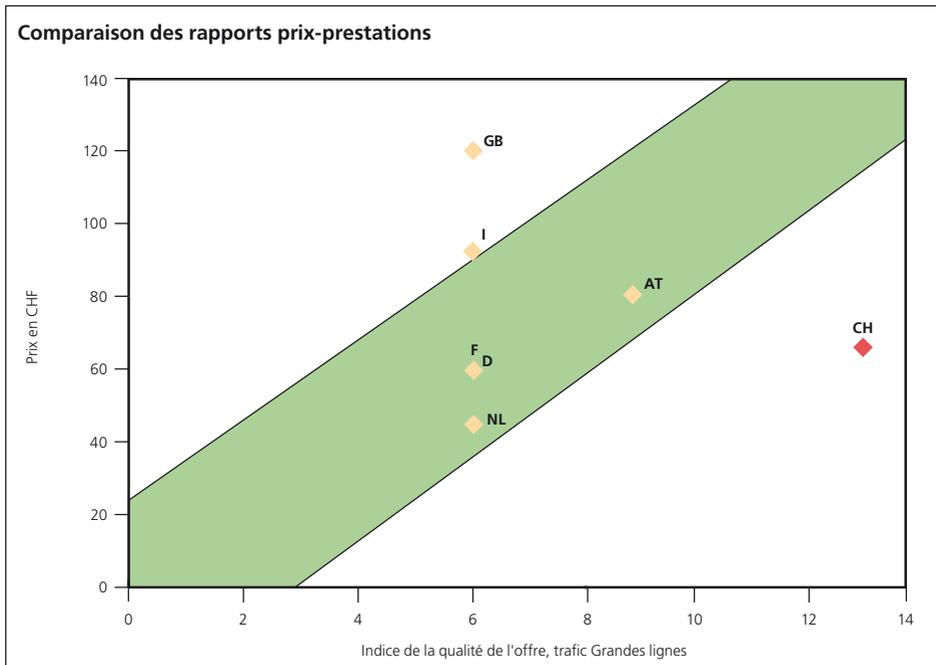
Explication: à l'aune du prix kilométrique de l'abonnement de parcours sur la ligne Berne-Zurich, il s'avère avantageux pour un navetteur, à un prix d'achat de CHF 3655, d'opter en Suisse pour un AG à partir de 80 kilomètres. Aux Pays-Bas, l'AG coûte CHF 7815 (données corrigées des effets du pouvoir 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 130 kilomètres.

Comparaison des rapports prix-prestations

Les transports publics ne sont pas développés de la même manière dans tous les pays analysés. Une comparaison correcte implique donc, outre les prix, les prestations proposées sous forme de rapport prix-prestations. Dans la présente étude, ce rapport est examiné à l'exemple d'un déplacement dans le pays en utilisant le train et le bus (Zurich-Bivio). Les prix suisses (Graphique 3) sont, à l'instar de ceux pratiqués en Autriche, les plus bas. La qualité des transports publics suisses étant de loin la meilleure, les transports publics suisses affichent le meilleur rapport prix-prestations de tous les pays.

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. Selon le jour et l'heure de départ, ainsi que la liaison, les billets économiques coûtent jusqu'à 87% de moins que les billets normaux. Dans les autres pays, les réductions sont comprises entre 30% et 60%.



Graphique 3: Comparaison des rapports prix-prestations (adultes, déplacement dans le pays)

Rapport entre prix corrigés des effets du pouvoir d'achat et qualité de l'offre pour un déplacement dans le pays (Zurich – Bivio, 132 km).

Explication: pour un déplacement sur une distance de 132 km, il est perçu CHF 82 en Autriche et à peine CHF 68 en Suisse (données corrigées des effets du pouvoir d'achat). On obtient une qualité sensiblement meilleure en Suisse (13 points) qu'en Autriche (9 points) pour un prix inférieur d'environ 15%.

L'offre en billets économiques a fortement augmenté depuis la dernière étude. En Suisse, les chemins de fer proposent également des billets économiques. Au sens strict, les billets économiques ne sont pas encore disponibles en service direct (SD). Seuls les passagers qui achètent des billets de manière séparée en bénéficient, ce qui suppose une excellente connaissance du tarif. À titre d'alternative, le SD propose régulièrement des titres de transport à prix réduit dans le cadre de campagnes promotionnelles (p. ex. carte journalière duo). Les prix des billets économiques, qui varient en fonction du moment où la réservation est effectuée et de la charge du trafic, compliquent de plus en plus les comparaisons de prix.

Évolution générale des prix

Depuis 2010, les prix des transports publics en Suisse ont augmenté de 18% en valeur réelle. En termes de pourcentage, seule la Grande-Bretagne a enregistré une évolution aussi forte.

Conclusion

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 se situe dans 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 leurs dépenses de consommation, dépensent autant pour les transports publics que la moyenne des autres pays analysés.

1. Introduction

La présente étude examine les prix des transports publics de 14 déplacements types différents et les compare dans sept pays européens. Elle est réalisée sur mandat de la LITRA et constitue une mise à jour de l'étude comparative sur les prix publiée en 2013 par la LITRA.

Comme en 2013, les prix pour 14 déplacements types différents sont comparés entre sept pays européens. La gamme de titres de transport étant totalement différente d'un pays à l'autre, il n'est pas possible de comparer simplement les prix des divers titres de transport. Il faut tout d'abord identifier dans chaque pays le billet le plus avantageux pour chaque déplacement (p. ex. déplacement entre deux métropoles). Il est ensuite possible de comparer les prix des billets en question. Le tableau est complété par une comparaison de la qualité de l'offre proposée dans les différents pays.

2. 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 (bottom-up) et d'une approche du haut vers le bas (top-down), 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)

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.

Déplacement type	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		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Segment														
Adultes	●			●		●			●			●		●
Personnes âgées		●					●			●				
Jeunes (16-25 ans)			●		●			●			●		●	
Fréquence														
Quotidiennement	●	●	●	●	●							●	●	
Chaque semaine						●	●	●						●
2x par mois									●	●	●			

Tableau 2: Déplacements types analysés

- > *Déplacement dans le périmètre de la métropole:*
 Prix par jour de l'année que les détenteurs d'un abonnement annuel doivent payer, après conversion, pour utiliser quotidiennement les transports publics dans le périmètre d'une ville (métropole). Les citoyens 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 ouvré de l'année que les détenteurs d'un abonnement annuel doivent payer, après conversion, 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-retour s'ils se rendent en ville une fois par semaine pendant une année depuis une commune de l'agglomération 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, le week-end, pendant une année, en bus ou en train de la ville à la campagne doivent payer pour un aller-retour.

› *Déplacement entre deux métropoles:*

Prix par jour ouvrable que les abonnés annuels doivent payer, après conversion, pour se rendre quotidiennement au travail ou à l'école entre deux villes.

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-retour.

Titres de transport analysés

Les prix de transport portent sur un trajet aller-retour en deuxième classe. Le prix des billets dépendant, dans bon nombre de pays, du moment de la réservation et du déplacement, les hypothèses suivantes ont été adoptées avant de s'enquérir des prix:

- › *Déplacement dans le pays:* prix du billet pour un déplacement le dimanche suivant (+3 jours auparavant) avec un aller entre 8h00 et 9h00 et un retour à 18h00–19h00.
- › *Déplacement entre deux métropoles:* prix du billet pour le jour suivant (jour ouvré), avec un aller le matin entre 7h00 et 8h00 et un retour le soir entre 17h00 et 18h00.

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 ne sont prises en considération que pour déterminer les rabais octroyés pour un déplacement vers la campagne (loisirs). Sont également exclues les offres réservées aux personnes dont les revenus ne dépassent pas un certain niveau. Sont de surcroît analysés, pour les adultes sans carte de réduction:

- › L'écart entre le prix des 1^{re} et 2^e classes pour un *déplacement entre deux métropoles*,
- › L'offre de billets économiques pour un *déplacement dans le pays* (adultes, sans carte de réduction).

Les prix publiés sur les sites Internet des entreprises de transport et des communautés tarifaires, ainsi que les prix communiqués sur demande par le service clientèle des entreprises de transport en mai 2016 ont servi de base à cette étude. Une liste détaillée des sites internet consultés figure sous Bibliographie. L'étude considère que les passagers connaissent l'offre des entreprises de transport et sont informés des offres attrayantes.

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 présente étude se focalise sur les offres pour étudiants âgés de 18 à 25 ans.

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 (Tableau 3) présente les liaisons retenues dans les différents espaces pour comparer les prix.

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 – Mainz (31 km)		
AT	Vienne	Vienne – Wiener Neustadt (46km)	Innsbruck – Lech am 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 (233 km)
	Milan	Milan – Saronno (21 km)		
F	Paris	Paris – Rambouillet (45 km)	Bordeaux – Fouras près de 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)	Londres – Ilfracombe (279 km)	Londres – Manchester (263 km)
	Birmingham	Birmingham – Dudley (13 km)		

Tableau 3: Liaisons par type de déplacement

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 – 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'AG 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 2015 du pouvoir d'achat récemment publié par l'OCDE est utilisé comme facteur de référence pour la conversion (Purchasing Power Parities for Actual Individual Consumption), cf. Tableau 4. Ledit indice (indice PPA) compense le pouvoir d'achat des différentes monnaies – éliminant les différences des niveaux de prix existant entre les pays. Les données de l'indice publié par l'OCDE sont corrigées des effets de change (cours moyen 2015 du Fonds monétaire international) et sont présentées dans la monnaie nationale par dollar US.

OCDE Purchasing Power Parities for Actual Individual Consumption 2015							
Pays	Suisse	Allemagne	Autriche	Italie	France	Pays-Bas	Angleterre
Indice PPA	1.45	0.79	0.86	0.79	0.83	0.88	0.76

Tableau 4: Purchasing Power Parities for Actual Individual Consumption (2015)
Tableau: INFRAS. Source: OCDE 2016 en collaboration avec EUROSTAT et l'OFS

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'État à tous les ménages (formation, santé, logement, éducation, etc.). Les dépenses de l'État au titre des tâches collectives (police, protection de l'environnement, défense, etc.) ne sont pas prises en compte.

EXEMPLE D'AJUSTEMENT DES PRIX DE TRANSPORT POUR TENIR COMPTE DU POUVOIR D'ACHAT
<p>Ajustement du pouvoir d'achat à l'aide de l'indice PPA:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Indice PPA pour la Suisse: 1.45 CHF/USD – Indice PPA pour l'Allemagne: 0.79 EUR/USD – Facteur d'ajustement à la norme suisse: $1.45\text{CHF/USD} \div 0.79\text{EUR/USD} = 1.83\text{CHF/EUR}$
<p>→ 1 EUR * 1.83CHF/EUR = prix de transport CHF 1.83</p>

Exemple de lecture: payer en Suisse un prix de transport de CHF 1.83 est une dépense proportionnellement équivalente par rapport aux dépenses générales liées à la consommation pour les transports publics que payer un prix de transport de EUR 1 en Allemagne.

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

Nous présentons ici l'évolution en termes réels 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, après déduction du renchérissement.

2.3. COMPARAISONS DE PRIX SUJETTES À DES IMPRÉCISIONS

Selon le pays, les prix sont formés sur la base de la distance ou de la relation. Les réductions accordées et les prestations incluses dans les titres de transport varient considérablement d'un pays à l'autre. Différentes mesures d'ajustement ont été prises pour faire face à cette 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.

3. Résultats

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

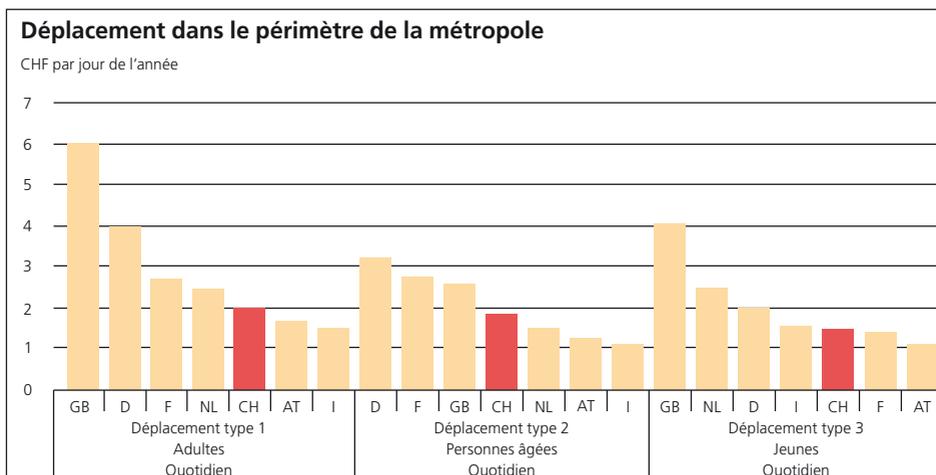
Les prix ajustés pour tenir compte du pouvoir d'achat des 14 déplacements types retenus par pays sont présentés dans ce chapitre.

3.1.1. Déplacement dans le périmètre de la métropole

En comparaison, les Suissesses et les Suisses voyagent davantage dans les villes. Si l'on considère tous les groupes cibles, seule l'Autriche propose des billets plus avantageux. Dans tous les autres pays, le billet le moins cher est un abonnement annuel (système de tarif par zones).

Le prix des déplacements des personnes âgées est dans la moyenne. En Suisse, parmi les villes analysées, seule Lausanne propose des billets à prix réduits pour les personnes âgées. Dans de nombreuses villes étrangères également, les personnes âgées bénéficient d'abonnements à prix préférentiels. Toutefois, il arrive que certaines conditions doivent être satisfaites (bas revenu) et toutes les personnes âgées ne peuvent donc en bénéficier.

Nombre d'entreprises de transport ou organismes étatiques proposent également aux jeunes des abonnements à prix réduits, souvent sous forme d'un billet semestriel pour les étudiants. Les entreprises de transport suisses ne proposent pas de telles formules, mais prévoient des tarifs spéciaux attractifs de manière générale pour les jeunes de moins de 26 ans.



Graphique 4: Déplacement dans le périmètre de la métropole (données corrigées des effets du pouvoir d'achat)

Remarques:

- › Dans tous les pays, les prix des trajets effectués dans le périmètre de la métropole reposent sur un abonnement annuel (prix par jour de l'année) pour le centre-ville. L'abonnement, qui permet d'effectuer un nombre illimité de déplacements dans le

centreville, est l'offre la plus avantageuse pour les usagers qui se déplacent tous les jours. Des abonnements en dehors des heures de pointe sont disponibles à des prix plus intéressants dans certaines villes, notamment Francfort, Berlin et Zurich (pour tout le réseau ZVV).

- › Autriche:
 - › En 2015, une réforme tarifaire a été effectuée à Innsbruck. Le prix d'un abonnement annuel a ainsi diminué de 30% à EUR 330 par année.
- › France/Italie:
 - › En France et en Italie, les personnes âgées et les jeunes bénéficient parfois de tarifs réduits s'ils satisfont à certains critères (p. ex. bas revenu). Ces offres ne sont pas prises en considération.
 - › À Milan, des abonnements à prix réduits sont proposés aux personnes âgées, avec une restriction en termes d'horaire (après 9h30). Compte tenu de cette restriction en termes d'horaire, cet abonnement n'est pas pris en considération.
- › Pays-Bas:
 - › Aux Pays-Bas, les billets pour étudiants sont attribués au titre de prêt. Si les études durent moins de dix ans, le prêt est caduc et ne doit pas être remboursé. Les tarifs sont accordés selon la situation personnelle et donnent droit, à choix, à la libre circulation avec les transports publics la semaine ou le week-end.
- › Londres:
 - › À Londres et à Birmingham, les prix varient selon l'heure du jour (tarifs aux heures de pointe et tarif aux heures creuses). Un plafond tarifaire a été défini pour les billets ordinaires en Grande-Bretagne (Oystercard, contactless).
 - › Les personnes âgées domiciliées à Londres ont droit à une carte «60+ London» qui leur permet de circuler librement à Londres à un prix forfaitaire de £ 10 (pris en compte pour la comparaison).
 - › À Birmingham, les personnes âgées circulent gratuitement en bus, train et métro (Older Person Pass) aux heures creuses.

Billets comparés pour les déplacements dans le périmètre de la métropole							
	CH	D	AT	I	F	NL	GB
Adultes	Abt. annuel Tarif de zone						
Personnes âgées	Abt. annuel Tarif de zone						
Jeunes	Abt. annuel Tarif de zone						

Tableau 5: Billets comparés pour les déplacements dans le périmètre de la métropole

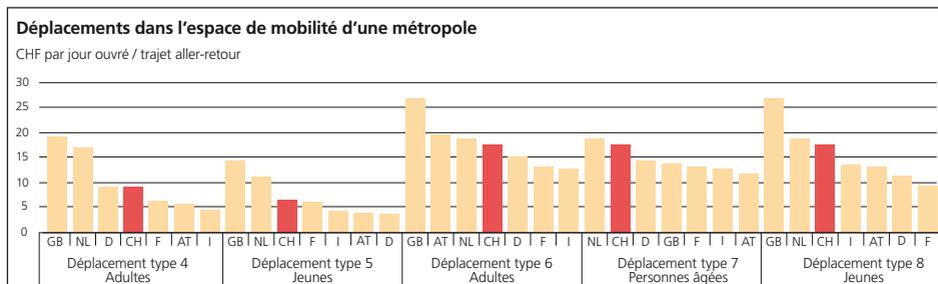
3.1.2. Déplacements dans l'espace de mobilité d'une métropole

La Suisse se situe globalement dans la moyenne en ce qui concerne le prix perçu pour les trajets dans l'espace de mobilité d'une métropole, et ce, pour tous les segments. Parmi les passagers qui voyagent occasionnellement (chaque semaine) dans l'espace de mobilité d'une métropole, les personnes âgées et les jeunes s'acquittent de prix plus élevés que dans la plupart des autres pays. Les prix ne sont plus élevés qu'aux Pays-Bas et en

Angleterre. Cela est dû au fait que des réductions spéciales sont accordées aux personnes âgées et aux jeunes dans d'autres pays.

Pour les déplacements quotidiens, les prix ont partout été comparés sur la base d'un abonnement annuel. À contrario, les personnes se déplaçant occasionnellement voyagent, selon le pays, de manière plus avantageuse avec un autre titre de transport (Tableau 6).

Graphique 5: Déplacements dans l'espace de mobilité d'une métropole (données corrigées des effets du pouvoir d'achat)



Graphique 5: Déplacements dans l'espace de mobilité d'une métropole (données corrigées des effets du pouvoir d'achat)

Remarques

- › Le déplacement type dans l'espace de mobilité d'une métropole repose sur la liaison de référence Zoug–Zurich, longue de 24 km.
- › Les prix de transport perçus pour les clients qui se déplacent quotidiennement correspondent aux prix des abonnements (tarif de zone). 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 6).
- › Autriche:
 - › La communauté tarifaire VOR (Verkehrsverbund Ost-Region) remplacera le 6 juillet 2016 le tarif de zone appliqué jusqu'alors par un nouveau tarif de lignes (dont sont exclus les billets ordinaires et les billets horaires de la zone centrale de Vienne).
 - › La communauté tarifaire Verkehrsverbund Tirol (VVT) a fortement réduit le prix des billets semestriels en 2014. Les nouveaux billets peuvent être jusqu'à 72% moins chers!
- › Allemagne, Pays-Bas, Angleterre: les personnes se déplaçant aux heures creuses bénéficient de prix réduits sur les abonnements et billets ordinaires.
- › France:
 - › À Marseille, l'abonnement ZOU! a été pris en compte; il combine les tarifs de plusieurs entreprises de transport régionales.
 - › L'abonnement ZOU! est proposé aux étudiants à prix préférentiel et est délivré en fonction du lieu de domicile et du lieu d'étude (n'a pas été pris en compte).
- › Londres:
 - › La carte «60+ London» est également valable dans l'agglomération. Y ont droit les personnes âgées qui résident dans un secteur de la ville (pris en compte pour la comparaison).

3.1.3. Déplacement dans le pays

Les prix pratiqués en Suisse pour un déplacement de loisir dans le pays en train et bus sont dans la moyenne. Les adultes, les personnes âgées et les jeunes ne paient moins qu'en France, en Allemagne et aux Pays-Bas. Aux Pays-Bas, les Nederlandse Spoorwegen (NS) proposent l'abonnement Weekend Vrij qui permet aux voyageurs de se déplacer en train les week-ends à prix très avantageux.

Dans la plupart des pays, les personnes âgées et les jeunes bénéficient de cartes de réduction qui leur permettent de bénéficier de prix réduits par rapport aux adultes. En Suisse, les trois groupes cibles bénéficient du même rabais avec l'abonnement demi-tarif. Les différences de prix entre les offres sont parfois très importantes. Cela est notamment dû au fait que certains pays disposent d'une forte différenciation des prix en fonction de l'heure et que le prix diffère fortement en fonction du moment de la réservation et du déplacement. Plus le voyageur achète son billet tôt et moins l'occupation des trains est importante, plus le prix du trajet est avantageux.

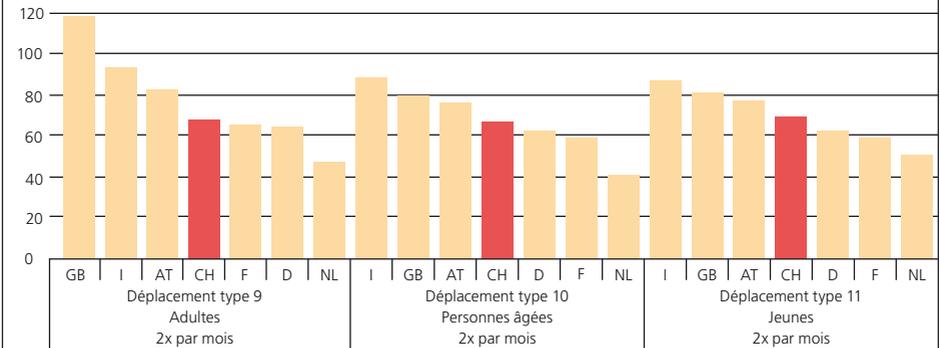
Billets comparés pour des déplacements dans l'espace de mobilité d'une métropole							
	CH	D	AT	I	F	NL	GB
Quotidien							
Adultes	Abt. annuel Tarif de zone	Abt. annuel Tarif de zone	Abt. annuel Tarif de zone	Abt. annuel Tarif de zone	Abt. annuel ZOU!	Abt. annuel Tarif de zone	Abt. annuel Tarif de zone
Jeunes	Abt. annuel Tarif de zone	Abt. annuel Tarif de zone	Abt. annuel Tarif de zone	Abt. annuel Tarif de zone	Abt. annuel ZOU!	Abt. annuel Tarif de zone	Abt. annuel Tarif de zone
Hebdomadaire							
Adultes	BO avec abt. ½ tarif	Berlin: BO Francfort: BO avec Bahncard	BO	Rome: abt. annuel Tarif de zone Milan: BO	Paris: abt. annuel Tarif de zone Marseille: BO avec ZOU! ¹	BO	BO
Personnes âgées	BO avec abt. ½ tarif	Berlin: BO Francfort: BO avec Bahncard	Vienne: BO Innsbruck: abt. annuel Tarif de zone	Rome: abt. annuel tarif de zone Milan: BO	Paris: abt. annuel Tarif de zone Marseille: BO avec ZOU!	BO	Londres: abt. annuel Tarif de zone Birmingham: BO
Jeunes	BO avec abt. ½ tarif	Berlin: BO Francfort: Abt. annuel Tarif de zone	Vienne: BO Innsbruck: Abt. annuel Tarif de zone	Rome: Abt. annuel Tarif de zone Milan: BO	Paris: Abt. annuel Tarif de zone Marseille: BO avec ZOU!	BO	BO

Tableau 6: Billets comparés pour des déplacements dans l'espace de mobilité d'une métropole
Genre de titre de transport par segment cible et fréquence (BO: billet ordinaire / Abt. annuel: abonnement annuel / Abt. parc.: abonnement de parcours)

¹ ZOU! est un abonnement resp. une carte de réduction qui permet aux voyageurs occasionnels de la région Marseille – Aix-en-Provence de bénéficier d'un rabais sur les billets ordinaires (également disponible en abonnement annuel pour les voyageurs fréquents).

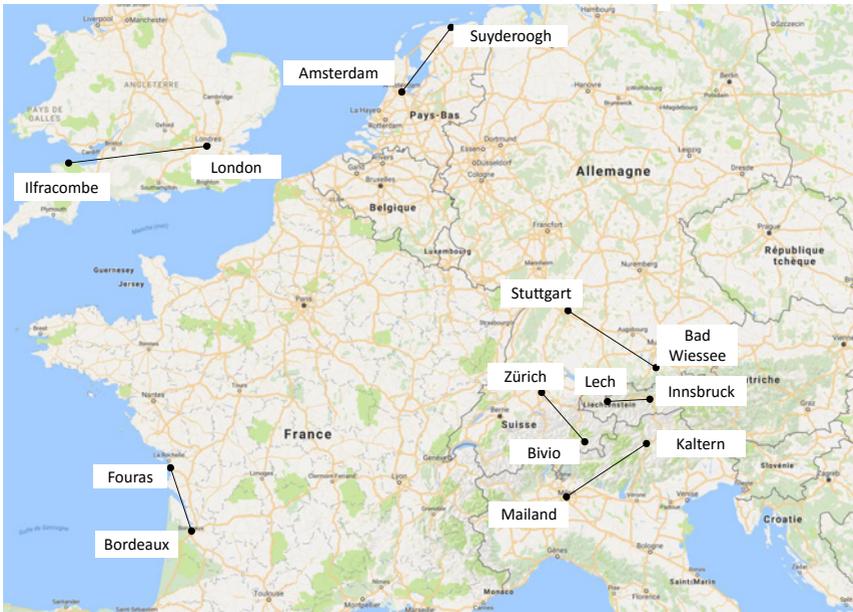
Déplacements dans le pays

CHF par trajet aller-retour



Graphique 6: Déplacements dans le pays (données corrigées des effets du pouvoir d'achat)

En Suisse, il est possible, grâce au service direct (SD), 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. Dans les autres pays analysés, il est généralement nécessaire d'acheter un billet par mode de transport (en partie via le site Internet des différentes entreprises de transport). L'Autriche fait exception. Depuis peu, les ÖBB permettent en effet aux passagers d'acheter des billets uniques.



Graphique 7: Liaisons des déplacements types dans les pays

Liaisons sélectionnées pour un déplacement type dans le pays

Source de la carte: Google Maps

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 au cours 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 un 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+
 - › Pays-Bas: Weekend Vrij
 - › Angleterre: Senior Railcard, 16-25 Railcard
- › Suisse:
 - › Les personnes se déplaçant en semaine (du lundi au vendredi) après 9 heures peuvent obtenir une carte journalière correspondante (seulement avec abonnement ½ tarif), qui permet de voyager avec les transports publics dans (presque) toute la Suisse pour le prix de CHF 58.
 - › Les cartes journalières à prix réduit proposées par certaines communes à CHF 45 pour un voyage en 2^e classe n'ont pas été prises en compte.
- › 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 (GB Rail 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).

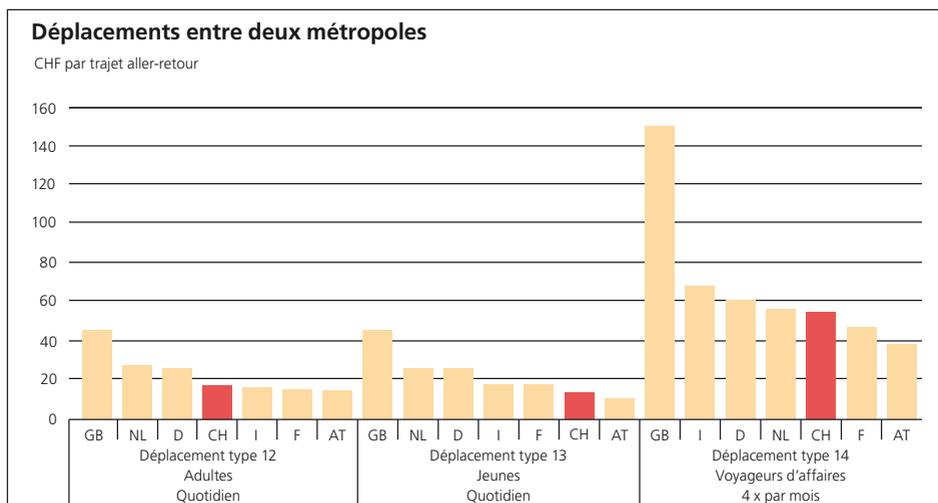
Billets comparés pour des déplacements dans l'espace de mobilité d'une métropole							
	CH	D	AT	I	F	NL	GB
Adultes	BO* avec abt. ½ tarif	BO avec BahnCard	BO avec Vorteils-karte	BO	BO	Weekend Vrij et BO	BO (Advanced)
Personnes âgées	BO* avec abt. ½ tarif	BO avec BahnCard	BO avec Vorteilskarte	BO avec Silver Card	BO avec Carte Senior+	Weekend Vrij et BO	BO (Advanced) Senior Railcard
Jeunes	BO* avec abt. ½ tarif	BO avec BahnCard	BO avec Vorteilskarte	BO avec Green Card	BO avec Carte Senior+	Weekend Vrij et BO	BO (Advanced) 16-25 Railcard

Tableau 7: Billets comparés pour des déplacements dans l'espace de mobilité d'une métropole
 Genre de billets par segment cible (BO: billet ordinaire / Abt. annuel: abonnement annuel) /
 *Billet économique sur un trajet partiel

3.1.4. Déplacement entre deux métropoles

En Suisse, le prix d'un trajet entre deux métropoles est comparativement avantageux pour les adultes et plus spécialement pour les jeunes. Les adultes qui se déplacent quotidiennement paient certes le quatrième prix le plus fort, mais les différences de prix sont faibles avec les pays les moins chers. L'offre pour les jeunes est comparativement très avanta-

geuse. Les jeunes ne paient moins qu'en Autriche. Pour les voyageurs fréquents, il faut tenir compte du fait que les billets comprennent des prestations diverses. En Suisse, en Autriche et aux Pays-Bas, un titre de transport forfaitaire vaut déjà la peine pour les trajets analysés (CH: AG). Les voyageurs peuvent ainsi se déplacer dans tout le pays. Dans les autres pays, les voyageurs ont intérêt à acheter un abonnement de parcours. En Suisse, les voyageurs se déplaçant une fois par semaine entre deux métropoles pour des raisons professionnelles paient bien deux fois plus que les navetteurs. Toutefois, à titre comparatif, ils paient des prix bas. Dans aucun pays un abonnement n'est intéressant pour les déplacements hebdomadaires. Les voyageurs occasionnels ont intérêt à acheter un billet ordinaire (avec carte de réduction).



Graphique 8: Déplacements entre deux métropoles (données corrigées des effets 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).
- › Autriche: WESTbahn exploite depuis fin 2011 une grande ligne sur le trajet Salzbourg – Linz. Les billets ordinaires sont jusqu'à 50% plus avantageux que ceux des ÖBB (pris en compte pour la comparaison).
- › L'Angleterre se caractérise par des différences de prix extrêmes entre les catégories de titres de transport (les billets «Anytime» sont jusqu'à 5x plus onéreux que les billets aux heures creuses). La catégorie de titres de transport «Advanced» a été prise en considération pour déterminer les prix de transport (30% plus avantageuse que «Anytime» et jusqu'à 200% plus onéreuse que les billets aux heures creuses) (cf. chapitre 2.1).

Billets comparés pour des déplacements entre deux métropoles							
	CH	D	AT	I	F	NL	GB
Täglich							
Adultes	Abonnement général	Abt. parc.	Österreich-card	Abt. parc.	Abt. parc.	Altijd Vrij Jaar	Abt. parc.
Jeunes	Abonnement général	Abt. parc.	Österreich-card	Abt. parc.	Abt. parc.	Altijd Vrij Jaar *	Abt. parc.
Hebdomadaire							
Adultes	BO avec abt. ½ tarif	BO avec BahnCard 50	BO (WESTbahn)	BO	Abonnement Fréquent	BO	BO (Advanced)

Tableau 8: Billets comparés pour des déplacements entre deux métropoles

Genre de billets par segment cible et fréquence (BO: billet ordinaire / Abt. annuel: abonnement annuel / Abt. parc.: abonnement de parcours)

* Sans le bus, le tram et le métro

3.1.5. Indice de la qualité de l'offre

Les comparaisons de prix figurant au chapitre 3.1 ne prennent pas en considération la qualité de l'offre qui varie fortement dans les différents pays. Afin de pouvoir comparer les offres de manière complète, la qualité de l'offre est en plus prise en considération sur la base d'un indice composé des critères suivants:

Ponctualité dans le secteur Grandes lignes: pourcentage des trains Grandes lignes qui affichent un retard inférieur à 15 minutes. *Source: statistiques UIC 2014*

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 2014, Eurostat 2015*

Vitesse: vitesse moyenne des trains Grandes lignes entre deux grandes villes. *Source: horaire électronique (durée du trajet) et Google Maps (distance)*

Degré d'interconnexion des transports publics dans le pays concerné: 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 d'INFRAS*

Évaluation pour chaque critère							
Pays	Ch. de fer	Ponctualité GL	Densité de l'offre			Vitesse GL	Degré d'interconnexion
		≤15 minutes	Année 2014	Année 2014	MTkm/hab.	km/h	
			MTkm	Habitants			
AT	ÖBB	95.1%	127'061	8'506'889	14.9	108.1	moyen
D	DB AG	76.5%	825'467	80'767'463	10.2	137.4	moyen
F	SNCF	90.9%	442'889	65'889'148	6.7	204.8	bas
GB	ATOC	91.1%	524'356	64'351'155	8.1	111.0	moyen
I	FS	92.6%	262'787	60'782'668	4.3	149.5	moyen
NL	NS	87.1%	118'407	16'829'289	7.0	103.4	élevé
CH	SBB	99.0%	178'541	8'139'631	21.9	110.1	élevé

Tableau 9: Évaluation pour chaque critère

Valeurs atteintes par les pays en fonction des différents critères

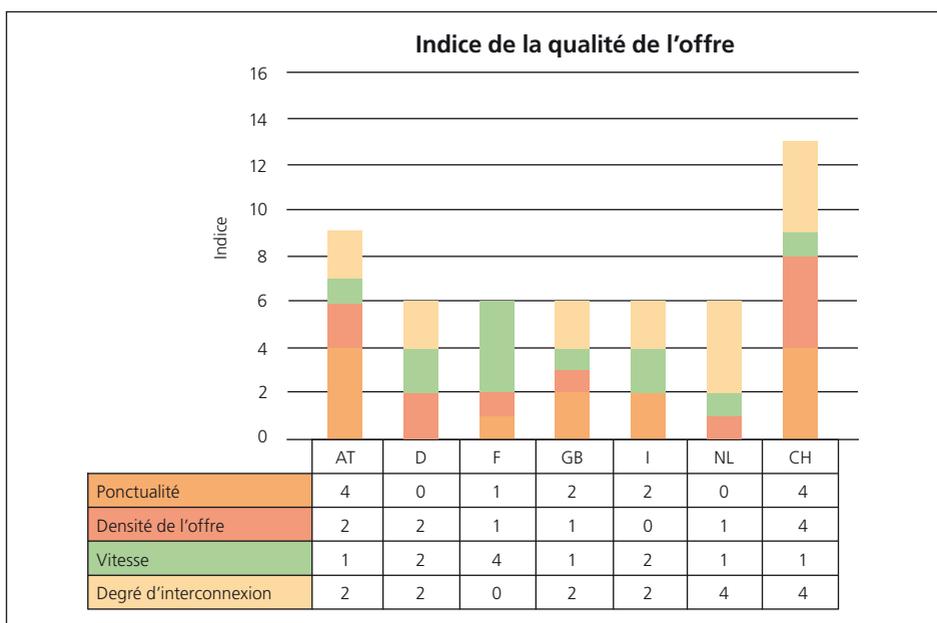
Chaque critère permet d'obtenir au maximum quatre points, la note de 4 étant la meilleure.

Ponctualité		Densité de l'offre		Vitesse GL		Degré d'interconnexion	
≤15 minutes	Points	MTkm/hab	Points	km/h	Points	Interconnexion	Points
>95.1%	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

Tableau 10: Tableau des points obtenus

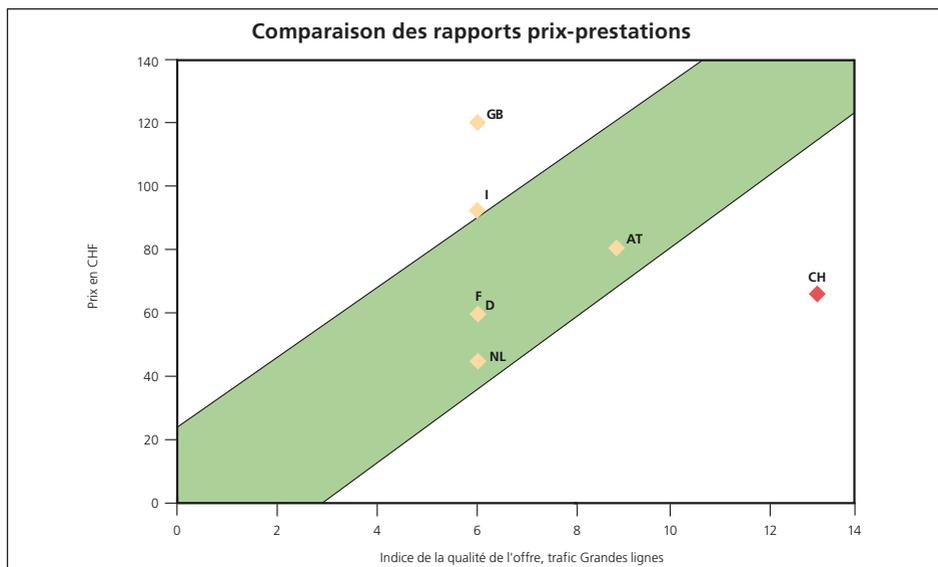
La somme des points obtenus par chaque pays correspond à l'indice pour la qualité de l'offre. Le nombre maximal de points par pays est 16.

Avec 13 points, la Suisse décroche la **première** place au classement général, avec les meilleurs résultats en matière de ponctualité, densité de l'offre et degré d'interconnexion. La Suisse n'obtient un faible nombre de points qu'en matière de vitesse. L'Autriche est en deuxième place au classement général avec 9 points. Elle réalise aussi un excellent résultat en matière de ponctualité. Les autres pays se partagent la troisième place avec 6 points chacun. Aucun point n'est obtenu par l'Allemagne et les Pays-Bas en matière de ponctualité, par l'Italie en matière de densité de l'offre et par la France en matière d'interconnexion. À l'inverse, la France obtient le nombre maximal de points en matière de vitesse et les Pays-Bas, en matière d'interconnexion des transports publics.



Graphique 9: Indice de qualité de l'offre = somme des points obtenus

Le Graphique 10 met en rapport la qualité de l'offre et le prix (adultes, déplacements dans le pays). La comparaison indique que la Suisse propose une qualité supérieure à la moyenne à des prix situés dans la moyenne. Du point de vue des clients, il s'agit de l'offre avec le rapport qualité-prix le plus intéressant.



Graphique 10: Comparaison des rapports prix-prestations (adultes, déplacements dans le pays)

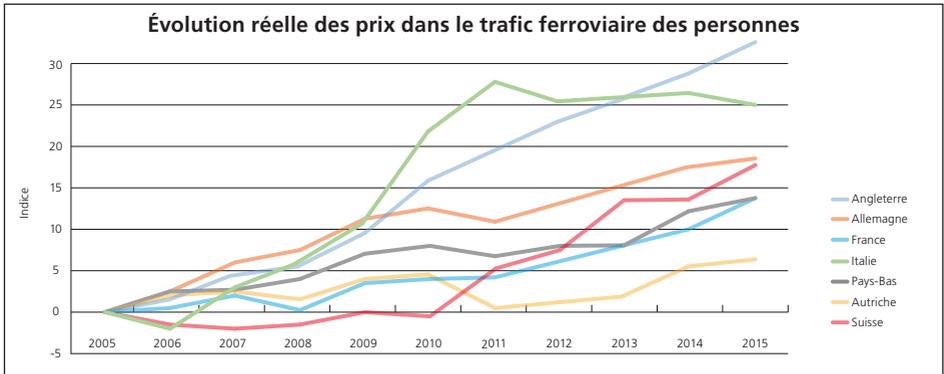
Rapport entre le prix (données corrigées des effets du pouvoir d'achat) et la qualité de l'offre pour les déplacements dans le pays (Zurich–Bivio, 132 km).

Explication: pour un déplacement dans le pays sur une distance de 132 km, un passager dépensera (données corrigées des effets du pouvoir d'achat) CHF 82 en Autriche et à peine CHF 68 en Suisse. Pour un prix inférieur de quelque 15%, les passagers suisses bénéficient d'une qualité nettement meilleure (13 points) qu'en Autriche (9 points).

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

Évolution des prix

Entre 2005 et 2015, les prix des transports publics en Suisse ont enregistré une hausse réelle de 17,8%. Ils sont restés stables entre 2005 et 2010 et ont nettement augmenté entre 2011 et 2015. Par rapport à la plupart des pays analysés, les prix des transports publics ont enregistré en Suisse une hausse supérieure à la moyenne depuis 2010.

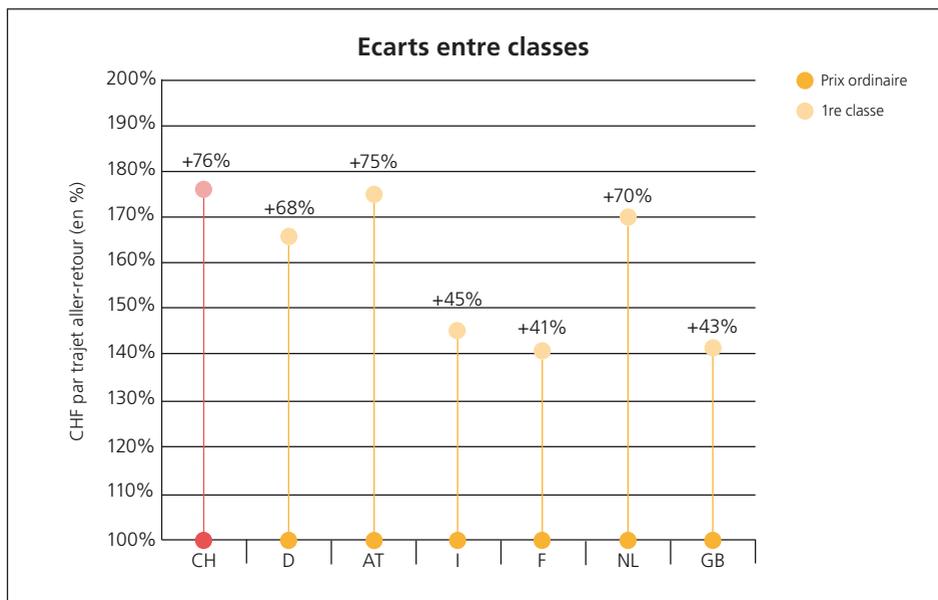


Graphique 11: Évolution réelle des prix dans le trafic ferroviaire des personnes
Indice de l'évolution des prix dans le trafic ferroviaire des personnes (2005=100)

Graphique INFRAS. Source: Eurostat 2016

3.3. ÉCARTS ENTRE LA 1RE CLASSE ET LA 2E CLASSE

Le Graphique 12 ci-après illustre pour chaque pays l'écart entre le billet de 1^{re} classe (adultes/aller-retour) et celui de 2^e classe pour un déplacement entre deux métropoles.



Graphique 12: Écarts entre la 1re classe et la 2e classe

Prix des billets en 1re classe (adultes/aller-retour) par rapport au prix des billets en 2e classe pour un déplacement entre deux métropoles

En Suisse, cet écart est de 76%, soit le résultat le plus élevé, mais de même ordre que ceux obtenus par l'Allemagne, l'Autriche et les Pays-Bas. L'écart est nettement moindre en Italie, en France et en Angleterre. Dans ces pays, les passagers paient entre 41% et 45% de plus pour un billet de 1re classe.

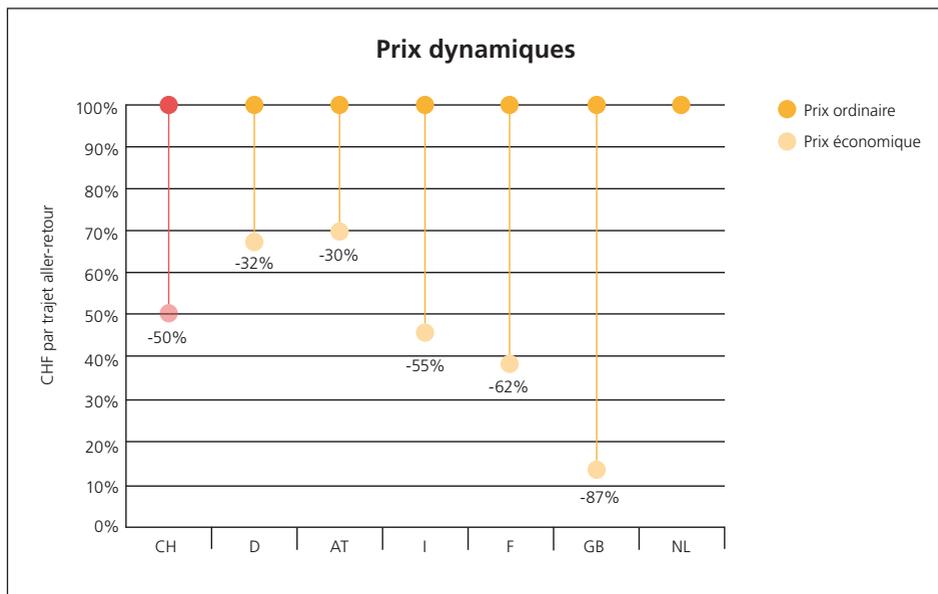
3.4. PRIX DYNAMIQUES

Depuis quelques années, les prix des billets sont de plus en plus souvent dynamiques.

En d'autres termes, ils dépendent du moment du voyage et de la réservation.

En comparaison avec l'étranger, l'offre en billets économiques (liaison ferroviaire) en Suisse est limitée en termes de volume. Quelque 100 000 billets économiques sont proposés chaque jour avec des rabais pouvant atteindre 50% sur certaines lignes. L'offre n'est pas valable pour les trajets au sein d'une communauté tarifaire. Depuis peu, l'offre est également disponible par le biais de l'application mobile CFF Mobile Ticket. Les offres disponibles sont directement affichées à l'achat d'un billet. Outre les billets économiques, la carte journalière «dès 9 heures» permet de voyager librement, en semaine, à partir de 9h00 (valable seulement avec l'abonnement ½ tarif).

Le Graphique 13 affiche pour chaque pays l'écart de prix entre le tarif ordinaire (2e classe aller-retour / adultes / sans carte de réduction) et le tarif économique (prix le plus favorable, adultes / sans carte de réduction: lié à l'utilisation d'un train précis ou à une heure de départ donnée, billet acheté à l'avance) pour le déplacement type entre deux métropoles (cf. ch. 2.1).



Graphique 13: Prix dynamiques

Prix dynamiques (adultes/aller-retour/sans carte de réduction) par rapport à un billet ordinaire pour un déplacement dans le pays. Pour l'Autriche, la comparaison a pris en compte les offres de WESTbahn (pas d'offre à prix économique des ÖBB pour le trajet Salzbourg – Linz).

Sur la ligne Zurich – Berne, les voyageurs paient jusqu'à 50% de moins avec un billet économique qu'avec un billet ordinaire. En comparaison avec les autres pays, ce résultat se situe dans la moyenne. Les rabais les plus importants sont octroyés en Angleterre. Le système de tarification y est fondé sur une forte différenciation des prix en fonction, outre de la longueur du trajet, de l'offre, de la demande et du moment où le billet est acheté. En Angleterre, les billets qui sont achetés à la dernière minute pour un train quelconque sont donc très chers. L'offre en prix dynamiques n'y est par ailleurs pas limitée aux déplacements pour les loisirs, mais cible aussi les navetteurs quotidiens et propose des prix dynamiques dans le trafic urbain également. Outre l'Angleterre, les prix dynamiques sont aussi répandus en particulier en France et en Italie, sans toutefois présenter des écarts de prix aussi importants. Aux Pays-Bas, il n'y a pas de billets économiques (billets ordinaires à prix réduit). Cependant, les personnes qui se déplacent régulièrement le week-end peuvent acheter un abonnement bon marché qui leur permet de circuler librement en train le week-end.

Remarques

- › Autriche: selon le trajet, les ÖBB proposent des offres économiques à partir de 9 euros (p. ex. Vienne – Linz au lieu de EUR 34.30 au tarif ordinaire). Le tarif économique n'est pas proposé sur la ligne Salzburg – Linz, raison pour laquelle les offres de WESTbahn ont été prises en compte.
- › Aux Pays-Bas, il n'y a pas de billets économiques pour les trajets individuels, mais les entreprises de transport proposent diverses offres d'abonnements avantageux, qui permettent par exemple de bénéficier d'une réduction de 40% sur le prix des billets aux heures creuses et de circuler librement le week-end.
- › En Suisse, en Autriche, en Allemagne et en Angleterre, les adultes peuvent combiner tarif économique et cartes de réduction.

3.5. TITRES DE TRANSPORT FORFAITAIRES

Des titres de transport forfaitaires analogues à l'AG suisse sont disponibles en Allemagne, en Autriche, en France et aux Pays-Bas. 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'État, etc.) et du prix. Les différences de prix sont importantes. Le Tableau 12 ci-après présente les prix et les prestations fournies dans chaque pays.

Titres de transport forfaitaires		
Offre	Prix pour 1 année en CHF (adultes) *	Prestations incluses
CFF: abonnement général	3655	Libre circulation sur le réseau 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 (tram 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	7496 (4563)	Est valable dans tous les trains des Chemins de fer allemands (DB) (trafic local et Grandes lignes) ainsi que sur certaines lignes de bus et de trains d'autres entreprises de transport.
ÖBB: ÖSTERREICHcard	2890 (1918)	Donne droit à la libre circulation sur le réseau des ÖBB et de quelques chemins de fer privés en Autriche.
SNCF: Abonnement Forfait France	18642 (11381)	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 (€ 1.50).
NS: OV-Jaarabonnement	7612 (5177)	Est valable dans tous les transports publics aux Pays-Bas: trains des NS et d'autres entreprises de transports et transports urbains (bus, tram et métro).

Tableau 12: Titres de transport forfaitaires

Abonnement général: prix (données corrigées des effets du pouvoir d'achat) et prestations; les indications entre parenthèses sont les prix sans correction des effets du pouvoir d'achat en CHF (taux mensuel moyen en juin 2016 (AFC 2016))

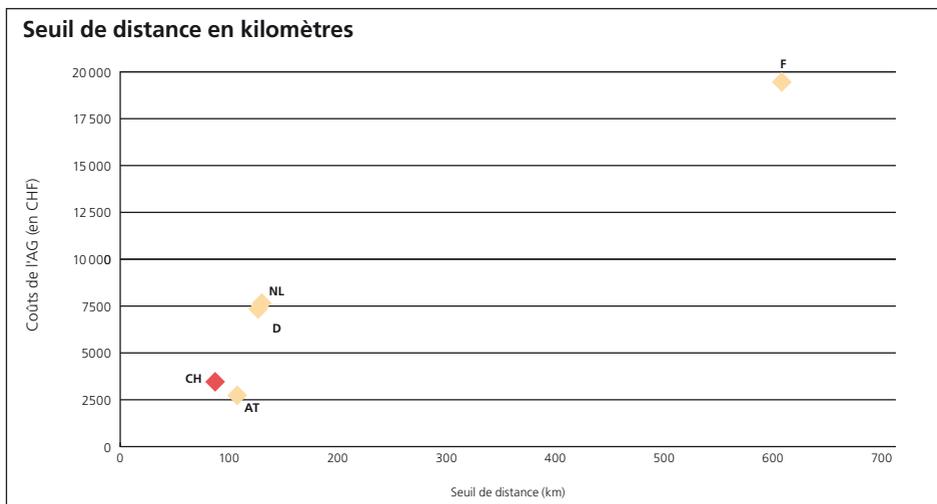
** Indications selon les prix publiés sur les sites Internet des prestataires et avec correction des effets du pouvoir d'achat selon l'indice PPA de l'OCDE 2015.*

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 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.

En Suisse, les personnes qui se déplacent chaque jour pour se rendre au travail ont intérêt à acheter un AG à partir d'un trajet (lieu de domicile – lieu de travail) de 80 kilomètres, rapporté au prix kilométrique sur la ligne de référence Zurich – Berne (Illustration 14).

En comparaison avec les autres pays, l'AG suisse est très intéressant en termes de prix, et ce en particulier en raison de la couverture (presque) totale du réseau de transports publics (trafic Grandes lignes, régional et local, avec quelques exceptions). Dans les autres pays analysés, le trafic régional et local est souvent exclus des prestations (Allemagne, Autriche et France). L'AG suisse affiche donc le meilleur rapport prix-prestations de tous les titres de transport forfaitaires analysés.



Graphique 14: Seuil de distance kilométrique des titres de transport forfaitaires (données corrigées des effets du pouvoir d'achat)

Seuil de distance kilométrique de l'abonnement général

Explication: à l'aune du prix kilométrique du trajet Berne-Zurich (abonnement de parcours), un AG vaut la peine en Suisse pour un navetteur voyageant (lieu de domicile-lieu de travail) 80 kilomètres ou plus, pour un prix de vente de CHF 3655. Aux Pays-Bas, un AG coûte CHF 7815 (données corrigées des effets du pouvoir d'achat) et le seuil de distance, rapporté au prix kilométrique du trajet Amsterdam-Eindhoven (abonnement de parcours), est de 130 kilomètres.

Comparaison de prix 2013–2016

Le calcul des prix des transports publics dans les sept pays a été effectué selon la même méthode qu'en 2013, ce qui permet une comparaison entre les deux études.

De manière générale, les variations de prix entre 2013 et 2016 sont dues à trois facteurs: ajustements de prix spécifiques à certains billets, variation du niveau général des prix et évolution des taux de change. L'analyse de ces causes n'est pas l'objet de la présente étude et n'est pas approfondie ici. En Suisse, l'indice PPA est passé de 1,53 à 1,45 entre 2012 et 2015. Cela signifie soit que les prix en Suisse ont baissé alors qu'ils sont restés stables à l'étranger (référence: dollar US), soit que les prix à l'étranger ont augmenté. Aux Pays-Bas, en Autriche et en Angleterre, l'indice a progressé, ce qui étaye l'hypothèse que les prix ont augmenté depuis 2012 (par rapport au référentiel). Dans les autres pays, l'indice est resté constant ou a légèrement baissé. Dans l'ensemble, les différences entre les pays (en comparaison au référentiel) ont baissé.

Tableau 13: OCDE Purchasing Power Parities for Actual Individual Consumption 2012/2015

OCDE Purchasing Power Parities for Actual Individual Consumption 2012/2015							
Indice PPA	Suisse	Allemagne	Autriche	Italie	France	Pays-Bas	Angleterre
2012	1.53	0.79	0.85	0.82	0.86	0.86	0.67
2015	1.45	0.79	0.86	0.79	0.83	0.88	0.76

Tableau 13: OCDE Purchasing Power Parities for Actual Individual Consumption 2012/2015

Tableau INFRAS. Source: OCDE 2016 en collaboration avec EUROSTAT et l'OFS

Déplacements dans le périmètre d'une métropole

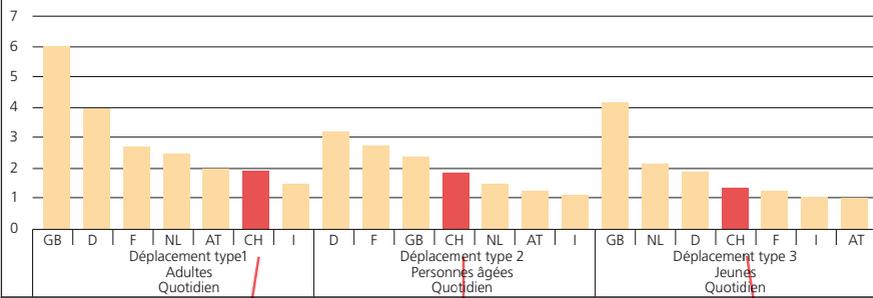
Dans l'ensemble, la position de la Suisse entre 2013 et 2016 est restée plus ou moins identique. En termes de prix, la Suisse se trouve toujours dans la moyenne. Elle a perdu un rang chez les adultes, mais en a gagné un chez les jeunes. En Autriche, les prix ont fortement baissé chez les adultes en raison d'une réduction tarifaire (espace de mobilité de la communauté tarifaire Verkehrsverbund Tirol).

Déplacements dans l'espace de mobilité d'une métropole

Par rapport à 2013 et aux autres pays analysés, la Suisse est relativement stable. Pour les personnes se déplaçant fréquemment, les différences de prix ne changent pas entre les pays. Les adultes qui se déplacent occasionnellement paient des prix légèrement plus élevés par rapport aux autres pays analysés. Outre des variations au niveau du prix et du taux de change, cette évolution est due à d'autres offres (abonnement ZOU! à Marseille), de nouvelles offres (désormais, l'abonnement Forfait navigo à Paris est valable pour toutes les zones) ou de réductions tarifaires (jusqu'à 70% de prix meilleur marché dans la communauté tarifaire Verkehrsverbund Tirol, en Autriche).

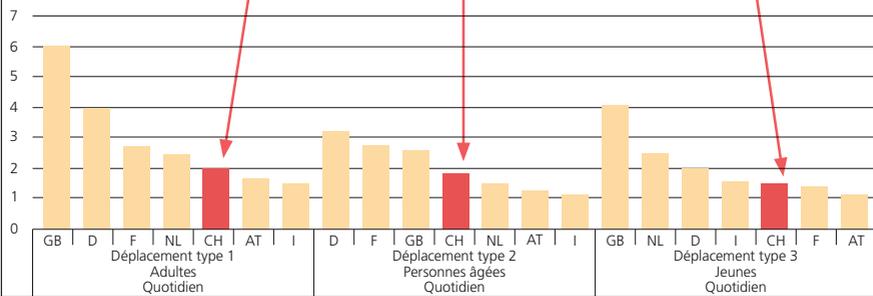
Variations 2013 - 2016 Déplacements dans le périmètre d'une métropole

CHF par jour de l'année



2013

CHF par jour de l'année

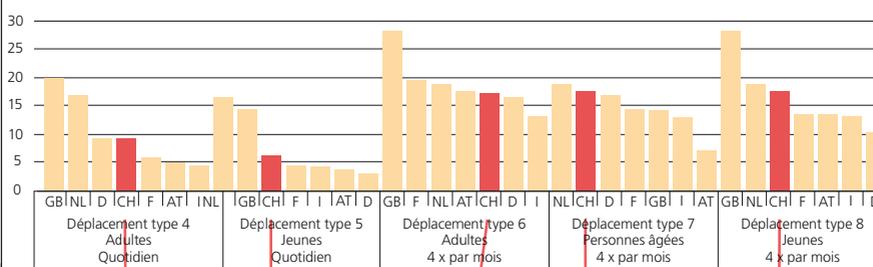


2016

Graphique 15: Variations 2013 - 2016 Déplacements dans le périmètre d'une métropole

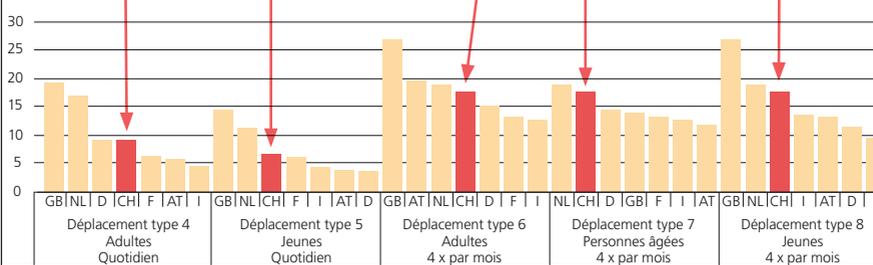
Variations 2013 - 2016 Déplacements dans l'espace de mobilité d'une métropole

CHF par jour ouvré / trajet aller-retour



2013

CHF par jour ouvré / trajet aller-retour

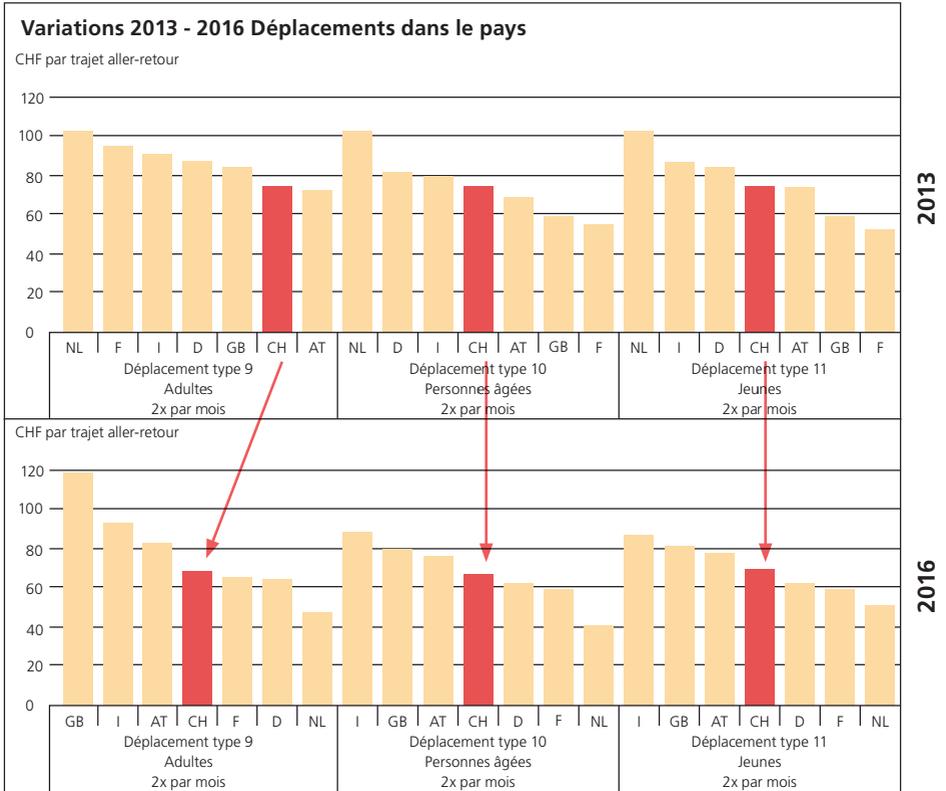


2016

Graphique 16: Variations 2013 - 2016 Déplacements dans l'espace de mobilité d'une métropole

Déplacement dans le pays

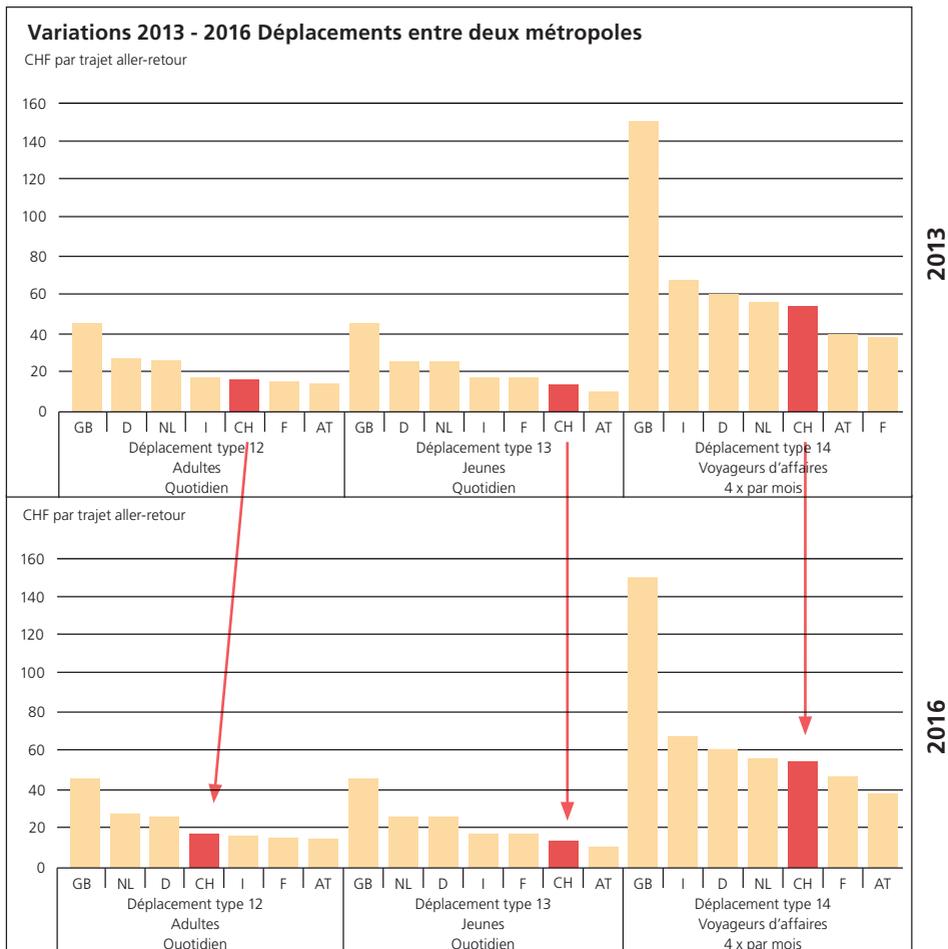
Les prix des déplacements dans le pays ont légèrement augmenté par rapport à l'étranger. Les adultes paient davantage. La position de l'Angleterre et des Pays-Bas a fortement changé parmi les pays analysés. La présente étude prenant désormais en compte l'abonnement Weekend Vrij, les Pays-Bas ont pris une position de tête. Les déplacements dans le pays sont les plus onéreux en Angleterre et en Italie. À cet égard, il convient de prendre en considération qu'une forte différenciation des prix est notamment appliquée dans le trafic Grandes lignes, ce qui complique la comparaison entre deux heures de voyage différentes et peut ainsi modifier les positions d'une année à l'autre.



Graphique 17: Variations 2013 - 2016 Déplacements dans le pays

Déplacement entre deux métropoles

Il n'y a pas de grandes variations entre les pays entre 2013 et 2016. La Suisse a pu conserver sa position de tête en matière de prix pour les jeunes, mais elle perd un rang chez les adultes. L'Autriche conserve la tête pour tous les groupes cibles et l'Angleterre pratique de loin les prix les plus élevés.



Graphique 18: Variations 2013 - 2016 Déplacements entre deux métropoles

Si l'on considère l'ensemble des déplacements types, la position tarifaire (classement) des transports publics suisses a légèrement été décalée vers la gauche entre 2013 et 2016. Compte tenu de l'excellente qualité proposée, la Suisse offre un rapport prix-prestations supérieur à la moyenne.

Considérations finales

Si l'on considère tous les déplacements types, les prix des transports publics suisses se situent dans la moyenne.

En tenant compte du pouvoir d'achat, les transports publics suisses obtiennent de bons résultats en comparaison avec les pays européens analysés. Les prix se situent en majorité dans la moyenne. Pour le détail, les résultats sont les suivants:

- › **Villes:** comparativement, les prix sont avantageux dans les villes suisses. Ce constat vaut aussi pour les personnes âgées, mais à certaines conditions. La plupart des villes dans les pays analysés proposent des réductions aux personnes âgées. En ce qui concerne les deux villes suisses analysées, de telles réductions sont proposées à Lausanne, pas à Zurich. Ces deux explications conjointes expliquent la position quelque peu désavantageuse de la Suisse en matière de prix pour les personnes âgées.
- › **Espace de mobilité des métropoles:** en ce qui concerne les déplacements quotidiens (abonnements), la Suisse se situe dans la moyenne. Pour les déplacements occasionnels (billet ordinaire), la Suisse est relativement onéreuse à titre comparatif pour les personnes âgées et les jeunes. La cause en est que ni les personnes âgées, ni les jeunes ne bénéficient d'une réduction spéciale sur le prix des billets ordinaires. L'abonnement demi-tarif, très répandu en Suisse, permet à tous les passagers adultes de voyager à moitié prix.
- › **Déplacements dans le pays:** les prix des transports publics suisses se situent dans la moyenne. Par rapport à 2013, la position de la Suisse s'est dégradée. La cause n'en est pas des hausses de prix en Suisse, mais des baisses de prix en Allemagne et aux Pays-Bas. Aux Pays-Bas, nous avons pris en compte dans l'étude 2016 un billet économique dont nous n'avions pas encore tenu compte en 2013, ce qui a fortement amélioré la position de ce pays.
- › **Déplacements entre deux villes:** à titre comparatif, les prix sont avantageux. Les personnes voyageant plus de 80 km par jour ont intérêt à acheter un AG. L'AG Junior permet aux jeunes (16-25 ans) de voyager de manière très avantageuse. Les personnes ne se déplaçant pas chaque jour pour des raisons professionnelles paient trois fois plus que les navetteurs disposant d'un AG. Dans le même temps, ils voyagent à bon compte à titre de comparaison avec les autres pays analysés.

La qualité de l'offre des transports publics suisses est très élevée

La Suisse dispose de la meilleure qualité d'offre (ponctualité, densité de l'offre, vitesse et degré d'interconnexion). Si l'on considère les prix qui se situent dans la moyenne à titre comparatif, la Suisse propose aux passagers le meilleur rapport prix-prestations.

Un billet pour un voyage

En Suisse et, depuis peu, en Autriche, il est possible de voyager dans tout le pays avec un seul billet (service direct) et de bénéficier des prestations de plusieurs entreprises de transport. Les billetteries en ligne et les applications permettent d'acheter des billets en une seule fois.

Billets économiques et offres aux heures creuses

Les offres d'abonnements limités au niveau horaire et de billets ordinaires dont le prix dépend du moment du voyage et de la réservation sont très répandues à l'étranger et ne cessent de se développer. En général, ces billets ne permettent de prendre qu'un certain train, ce qui restreint partout le libre choix en la matière. Les prix les plus dynamiques sont pratiqués en Angleterre, où des billets économiques et abonnements sont proposés pour le trafic local et Grandes lignes. Les CFF proposent eux aussi de plus en plus souvent des billets économiques. Nous n'avons par contre trouvé dans aucun pays des billets économiques pour les déplacements avec plusieurs moyens de transport. Pour le trajet entre Zurich et Bivio par exemple, le service direct (SD) prévaut: un billet pour un voyage. Il n'y a pas de billets économiques au sens strict du terme dans le SD. Pour bénéficier de billets économiques dans le système de SD, il faut acheter plusieurs billets. Il y a alors des offres promotionnelles telles que la carte journalière duo.

Écarts entre la 1^{re} classe et la 2^e classe

En Suisse, l'écart entre la 1^{re} classe et la 2^e classe (+76%) est de même ampleur qu'en Allemagne, en Autriche et aux Pays-Bas. En Italie, en France et en Angleterre, cet écart est nettement moindre.

Le rapport prix-prestations de l'AG est excellent

Contrairement à la plupart des titres de transport forfaitaires proposés dans les autres pays analysés, l'AG suisse est valable non seulement sur le réseau des chemins de fer nationaux, mais aussi pour le trafic local et régional. L'AG s'avère rentable pour un navetteur effectuant chaque jour un trajet d'au moins 80 km entre son lieu de domicile et son lieu de travail.

Comparaison de prix 2013 – 2016

Si l'on considère tous les déplacements types, la position de la Suisse par rapport à 2013 s'est quelque peu détériorée pour quelques déplacements types en comparaison avec les six autres pays européens considérés. En cause avant tout, des réductions de prix ponctuelles (notamment les billets économiques) dans les pays analysés (AT, NL). En ce qui concerne la qualité de l'offre, la Suisse conserve la tête avec une large avance, raison pour laquelle le rapport prix-prestations des transports publics est toujours de très haut niveau.

Pays voisins

Si l'on prend en considération tous les déplacements types analysés, les Anglais doivent payer le plus pour utiliser les transports publics. De telles affirmations générales ne sont pas possibles pour les autres pays. Les déplacements sont parfois plus onéreux à titre comparatif et parfois avantageux.

Évolution à long terme des prix des transports publics

En Suisse, les prix des transports publics sont demeurés stables en valeurs réelles entre 2005 et 2010, alors qu'ils ont augmenté dans les autres pays analysés. Entre 2011 et 2015, les prix ont augmenté de 17,8% en valeur réelle en Suisse. Les augmentations de prix réelles servent à financer les importants développements de l'offre ces dernières années. Sur toute la période, les augmentations de prix réelles en Suisse se situent dans la moyenne des autres pays analysés.

Abréviations

AG	Abonnement général (Suisse)
AT	Autriche
CH	Suisse
D	Allemagne
F	France
GB	Angleterre
I	Italie
NL	Pays-Bas
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.t-l.ch
www.zpass.ch
www.zvv.ch

Allemagne:

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

Autriche:

www.ivb.at
www.oebb.at
www.vmobil.at
www.vor.at
www.vvt.at
<https://westbahn.at>
www.wienerlinien.at

Italie:

www.atac.roma.it
www.atm-mi.it
www.cotralspa.it
www.sii.bz.it
www.trenitalia.com

France:

www.ratp.fr
www.rbus-transport.com
www.regionpaca.fr
www.rtm.fr
www.sncf.com
www.ter.sncf.com
www.transilien.com

Pays-Bas:

<https://duo.nl>
www.gvb.nl
www.ns.nl
www.ret.nl
<http://9292.nl>

Angleterre:

www.networkwestmidlands.com
<http://oip.nationalrail.co.uk>
www.stagecoachbus.com
www.tfl.gov.uk

