



OFT, 6 mars 2013

Bases de la différenciation des prix en transports publics

Rapport du Conseil fédéral en exécution du Postulat 10.3713, Bieri

Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-03-25/117

A) Mandat / teneur du postulat

Suite au Postulat 10.3713 (Bieri), le Conseil fédéral a été invité, le 28 septembre 2010, à dresser un rapport sur le potentiel d'améliorations dans le système des prix des transports publics. Dans sa réponse du 24 novembre 2010, le Conseil fédéral a proposé l'adoption du postulat. Le texte du postulat, traité le 16 décembre 2010 au Conseil des Etats puis transmis au Conseil fédéral, a la teneur suivante:

« Le Conseil fédéral est chargé d'étudier les moyens d'améliorer la transparence en matière de coûts et d'usage dans le système de prix des transports publics de personnes. Il examinera plus particulièrement la possibilité de mettre en place une billetterie électronique (système d'E-Ticketing). »



B) Point de la situation / compétences en matière de système tarifaire¹

En Suisse, les entreprises de transport (ET) sont compétentes pour la structuration et la fixation des tarifs des transports publics (TP). La Confédération influe sur le processus de tarification par divers canaux.

Les valeurs de référence pour le rôle de la Confédération et pour sa marge d'influence dans la tarification sont ancrées juridiquement dans la nouvelle loi sur le transport de voyageurs (en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2010), dans la loi sur les chemins de fer et dans diverses ordonnances.

1. Bases légales

Les prescriptions légales de la loi sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1), de l'ordonnance sur le transport de voyageurs (OTV ; RS 745.11) et de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV ; RS 745.16) régissent de manière générale la tarification en transport public grandes lignes, régional et local. La Confédération émet ainsi des prescriptions générales de structuration des tarifs des TP dans toute la Suisse : l'obligation de publier des tarifs des ET possédant des lignes concessionnaires, l'application des mêmes tarifs aux clients se trouvant dans une situation identique (art. 15 LTV), un seul contrat de transport pour tout le voyage (principe du « service direct », art. 16 LTV), communautés tarifaires (art. 17 LTV) et allègements tarifaires indemnisés par les commanditaires (art. 28, al. 4 LTV, art. 31 OITRV). La loi sur les chemins de fer et l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire régissent dans ce cas les redevances d'utilisation de l'infrastructure, appelées prix du sillon.

Dans la répartition des rôles prescrite par la loi, la Confédération exerce d'abord, par le biais de son service compétent, l'Office fédéral des transports (OFT), une fonction de surveillance. Celui-ci surveille la constitution du service direct et en approuve l'organisation. Son rôle dans la tarification est formulé de manière modérée : il se concentre sur l'intégration et sur l'équité des tarifs. L'OFT entre en jeu lorsque la loi sur le transport de voyageurs n'est pas respectée. Si un contrat de transport complet fait défaut dans l'offre, l'OFT peut en ordonner un (art. 17, al. 4, LTV). Dans la structuration des tarifs (assortiment, différenciation des prix, niveau de prix), les ET jouissent d'une considérable autonomie.

Mais en révisant l'art. 15 LTV qui entre en vigueur le 1^{er} juillet 2013, le gouvernement va mettre en place les axes de guidage de la tarification. Un des principes à respecter est celui de la tarification selon l'étendue et la qualité de la prestation et selon les coûts de l'offre de prestations. Les tarifs doivent servir à réaliser des produits appropriés. Les entreprises peuvent aussi structurer les tarifs de manière à émousser les pointes de la demande et à égaliser le taux d'utilisation des véhicules et de l'infrastructure ; cela étant, les titres de transport au tarif ordinaire doivent être valables indépendamment de l'heure de la journée et de la catégorie de moyen de transport.

¹ Source INFRAS, EVALUATION TARIFGESTALTUNG IM PERSONENVERKEHR, rapport final, 29 mars 2010 (Ces informations sont uniquement disponibles en allemand)



2. Paysage des tarifs et ses intervenants

La Confédération, notamment le DETEC (OFT et Secrétariat général), le DFF et le DEFR, influe directement ou indirectement sur la politique des prix en transport régional des voyageurs, et ce, à divers titres : elle agit en qualité d'autorité de surveillance (respect des lois), de régulateur (attribution des sillons, prix du sillon), de commanditaire (trafic régional ayant droit aux indemnités), de propriétaire des CFF et de surveillant des prix.

Le paysage actuel des tarifs est conditionné par deux développements : celui du service direct (SD) dans le cadre des prescriptions des lois fédérales et celui des communautés sous influence des cantons commanditaires. En service direct, les ET fixent elles-mêmes leurs tarifs à l'intérieur d'une marge de manœuvre donnée. Les autres paramètres de tarification (par ex. rabais, prix majoré 1^{re} classe), les dispositions tarifaires (par ex. limites d'âge, validité) et l'assortiment (par ex. titres de transport à l'unité, abonnements) sont fixés et développés en commun. Les ET jouissent de l'autonomie tarifaire.

Les titres de transport sont valables selon le principe « distance et durée » dans la vingtaine de communautés tarifaires de Suisse, sauf dans la communauté tarifaire Suisse du nord-ouest (TNW). Le titre de transport donne droit en règle générale à l'utilisation de tous les moyens de transport dans des zones prédéfinies. A la différence du service direct, les ET ne peuvent pas fixer seules les tarifs dans les communautés. Le niveau de prix et l'assortiment sont fixés en commun par les ET et les cantons (commanditaires des transports régional et local). Le Zürcher Verkehrsverbund fait exception : le canton décide seul des tarifs. Comme les zones d'attraction des pendulaires dépassent de plus en plus les limites des communautés tarifaires, le besoin de solutions englobant plusieurs communautés augmente. Pour la première fois en Suisse, une telle solution fondée sur le principe « distance et durée » a été trouvée avec le Z-Pass pour l'espace métropolitain de Zurich. Des développements analogues sont à l'étude entre Genève et Lausanne, dans la région de Bâle (communauté tarifaire trinationale) et dans la région Suisse orientale / Vorarlberg. De plus, la branche est en train d'élaborer une solution à partir du principe « ligne et zone ».

Dans l'ensemble, le paysage des tarifs actuel est hétérogène. Le service direct et les communautés tarifaires ne sont reliés que sur certains points. Les voyageurs qui achètent des titres de transport à l'unité doivent donc souvent en acheter plusieurs et sont confrontés à différentes dispositions tarifaires. Ceux qui possèdent un titre de transport forfaitaire valable dans toute la Suisse (AG ou carte journalière) n'ont pas ce problème. L'intégration tarifaire insuffisante et le besoin de tarifs très différenciés du trafic grandes lignes et du trafic touristique ont été les déclencheurs du projet « Futur système de prix des TP suisses » en 2008. Le but est de rendre le paysage actuel des tarifs plus simple pour le passager tout en augmentant la liberté d'action des intervenants dans la configuration de l'assortiment et des prix. Le paysage des tarifs évolue dans toute l'Europe vers une plus forte différenciation des prix dans le but d'améliorer la compétitivité par rapport aux compagnies aériennes, de mieux gérer la demande ou d'exploiter la marge de paiement. Ce dernier but est au centre des réflexions des communautés allemandes.



3. Tarification

Les prix au détail des TP ont suivi la courbe du renchérissement au cours des dix dernières années. Dans la décennie depuis le 1^{er} janvier 2001 jusqu'à début décembre (changement d'horaire) 2010, le renchérissement (8,7 %) et la hausse des prix normaux (8,5 % pour les deux classes) étaient proches. En ce qui concerne l'abonnement demi-tarif (ADT), seul l'ADT sur 2 ans a davantage augmenté. Le reste n'a pas changé et le prix le plus avantageux par année n'a également augmenté que de 5 %. Les AG par contre ont augmenté un peu plus que le renchérissement : de 10 % (2^e classe) et de 11 % (1^{re} classe).

Avec la mesure tarifaire prise pour l'année d'horaire 2011, le rabais sur les billets aller-retour a été abandonné ; par contre le prix du billet simple course n'a que modérément augmenté (2 %).

Si l'on intègre la mesure tarifaire prise en 2011 dans la considération sur l'évolution des coûts (11 ans : de 2001 à début décembre [changement d'horaire] 2011), l'augmentation relativement forte (absorbée sans problème par le marché) de l'année 2011 a des effets nets sur l'ADT, atteignant 35 % pour le type d'abonnement le moins vendu, à savoir l'ADT de deux ans, tandis qu'elle est de 10 % pour l'ADT annuel, de 14 % pour l'ADT de trois ans et de 21 % pour le prix le plus avantageux par année. Au cours de ces 11 années, l'AG a renchéri par contre de respectivement 18 % (2^e classe) et de 17 % (1^{re} classe). Ces hausses de prix différenciées ont également eu lieu en décembre 2012.

Date/année	ADT 1 an	ADT 2 ans	ADT 3 ans	ADT abon.
01.01.2001	CHF 150	CHF 222		
01.05.2002	CHF 150	CHF 250	CHF 350	
01.05.2008	CHF 150	CHF 250	CHF 350	CHF 135
12.12.2010	CHF 165	CHF 300	CHF 400	CHF 135
09.12.2012	CHF 175	CHF 330	CHF 450	CHF 150

Les titres de transport unitaires du service direct (SD) représentent un tiers des produits du transport suisse des voyageurs (de 4,3 milliards de francs en 2008), les titres de transport forfaitaires valables dans toute la Suisse (AG, ADT, CJ [carte journalière] etc.) le deuxième tiers, et le dernier tiers vient des titres de transport communautaires. Les possibilités des ET d'influencer leurs recettes par le biais des tarifs varient en fonction de l'origine des recettes. Les recettes en provenance des communautés, par ex., se basent sur des clés de répartition fondées sur la consommation et concertées quant aux voyageurs-km et aux courses partielles à appliquer, et elles dépendent des tarifs communautaires. Ceux-ci sont déterminés en commun au sein des communautés par les intervenants. L'influence de chaque ET est limitée. Il en va plus ou moins de même des recettes des titres de transport forfaitaire (AG, ADT, CJ). Elles sont également distribuées selon une clé de répartition. Les ET participantes fixent les prix en commun. Elles exercent en revanche une influence directe sur la fixation des prix des abonnements de parcours en service direct ; la hausse de celui-ci est négociée à chaque fois avec le surveillant des prix.



La structuration des tarifs donne lieu dans la pratique à divers conflits d'objectifs entre les intervenants :

- Prix reflétant la vérité des coûts contre système simple avec prix forfaitaires : une forte différenciation des prix permet une exploitation maximale de la marge de paiement ainsi qu'une structuration des prix reflétant la vérité des coûts. Une telle différenciation risque de rendre le système des prix opaque et difficilement vérifiable. Un système des prix simple avec une majorité de prix forfaitaires constitue le pôle opposé. Mais un tel système avantage à nouveau ceux qui parcourent de nombreux kilomètres, ce qui est discutable quant à l'équité des prix. Des études montrent que les systèmes de prix complexes influent négativement sur la satisfaction des clients et la fidélisation de la clientèle, mais que l'on peut compenser cet effet au moyen d'une communication claire. La réaction aux éléments de différenciation des prix dépend de la flexibilité des passagers : les pendulaires sont notamment peu flexibles ; il se peut que des clients réguliers disparaissent.
- Augmentation de prix sur les tronçons de haute valeur qualitative contre transfert sur d'autres modes de transport : une différenciation des prix avec imputation reflétant la vérité des coûts doit aussi être considérée sous l'angle de l'effet de répartition modale : l'élasticité des prix met en évidence que si les prix des TP augmentent de manière démesurée, il faut s'attendre entre autres à un retour au trafic individuel motorisé (TIM).
- Amélioration de la répartition modale avec des tarifs avantageux et de fortes incitations aux heures de pointe contre imputation des coûts marginaux : des tarifs avantageux incitent à prendre les TP. Ces incitations peuvent par ex. s'adresser aux pendulaires, aux excursionnistes ou à certains tronçons. Mais si la politique des prix poursuit un tel objectif, il est difficile de parvenir à une exploitation couvrant ses coûts, car les coûts marginaux sont surtout élevés aux heures de pointe où la proportion de pendulaires est forte.

Approches intégratives : le service direct (SD) et les communautés tarifaires sont reliés entre eux sur certains points par des « City-Tickets » qui donnent droit au voyage de A à B et à tous les moyens de transport dans la zone de la ville de départ et/ou du but du voyage. Les City-Tickets sont actuellement vendus pour les principales villes de Suisse (environ 40 destinations, tendance croissante). A côté du City-Ticket, il existe aussi l'InterAbo qui relie ponctuellement le SD et les communautés tarifaires. Il s'agit de cartes mensuelles ou annuelles qui rattachent des zones communautaires à une ou plusieurs lignes du SD. Les relations offertes sont négociées bilatéralement ; il n'existe pas d'« automatisme » pour ce genre d'abonnements.

Mais il existe aussi quelques entreprises de trafic local ou de trafic touristique qui n'opèrent ni en SD ni dans une communauté tarifaire. Elles ne participent pas aux titres de transport continus et fixent leurs tarifs selon leur propre marge d'appréciation.

Dans l'ensemble, le paysage actuel des tarifs est hétérogène. Si l'on voyage avec un AG ou une carte journalière, on ne s'en rend pas compte. Au plus, il faut verser des suppléments sur les lignes spéciales en région de montagne et sur les lignes nocturnes, ce qui concerne aussi les voyageurs munis de titres de transport forfaitaires. Ces derniers sont généralement très satisfaits des options que



ces titres de transport offrent. D'autres voyageurs ont souvent besoin de plusieurs billets et sont confrontés à différentes dispositions tarifaires, car :

- il n'est pas possible de voyager à tous les arrêts des TP en Suisse avec un seul titre de transport ;
- les règles d'utilisation des tickets du SD et des communautés diffèrent en principe et entre les communautés sur certains points ;
- il n'existe que pour environ 40 villes des City-Tickets donnant droit à l'accès aux moyens de transport de la ville de départ et d'arrivée ainsi que sur le tronçon qui les relie.

4. Forces et faiblesses du système tarifaire suisse

Compte tenu des objectifs généraux du système tarifaire suisse actuel (convivialité, transparence, cohérence, égalité de traitement), on peut y déceler les forces et les faiblesses suivantes :

- Le système tarifaire est très facile à utiliser, notamment avec le service direct et les titres de transport forfaitaires, et peut être qualifié d'USP (unique selling proposition, enseigne) proprement dite de la Suisse.
- L'évolution des communautés a donné naissance à un deuxième niveau de tarif, qui offre un haut degré de confort au sein des territoires des communautés, mais dont l'harmonisation est inégale et qui pose à présent des problèmes d'interface. Le manque d'harmonisation des dispositions tarifaires et de l'assortiment des titres de transport et les nombreuses interfaces avec le SD et les communautés tarifaires voisines restreignent la convivialité.
- La différenciation tarifaire est trop faible. En règle générale, les extensions de l'offre (amélioration de la qualité) n'exploitent pas au maximum la marge de paiement des clients. La capacité de rendement des titres de transport forfaitaires, notamment, est inférieure à la moyenne. Mais une augmentation générale de ces titres de transport ne résout pas encore le problème du rendement des TP. Ce sont précisément les clients qui évaluent d'abord le confort des offres forfaitaires qui seraient les premiers à « sauter du train ». Pour ces clients, la branche développe actuellement des options qui devraient être introduites à partir de 2015 environ.

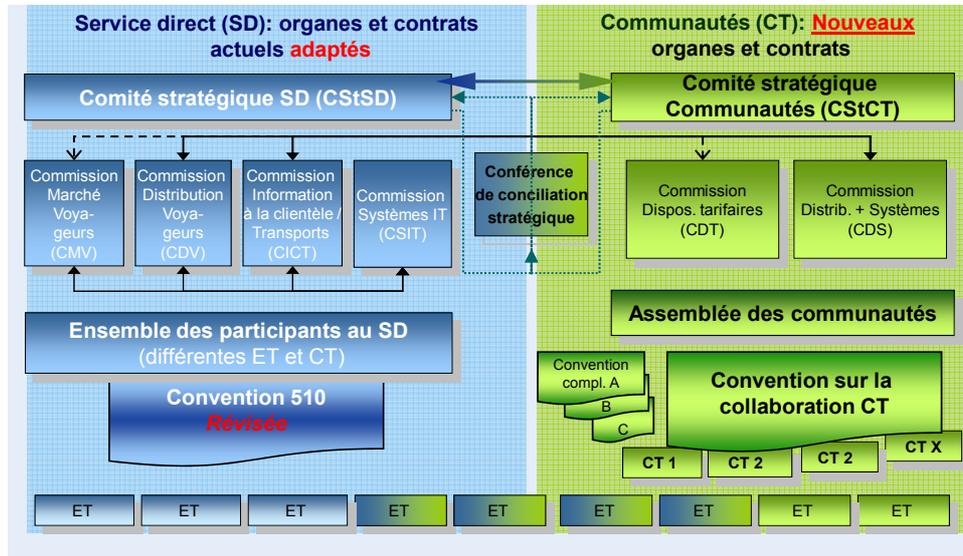
5. Perfectionnement organisationnel du SD et des communautés

Le service direct et les communautés tarifaires se recoupent de plus en plus, d'où un besoin d'harmonisation de la politique tarifaire. Pour ce faire, il faut un organe stratégique auquel siègent des représentants de tous les secteurs des transports, des ET et des commanditaires de toute la Suisse.

Dans ce but, les communautés tarifaires ont fondé en janvier 2012 un organe factier appelé Comité stratégique des communautés tarifaires (CSCT). La Confédération (représentée par l'OFT) et la totalité des cantons y siègent avec un membre et une voix chacun pour les décisions liées à l'art. 28 de la loi sur le transport de voyageurs. La même chose a été mise en place du côté du SD et l'organisation actuelle a été remaniée. La réunion constituante du Comité stratégique du service direct (CSSD) a eu lieu le 6 avril 2011. Les deux organes abordent désormais en commun les questions générales.



Organisation du SD et des CT



Le CSSD est présidé par Ueli Stückelberger, directeur de l'Union des transports publics (UTP). Les membres ayant droit de vote sont élus par le comité de l'UTP (à l'exception des CFF et de CarPostal qui désignent eux-mêmes leurs représentants).²

Le CSCT est présidé par Christoph Stucki, président de la Communauté tarifaire intégrale de Genève (unireso). Les membres ayant droit de vote sont élus par l'assemblée des communautés³, à l'exception des deux représentants des CFF et de CarPostal qui participent à plus des deux tiers de toutes les communautés de Suisse.

² Composition actuelle du CSSD: Hans Amacker, Directeur Rhätische Bahn AG; Vincent Ducrot, Directeur Transports publics fribourgeois SA; Bernard Guillelmon, Président de la direction administrative BLS AG; Michel Joye, Directeur Transports publics de la région lausannoise SA; Franz Kagerbauer, Directeur Zürcher Verkehrsverbund ZVV; Fernando Lehner, Président de la direction administrative Matterhorn Gotthard Bahn; Jeannine Pilloud, Chef Trafic voyageurs CFF SA; Daniel Schlatter, membre de la direction administrative CarPostal Suisse SA; Norbert Schmassmann, Directeur Verkehrsbetriebe Luzern AG. A ces 9 membres ayant le droit de vote s'ajoutent encore les membres qui ont un droit de vote restreint (suivant le dossier): Andreas Büttiker, Chef Tarifverbund Nordwestschweiz; Pierre-André Meyrat, Directeur suppléant Office fédéral des transports; Christoph Stucki, Président Communauté tarifaire intégrale de Genève, et les membres sans droit de vote: Ueli Stückelberger, Directeur UTP (président du CSSD) ainsi que Markus Thut, Directeur administratif SD.

³ Composition actuelle du CSCT: Ernst Boos, Président Ostwind (Turbo); Andreas Büttiker, Chef TNW (BLT); Anna Barbara Remund, Chef Trafic régional CFF SA; André Burri, membre de la direction administrative CarPostal Suisse SA; Roman Gattlen, Chef Marketing Libero (BERNMOBIL); Urs Hanselmann, Directeur Mobilis; Albrecht Strohbach, Chef Passepartout (Verkehrsverbund Luzern); Christoph Stucki, Président unireso; Severin Rangosch, Président A-Welle (BDWM); Lukas Tenger, Chef Marketing Zürcher Verkehrsverbund ZVV. A ces 10 membres ayant le droit de vote s'ajoutent encore les membres qui ont un droit de vote restreint (suivant le dossier) : Regula Herrmann, Chef de la section Trafic voyageurs OFT; Stephan Herzog, Représentant CDCTP, ainsi que le membre sans droit de vote : Markus Thut, UTP.



C) Projets actuels

6. « Futur système de prix des TP suisses » (ZPS)⁴

Des discussions dans la branche sur une réforme du système des TP actuel, fruit de l'histoire et relativement rigide, sont menées depuis 2007. Il s'est avéré que non seulement la méthode de calcul du prix des titres de transport à l'unité doit être revue, mais aussi que l'infrastructure de distribution et de vente des TP ne correspond plus aux exigences modernes.

Le programme ZPS de l'UTP comprend trois objectifs complémentaires :

- Succession technique et renouvellement intelligent de l'infrastructure commune de distribution et de vente (plate-forme des TP) ;
- Mise en œuvre de la mission inscrite à l'art. 16 LTV d'instaurer une combinaison sans interruption du service direct avec le trafic de banlieue/trafic local selon la vision « un voyage, un billet ».
- Introduction d'une politique des prix plus flexible, axée sur l'offre pour le service direct.

6.1. Plate-forme des TP

Les systèmes centraux de prix et de distribution datent des années 1990, leur but était d'imprimer les billets à chaque guichet. Ils sont conçus pour la vente au guichet, un assortiment simple et le contrôle visuel des billets. Depuis, beaucoup de choses ont changé. La méthode de calcul des prix en fonction de la distance est critiquée. Des systèmes de zone se sont établis dans les espaces de mobilité, qu'il faut relier avec le réseau de tronçons, et près de 20 ans de perfectionnement « du guichet au portable » ont donné naissance à un paysage de distribution complexe. La fin de la durée de vie est atteinte et une succession prochaine s'impose. Le programme sert donc d'abord à assurer à long terme la distribution ininterrompue des produits des TP. Les moyens sont essentiellement techniques, il s'agit notamment de développements de produits informatiques. La plate-forme des TP est une pièce maîtresse du ZPS, la plaque tournante des TP suisses pour la vente des billets. Elle succède aux anciens systèmes et comprend tous les modules qui sont d'une importance essentielle à la vente des billets : réseau des TP, assortiment de l'offre des TP, tarifs des TP, clientèle, décompte et service de contrôle (réalisé par le programme Carte TP). La plate-forme des TP devra toutefois être assez « ouverte » pour que d'éventuelles modifications de l'assortiment au cours des prochaines années puissent être mises en œuvre plus simplement qu'avec le système actuel. De plus, de nouvelles interfaces seront proposées (interface NOVA), qui permettront aux ET d'accéder via leurs propres systèmes backend et de vente directement à la plate-forme commune. D'après la planification actuelle, cette plate-forme sera au point en 2017. Une société de propriétaires l'exploitera comme

⁴ Sources : - colloque UTP : un pas dans l'avenir des TP. Prix et distribution des transports publics: regard sur les projets en cours, 14 décembre 2011;

- Futur système de prix des TP suisses ZPS Rapport sur le programme – janvier 2012



« propriété commune ». Les propriétaires sont tous, directement ou indirectement, des entreprises de transport et des communautés participantes au service direct, ce que le CSCT a encore confirmé en novembre 2012. Les mandants seront les organes stratégiques du service direct et le cas échéant des communautés. La forme juridique en est encore au stade de l'évaluation, tout comme la composition précise des instances nécessaires. En revanche, il est déjà clair à présent que la plate-forme des TP sera pilotée par le CSSD, que son poste administratif sera celui du service direct (auprès de l'UTP) et que les CFF l'exploiteront en tant que mandataire.

« Un voyage, un billet »

Les besoins de mobilité des clients des TP ne s'arrêtent pas aux limites des communautés tarifaires. Pour réaliser complètement la vision « un voyage, un billet » inscrite dans la loi sur le transport de voyageurs, les systèmes tarifaires des communautés et du service direct doivent être reliés entre eux. Ainsi, on pourra obtenir à chaque arrêt de Suisse un titre de transport unique à destination d'un quelconque autre arrêt. Une première description du modèle de schéma de relation tronçon-zone est prêt et sur le point d'être traité en concertation avec les partenaires des TP. Pour que les progrès accomplis soient perçus aussi rapidement que possible par la clientèle, la première étape a été une esquisse de solution basée sur le City-ticket actuel perfectionné. Ainsi, pour le changement d'horaire de décembre 2013, les 40 destinations de City-ticket seront doublées et la politique des prix optimisée.

6.2. Prix axés sur l'offre de prestations (prix des relations)

La politique des prix traditionnelle en transports publics suisses repose sur les distances et les barèmes. Des instruments de pilotage supplémentaires sont l'augmentation des distances, c'est-à-dire la création de « kilomètres tarifaires » que l'on obtient par un taux plus élevé que celui des kilomètres effectifs ou par l'intégration d'une zone supplémentaire dans les communautés.

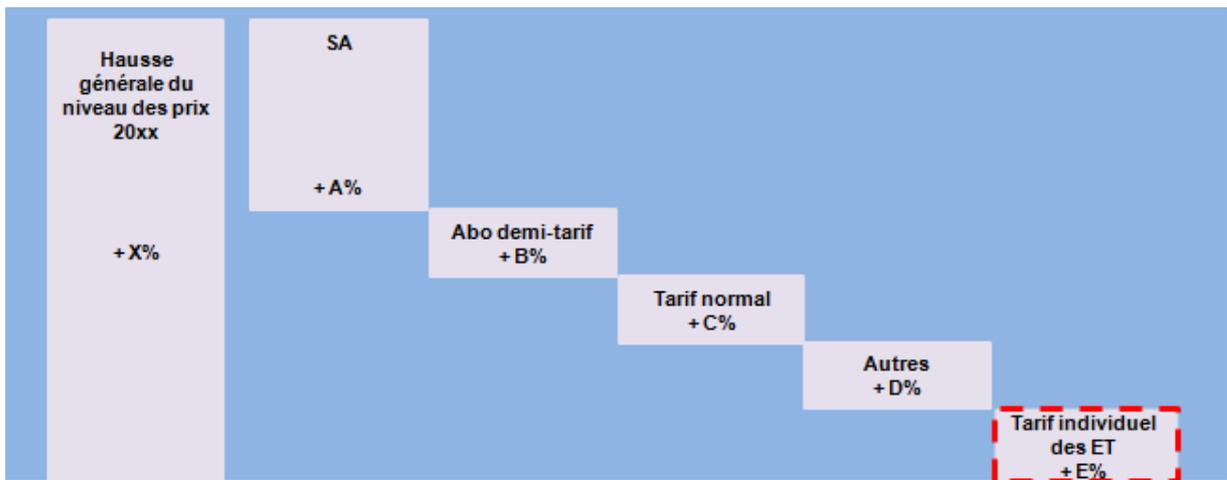
En revanche, la tarification axée sur l'offre fixe en principe un prix commercial pour chaque tronçon (relation). En d'autres termes, si la demande est forte et l'offre de prestations bonne, le prix perçu doit pouvoir être élevé. Ceci diffère de la réglementation actuelle selon laquelle les distances théoriques peuvent être augmentées pour percevoir un prix plus élevé.

Ces prix axés sur l'offre ne fonctionnent que s'ils sont justifiés par un service supplémentaire ou par des surcoûts et par la demande ad hoc. Les deux principes « système ouvert » (pas de titres de transport « affectés », c'est-à-dire que les titres de transport sont valables pour tous les trains du trafic grandes lignes et du trafic régional sur la relation correspondante sans avis préalable), et « pas d'obligation de réserver » sont maintenus. Chaque ET définit dans le cadre de règles communes le prix sur son réseau. Pour les courses assurées par plusieurs ET, on applique des règles fixes de combinaison. Elles assurent que, à l'instar du tarif dégressif actuel en fonction de la distance, un certain rabais à la quantité soit accordé pour les plus longs tronçons. De même, la répartition des recettes des titres de transport valables sur le réseau de plusieurs ET fait l'objet d'une réglementation fixe. Les communautés conservent le système du prix de zone.

« Régulation des prix », processus et règles pour l'évolution collective des prix :



Dans une première phase, le Comité Stratégique du service direct (CSSD) décide de l'adaptation en pour-cent du niveau de prix. Dans une deuxième phase, la somme prescrite est attribuée à chacun des éléments de l'assortiment du service direct, dont par exemple l'abonnement général et l'abonnement demi-tarif. Les ET se voient attribuer une partie de l'augmentation totale pour leurs mesures individuelles. Les entreprises peuvent répartir les adaptations individuelles, compte tenu de quelques prescriptions, sur leurs tronçons (relations) en fonction par exemple des améliorations de l'offre sur ces tronçons. Selon l'estimation de l'OFT, cela ne se fera que sur des tronçons à forte demande tels que ceux du trafic grandes lignes ou quelques offres de prestation touristiques.



Source : UTP

Le CSSD a décidé en février 2013 de reporter à une date ultérieure l'introduction de prix liés aux offres. Ainsi, les travaux qui attendent le ZPS seront hiérarchisés et triés. De plus, le temps à disposition servira à clarifier en profondeur les répercussions éventuelles de ces prix liés aux offres.

6.3. Coûts et financement du ZPS⁵

Comme le ZPS remplacera les systèmes centraux actuels (PRISMA), les coûts seront attribués aux ET et, partant, aux secteurs ou aux communautés, grâce à la clé de répartition correspondante définie en fonction des parts de produit que chaque entreprise reçoit via PRISMA :

⁵ Source: Courrier UTP du 27 septembre 2012 à l'OFT de requête préalable conformément aux art. 10 et 28 OITRV concernant le financement des programmes TP «Futur système de prix des TP suisses ZPS» et «Carte TP»



Type/secteur	Somme des coûts ZPS
Trafic grandes lignes (TGL)	42'377'044
Trafic local	1'272'585
Transport régional des voyageurs (TRV)	16'574'572
Trafic touristique	1'757'817
Communautés	22'017'982
Résultat global	84'000'000
TRV y c. parts communautaires, estimation	23'914'000

Les parts du transport régional et grandes lignes sont plus élevées au total que dans le tableau récapitulatif, car une considérable partie des coûts imputés aux communautés le sont également aux entreprises des transports régional et grandes lignes. Comme la clé de répartition interne des communautés n'est pas connue actuellement, on estime dans la liste ci-dessus la part totale du transport régional à environ un tiers des parts communautaires attestées. La part du trafic grandes lignes est également estimée. «touristique» signifie présentement le TRV sans fonction de desserte.

Les coûts du concept sommaire ZPS sont évalués à 11,7 millions de francs selon la planification actuelle⁶ tandis que les coûts de sa mise en œuvre pour la période de 2013 à 2017 sont évalués à 84 millions de francs, globalement donc à 95,7 millions de francs, avec une sécurité de planification de +/- 10 %.

ZPS est, au premier chef, un projet technique de remplacement. Les coûts annuels récurrents se situent à peu près dans l'ordre de grandeur de l'estimation actuelle de 13 à 15 millions de francs. Pourtant, il s'agira aussi bien entendu d'exploiter les possibilités commerciales qui en résultent pour la croissance des recettes (spécialement «1 voyage, 1 billet» et prix des relations). Les premières vérifications révèlent un potentiel de recettes supplémentaires annuel de 65 à 90 millions de francs. Les applications spécifiques seraient donc amorties en trois ans.

⁶ Source : Futur système de prix des TP suisses ZPS, plate-forme TP rapport concept sommaire, UTP, décembre 2012



D) Ticketing électronique

7. Easy-ride

Il y a déjà quelques années (2001), la branche des TP a abordé la question de l'introduction d'un ticketing électronique appelé « easy ride ». Il s'agissait d'enregistrer les passagers à l'embarquement et au débarquement sans contact physique, de transmettre les données par radio à la centrale et de facturer mensuellement les kilomètres parcourus en train, en bateau, en bus et en tram. Le but était d'éviter que les voyageurs doivent passer au guichet ou à l'automate avant d'embarquer sur un moyen de transport public (confort AG sans AG).

On a considéré que la solution « easy ride » était trop chère et sous la limite du techniquement faisable, c'est pourquoi elle a été abandonnée. Les travaux ont été stoppés en 2004/2005.

8. Carte TP⁷

8.1. Comment fonctionne la carte TP ?

Les CFF ont entrepris, sous le titre provisoire « Carte TP », une nouvelle étude en vue de l'introduction d'un ticketing électronique. Cette carte servira d'une part à revaloriser durablement les produits des abonnements généraux et demi-tarif ainsi que ceux des abonnements des communautés, et d'autre part à offrir aux clients un accès plus simple et sans obstacles au système des TP. De plus, le programme Carte TP réalise le module Service de contrôle qui est repris comme composante importante dans le ZPS (cf. ci-dessus). Les abonnements des TP tels que l'ADT et l'AG ainsi que les abonnements de parcours seront pourvus d'une puce⁸ électronique, comparable aux systèmes Mobility, forfait de ski ou carte de crédit. La carte ne devra plus être remplacée chaque année, mais deviendra une « carte de membre » abonné/e des TP et se renouvellera automatiquement.

Le contrôle des abonnements sera assuré par un appareil de lecture électronique courant avec lequel le personnel de contrôle vérifie si le client possède un abonnement valable. L'appareil de lecture se connecte régulièrement à brefs intervalles à un service de contrôle central. La technologie de radio-identification RFID est déjà utilisée aujourd'hui dans quelques communautés. Le contrôle électronique sera possible avec la carte TP, mais cette dernière ne constitue qu'une étape intermédiaire vers un ticketing électronique complet.

⁷ Source: documents CFF à l'attention de la réunion CSSD du 14 février 2013 ainsi que prise de position du 19 novembre 2012 de l'UTP dans le cadre de la consultation sur le présent rapport. (Ces informations sont uniquement disponibles en allemand)

⁸ RFID; Basis: ISO 14443-2,-3,-4 (Kommunikation) et ISO 7816-2,-3 (Sicherheit)



Objectifs de la carte TP :

- Augmentation des recettes par renouvellement sans discontinuité de l'AG et de l'ADT
- Introduction d'un standard uniformisé dans toute la Suisse
- Augmentation de l'attrait pour les clients par l'offre d'un programme de fidélisation des clients successif et extensible au moyen d'une plate-forme commerciale (par analogie à l'App Store de Apple)

La carte TP est un premier pas important vers une solution de ticketing englobant tous les assortiments et compatible vers le haut en vue d'une saisie automatique avec calcul du prix a posteriori.

Les CFF ont soumis ce projet de l'ensemble de la branche au CSSD et au CSCT pour approbation, ce qui permettra d'assurer non seulement le financement collectif mais notamment aussi l'harmonisation avec le projet ZPS, et de fixer les compétences ou la responsabilité de projet. En février 2013, les organes des TP CSSD et CSCT se sont prononcés en faveur de la classification de la carte TP comme projet des TP et de sa réalisation ; ainsi, le programme carte TP sera mis en œuvre pour la fin de 2015.

Actuellement, des vérifications sont à l'étude sur la structuration technique des solutions d'appareils de contrôle avec les partenaires des TP à l'aide de quatre variantes (CarPostal, appareils de contrôle CFF, smartphone courant avec scanner RFID intégré pour les ET qui n'ont pas encore d'appareils de contrôle ainsi que « Bring your own device »). Les questions en rapport avec le droit des données (protection et utilisation des données) sont abordées. La question du mode de résiliation des abonnements reste à discuter. La facture de l'abonnement suivant doit parvenir aux clients avant l'échéance du délai de résiliation. Les clients doivent avoir une possibilité de résiliation mensuelle ou annuelle suivant le type d'abonnement avec un délai de résiliation d'environ un mois. En cas de non-paiement, l'abonnement sera annulé dans les 30 jours et le processus d'encaissement engagé.

8.2. Coûts et financement

L'introduction de la carte TP est un changement de système durable des TP suisses et rend légitime la considération économique au-delà de la durée normale d'amortissement de quatre ans des projets informatiques. À partir de la cinquième année, on s'attend à un effet positif sur le résultat de 40 millions de francs par an, hors frais d'exploitation des appareils de contrôle.

Selon l'état actuel du programme, les coûts sont estimés à tout juste 41,8 millions de francs. Un déroulement allégé du projet devrait permettre de réaliser en outre un potentiel d'économie d'env. 5 millions de francs. On obtient ainsi un objectif budgétaire de 36,5 millions de francs, auxquels s'ajoutent les coûts des appareils de contrôle que chaque entreprise doit acquérir, les projets spécifiquement communautaires, l'introduction d'offres de fidélisation des clients, les dépenses spécifiques de formation et d'introduction des ET. On évalue globalement à 15 millions de francs les coûts d'investissement de 10'000 appareils de contrôle.



Les coûts de 41,8 millions de francs incluent également les prestations qui continueront à être imputées aux ET au titre de coûts d'exploitation (comme c'est déjà le cas aujourd'hui avec les AG et les ADT). Si l'on considère uniquement les investissements pour des projets, il faudra financer quelque 22 millions de francs (dont 18 millions de francs à partir de 2013), d'où le tableau suivant pour les années à partir de 2013.

TOTAL	Grandes lignes	11'132'382
	Trafic local	623'812
	TRV	4'526'507
	Touristique	514'212
	Communautés	1'203'087
	Total 13 - 17	18'000'000

Estimation du trafic régional, y c. parts communautaires tarifaires, pour les années:

2013	TRV	2'600'644
2014	TRV	1'916'264
2015	TRV	410'628
2016	TRV	0
2017	TRV	0
Total	TRV 13 - 17	4'927'536

Le programme carte TP commencera par la création d'une carte Mobilité des TP, qui remplacera les AG et les ADT actuels. La clé de répartition des coûts sera la même que celle des parts de produit de l'AG et de l'ADT que chaque entreprise reçoit. Les coûts du projet pour les phases de projet sommaire et de détail d'un montant total de 4,6 millions de francs sont préfinancés par les CFF.

Le programme Carte TP présuppose que les coûts vont diminuer (notamment ceux de la production des cartes et ceux de la gestion des débiteurs et de l'encaissement) ; de sorte qu'il restera environ 5 millions de francs de plus, ce qui se traduira par un effet positif d'env. 41 millions de francs sur les six premières années. L'augmentation de produits résulte au premier chef de l'effet de continuité (renouvellement sans discontinuité) et de la réduction des falsifications et des abus.

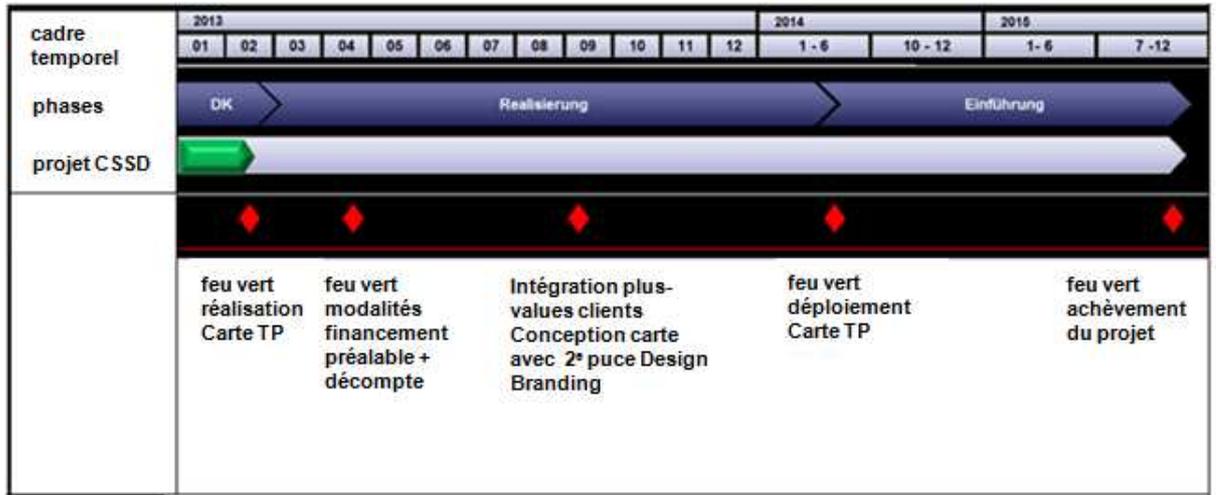
Marge de variation du Business Case

- les recettes supplémentaires de l'utilisation de la carte TP pour les cartes communautaires ne sont pas prises en compte.
- les recettes supplémentaires de l'emploi de la carte TP pour des prestations supplémentaires et plus-values ne sont pas prises en compte.
- les coûts des appareils de contrôle, des cartes et autres coûts de production ne sont pas encore négociés.



- les frais d'introduction et de formation spécifiques aux entreprises ne sont pas pris en compte.
- les frais d'exploitation spécifiques aux entreprises pour les appareils de contrôle ne sont pas pris en compte.

8.3. Délais et marche à suivre



9. BIBO⁹

Les transports publics en Suisse offrent, grâce à l'accès libre et à la vaste gamme de titres de transport forfaitaires proposés, déjà aujourd'hui un accès très simple à de nombreux clients. Les solutions conventionnelles telles que les titres de transport à validité limitée en temps ou en véhicules, les installations fermées, voire une obligation de réserver pour certains trains ne peuvent ni ne doivent être introduits en Suisse, faute d'acceptation par les clients.

La vision BIBO (be in, be out ; c'est-à-dire recensement sans contact physique des voyageurs) part des projets ZPS et Carte TP : ZPS crée les bases, la carte TP génère les programmes de fidélisation des clients et BIBO met en œuvre la vision « accès sans obstacles aux transports publics » pour tous les passagers.

Un système BIBO permet de répercuter sur les passagers, de manière équitable et reflétant la vérité des coûts, les augmentations de prix nécessaires dues au besoin en investissement d'infrastructure et en matériel roulant.

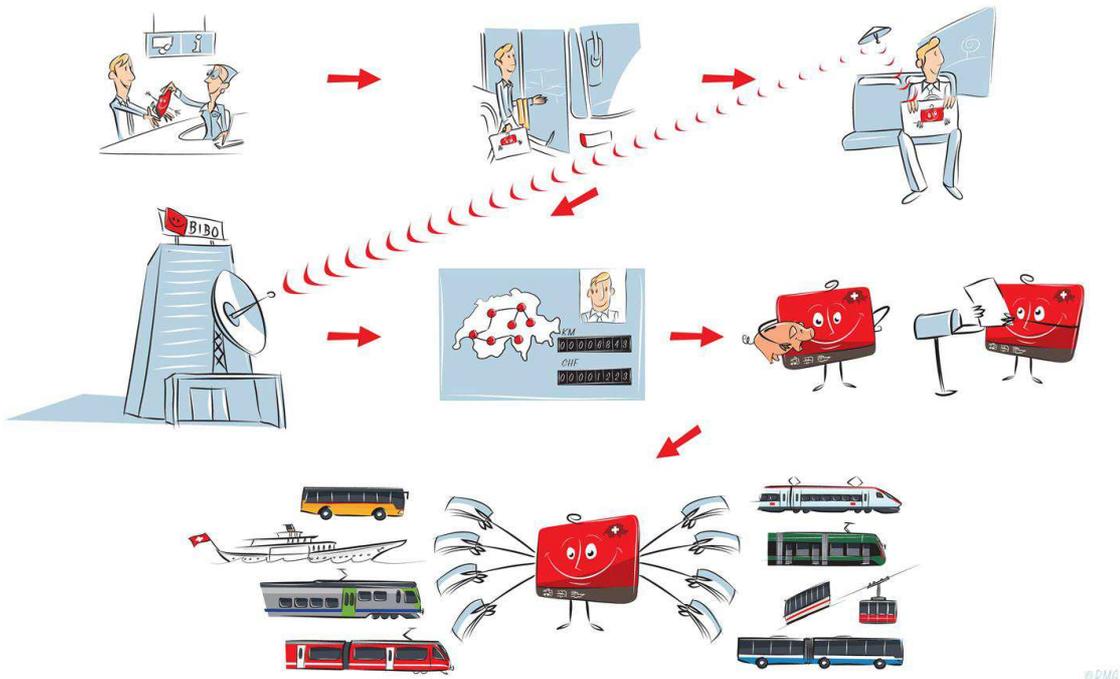
⁹ Source: Neues Zugangssystem für den öV Schweiz, Abschlussbericht ETIK-BIBO-Studie SBB, Juni 2012 (en allemand) ainsi que le rapport « Entscheidungsgrundlage SBB », décembre 2012



Autres avantages du système d'accès BIBO :

- La réduction à long terme des frais de distribution par réduction de la vente des titres de transport ;
- La réduction à long terme des frais de clearing par l'utilisation de données d'utilisation saisies automatiquement ;
- Le potentiel de consommation supplémentaire grâce au « confort AG » et à l'utilisation des données de consommateurs à des fins de marketing.

9.1 Comment BIBO fonctionne



Source : rapport final étude ETIK-BIBO CFF juin 2012

Après la première acquisition de la carte BIBO, les clients peuvent emprunter tous les transports publics sans obstacles. En d'autres termes, ils peuvent voyager sans acheter de titre de transport à chaque voyage et sans devoir se connecter ni déconnecter manuellement avant et après chaque course. La présence de la carte BIBO dans les véhicules des TP sera détectée automatiquement, sans que les clients aient à faire quoi que ce soit. Le système peut ensuite déterminer a posteriori les tronçons parcourus sur la base des données de présence enregistrées. Les informations de présence saisies sont transmises périodiquement à un système central et servent de base au calcul du prix a posteriori. Après une période déterminée, le prix des tronçons parcourus est calculé par les



applications informatiques centrales et facturé aux clients via un circuit de paiement prédéfini (carte de crédit ou de débit, procédure d'imputation, facture ou Prepaid).

Le support de données remis aux clients prévu par le système BIBO est une carte à puce de format carte de crédit à piles fonctionnant sans contact physique. Elle offre par rapport au téléphone portable l'avantage essentiel de ne pas pouvoir être éteinte et que la tension de la pile ne baisse que très lentement. Les téléphones portables ont un autre inconvénient : leurs cycles technologiques sont extrêmement courts. Cette évolution galopante est, selon le rapport final CFF de juin 2012, pratiquement incompatible avec l'indispensable longévité d'un système BIBO, qui doit fonctionner plus d'une décennie. A cela s'ajoute une forte dépendance technologique des fabricants de téléphones portables. En tant que support de système BIBO, les cartes à puces présentent des avantages essentiels par rapport aux téléphones portables.

9.2. Hypothèses de base relatives au système

Après une phase d'introduction de deux à trois ans (à partir de 2020), on suppose que le système sera utilisé pour plus de 90 % des courses. Les clients non-BIBO n'auront accès qu'aux titres de transport liés au tronçon et ne bénéficieront pas de rabais. De tels titres de transport seront achetés en majorité en self-service via des canaux de distribution aussi économiques que possible.

La principale utilité de BIBO en matière de différenciation des prix réside dans les domaines suivants :

- Réduction des rabais à la quantité forfaitaires, car la combinaison de confort et de rabais peut être éliminée. Il est possible de réaliser pour tous des offres de prestations à consommation limitée avec le confort AG. Sur ce point, une solution BIBO se distingue nettement d'une potentielle mise en œuvre sur la base d'une fonctionnalité élargie de la carte TP.
- Il est également possible d'introduire des différenciations temporelles dans l'assortiment de base, elles ne sont pas limitées aux articles à tarif réduit. Les clients ne doivent pas, par exemple, se décider avant de consommer pour des titres de transport d'heures creuses ou d'heure de pointe. Le libre accès au système des TP suisses reste donc en principe garanti.
- BIBO permet de mettre en œuvre tout assortiment tarifaire (aujourd'hui comme dans le cadre de ZPS).

BIBO permettra aussi de supprimer les coûteux systèmes de clearing actuels (attribution des recettes). Il en résulte un potentiel d'économie, car il remplacerait entre autres l'actuel comptage des passagers et le recensement de fréquentation.

Les questions qui se posent (paiement, clearing, distribution, utilisation/protection des données, utilité pour les clients, etc.) ont été clarifiées en profondeur jusqu'à fin 2012 dans divers groupes de travail menés par les CFF sous les angles de la faisabilité juridique, technique et économique et du financement. Y ont participé non seulement l'UTP et le secteur du trafic touristique (Jungfraubahn, GoldenPass/MOB, Zentralbahn, RhB, SGV), trafic urbain / trafic de banlieue (BernMobil, TL, TPG, ZVB) et transport régional (BLT, CarPostal SA, BLS, asm) mais aussi quatre communautés tarifaires (ZVV, Frimobil, Libero, A-Welle). L'OFT y était également bien représenté. Lors de la réunion de



février 2013 du CSSD, la représentante des CFF a communiqué que les prochains travaux de concrétisation de BIBO n'allaient être repris qu'une fois des expériences faites avec le ZPS et la carte TP. De plus, une taxation de la mobilité (Mobility Pricing) ne saurait être introduite pour les TP qu'en même temps qu'une taxation similaire pour la route afin de ne pas désavantager les clients des TP. C'est pourquoi on part désormais de l'horizon temporel de 2025 pour BIBO.

10. Expériences recueillies à l'étranger

De nombreux essais de E-ticketing à l'étranger ont révélé que ces systèmes sont complexes et coûtent cher. Comme les ET à elles seules ne sont pas en mesure d'assumer de tels projets, les pouvoirs publics doivent prendre en charge le financement de départ (par ex. Pays-Bas). La plupart des modèles à l'étranger, à la différence de BIBO, sont basés sur un geste actif des clients à l'embarquement et au débarquement (CheckIn-CheckOut= « CICO »). Conséquence fréquente, les clients oublient le CheckOut (par ex. 5 % pour Touch&Travel, 6 % pour Oyster en Overground)

10.1. Pays-Bas (OV-Chipkaart)

Actuellement, les Pays-Bas introduisent une carte à puce pour les transports publics. Celle-ci est basée sur un processus « Check In and CheckOut ». Le tronçon effectivement parcouru est décompté. Elle est valable sur tous les moyens de transport et constitue le chaînon jusqu'ici manquant aux Pays-Bas du système tarifaire entre trafic grandes lignes, trafic régional et trafic de banlieue. Grâce à la puce TP, les 19 commanditaires régionaux peuvent désormais fixer leurs prix individuellement. Le système a été lancé en 2005 à Rotterdam et est aussi entièrement intégré dans les chemins de fer nationaux hollandais depuis 2010. Il est exploité par un consortium d'entreprises de transports qui détiennent ensemble env. 80 % des transports publics.

10.2. Angleterre (Oyster Card à Londres)

L'Oyster Card a été lancée sur mandat des autorités par un consortium en 1998 à Londres, puis introduite dans d'autres espaces urbains.

10.3. Allemagne (Intermobil à Dresde)¹⁰

Le projet Intermobil Dresden a suivi une double stratégie complexe d'impact coordonné sur la demande de trafic individuel motorisé et sur l'offre de prestations des transports publics. Le but était d'accroître l'efficacité et la souplesse des systèmes de transports grâce à des technologies innovantes et une gestion du trafic intelligente, et de contribuer à la diminution du trafic. Il s'agit de produits de régulation et d'information de la mobilité, de garantie des correspondances multimodale, de mobilité virtuelle et d'electronic ticketing. Quiconque souhaite aujourd'hui utiliser un billet sur portable dans la région de Francfort doit s'inscrire sur le site Internet du Rhein-Main-Verkehrsverbund, puis télécharger un programme sur le portable. Une fois activé, ce programme enregistre tous les tronçons parcourus et les courses sont décomptées à la fin du mois.

¹⁰ Source: http://www.vvo-online.de/de/ueber_den_vvo/projekte_und_initiativen/abgeschlossene_projekte/1036.aspx



Referenz/Aktenzeichen: 012.21/2013-03-25/117

10.4. Italie (carte Metrebus à Rome)

Les tentatives de E-ticketing à Rome ont échoué.

10.5. Hong Kong (OctopusCard)

Depuis environ 2000, l'Octopus Card Ltd (joint-venture des cinq principales entreprises de transports) possède l'autorisation d'effectuer jusqu'à 50 % des transactions en dehors des transports publics. L'Octopus Card est donc devenue une carte de transport doublée d'un moyen de paiement accepté dans de nombreux autres domaines.



E) Estimation du Conseil fédéral

11. Principes

Des tarifs conviviaux sont un facteur de succès central pour les transports publics en Suisse. Il existe déjà de nombreuses offres de prestation intéressantes de plusieurs entreprises. Mais il a manqué jusqu'ici une force motrice qui vise un système tarifaire uniformisé, transparent, économique et dynamique dans toute la Suisse, du trafic grandes lignes au trafic régional et au trafic local. La création de deux nouveaux organes (CSSD pour le Service direct, CSCT pour les communautés de transport et tarifaires) ouvre une possibilité d'harmoniser à long terme le paysage des tarifs et de le simplifier. Le but de ces deux organes est d'aborder en commun les questions tarifaires qui se posent et de prescrire dans toute la Suisse des standards uniformisés. Mais l'expérience révèle aussi que la Confédération doit jouer davantage et systématiquement son rôle d'autorité de surveillance et de commande. Elle doit fixer des lignes directrices de développement des tarifs (niveau, structure) et de collaboration avec les partenaires tarifaires (trafic grandes lignes, transport régional, communautés, trafic touristique) et coordonner au niveau fédéral les besoins des commanditaires, des propriétaires, du proposé à la surveillance des prix et de l'autorité de surveillance.

Seule une prise de position forte de l'OFT produira suffisamment de pression sur les questions tarifaires pour que les organes de tarification se mettent d'accord sur des solutions uniformes et efficaces. L'OFT a donc renforcé sa présence dans les diverses commissions et groupes de travail. De plus, il est désormais membre votant du CSSD et du CSCT. Il a communiqué ces deux dernières années des prescriptions claires en matière de service direct et de perfectionnement de la solution City-Ticket, et il les propage par voie de procédure de concession. L'OFT mène actuellement une discussion avec l'UTP sur les projets en cours ZPS et la « carte TP » afin d'analyser plus exactement les coûts et leur financement et d'assurer le suivi de ces travaux.

Il est donc partisan de la requête visant à fonder une société de propriétaires en vue de la réalisation de ces produits TP. Cette société préfinancerait les travaux de projet puis financerait l'exploitation au moyen d'une redevance sur la licence. Cette forme d'organisation créerait la transparence dans les flux de paiement et renforcerait l'intérêt envers un Business Case réussi.

Malgré l'introduction de nouveaux instruments (ZPS, carte TP), le calcul des tarifs pour les clients des TP ne sera, à court et à moyen terme, guère plus transparent ni plus vérifiable qu'aujourd'hui. Mais grâce à des automatismes intégrés dans le choix du titre de transport, les voyageurs des TP seront certains d'avoir obtenu sans grand effort un titre de transport optimal et correct. L'accès aux TP en sera donc facilité



12. ZPS

Le projet est très bien dirigé par le CSSD sous l'égide de l'UTP. A noter comme risques inhérents au projet : le remplacement nécessaire et à temps de l'actuel système Prisma, la hiérarchisation claire des responsabilités ainsi que le financement.

C'est précisément dans l'optique de la prise en charge partielle, directe ou indirecte, du financement du ZPS par les commanditaires des TRV qu'il faut renforcer et systématiser leur implication.

Le Conseil fédéral prend acte avec satisfaction de la décision de l'instance compétente (CSSD) de réaliser le ZPS. Il attend à présent l'approbation des ET quant à la poursuite du projet, faute de quoi les coûts de ce dernier risquent de s'accumuler sans qu'un système judicieux ne soit réalisé. Un engagement clair de tous les partenaires du projet est de rigueur. Le ZPS ne se limitera pas à remplacer un ancien système, il recèle aussi la chance de perfectionner le système tarifaire, ce qui renforcera les TP dans leur ensemble.

13. Carte TP

Le Conseil fédéral reconnaît que l'introduction de la carte TP en 2015 constitue une chance unique d'introduire un standard RFID à l'échelle nationale dans les TP. Cela permet de devancer des solutions individuelles, chez les ET comme dans les communautés, et d'apporter une contribution essentielle à l'uniformisation du système et donc à sa simplification. Quant aux clients, ils peuvent en outre pour la première fois utiliser avec une seule carte toutes les offres de transport des TP de Suisse, qu'elles relèvent du SD ou des communautés. Ils bénéficient par ailleurs d'un confort accru en pouvant utiliser d'autres services le long de la chaîne de voyage (Mobility, entrées au musée, destinations de ski, etc.). Seules les données personnelles du voyageur sont sauvegardées sur la carte TP ; elles sont cryptées et répondent aux exigences suisses de la protection des données de façon à empêcher toute utilisation abusive. La carte TP n'est pas un désir urgent du Conseil fédéral, mais celui-ci la soutient, étant donné que son introduction n'a pas d'incidence à long terme sur les coûts des pouvoirs publics et qu'elle entraîne également un avantage pour les clients.

14. BIBO

Si le projet BIBO se trouve encore au stade d'avant-projet, il est pourtant déjà bien avancé sur le plan de la faisabilité technique. Une évaluation définitive ne sera possible que lorsque les coûts auront également été mis au net. Mais on peut déjà dire que l'introduction d'une solution E-ticketing changerait la face des TP en Suisse et que l'accès à son utilisation pourrait être conçu de manière encore plus conviviale pour les clients. La décision des CFF de ne réactiver le projet BIBO qu'après l'introduction du ZPS et de la carte TP ajournera à nouveau de plusieurs années l'introduction d'une solution d'E-ticketing pour la Suisse.



15. Coût-utilité pour la Confédération

Le TRV est commandé et indemnisé en commun par la Confédération et les cantons. Ainsi, la Confédération prévoit 871 millions de francs pour les offres commandées du TRV en 2013 et 885 millions pour l'année 2014. Le besoin supplémentaire d'indemnisation du fait des coûts attribués au TRV pour l'introduction et l'exploitation du ZPS n'a pas encore été pris en compte lors de l'établissement du budget. Or de tels coûts donnent droit à une indemnisation puisque le TRV est tributaire de la plateforme TP (remplacement technique et renouvellement de l'infrastructure commune pour la vente). D'après l'état actuel des connaissances, la Confédération devra participer pour moitié aux coûts d'exploitation annuels imputés au TRV dans le cadre de la procédure de commande. Pour l'heure, on étudie encore dans quelle mesure les 14 millions annuels imputés au projet global grèveront effectivement le budget fédéral. Il reste également à élucider dans quelle mesure les hausses des recettes attendues (entre 65 et 90 millions de francs pour le système global) permettront de (sur)compenser les augmentations de coûts en TRV.

Il a été possible de faire baisser les coûts de l'ensemble du projet Carte TP de 45,9 millions prévus à l'origine à l'objectif budgétaire de 36,5 millions de francs (y c. l'interface entre communautés). Le Business Case est rentable en principe pour la branche des TP. Si la planification de la carte TP est préfinancée puis exploitée ultérieurement par une société de propriétaires de façon analogue au ZPS, son introduction et son exploitation ne devrait pas augmenter le besoin d'indemnisation pour le TRV. On peut donc miser sur le fait que pour la Confédération aussi, la carte TP aura un rapport coût-utilité au moins neutre, si ce n'est positif.

BILAN

Selon le Conseil fédéral, les travaux actuellement coordonnés des entreprises de transport vont dans la bonne direction. Le législateur introduit au 1^{er} juillet 2013 d'autres critères importants pour la formation des tarifs (art. 15 LTV). Les systèmes seront modernisés et le libre accès – et donc le SD – sera maintenu voire étendu. De nouvelles possibilités d'utilisation seront offertes aux clients. Seul le calcul des prix ne sera pas plus transparent. A long terme, il convient cependant de viser une plus grande transparence dans ce domaine. Le Conseil fédéral suit l'évolution progressive et les décisions intermédiaires avec intérêt. L'évolution et les projets sectoriels sont suivis par l'OFT. Parallèlement à la faisabilité, il faut aussi considérer le degré d'acceptation du marché et les conséquences politiques. Comme les projets coûtent cher en argent et en ressources, un suivi des pouvoirs publics reste impératif.



Glossaire

ADT	abonnement demi-tarif
AG	abonnement général
BIBO	Be-in, Be-out : système de localisation sans contact physique pour les trajets en TP ; permet divers modèles de facturation
carte TP	équipement des abonnements SD actuels d'une puce RFID reliée à la banque de données des clients. Les données des clients, le type d'abonnement et sa validité sont saisis au moyen du contrôle électronique.
CSCT	comité stratégique des communautés tarifaires ; comité de pilotage pour les projets stratégiques des TP
CSSD	comité stratégique du service direct ; comité de pilotage pour les projets stratégiques des TP
ET	entreprises de transport
RFID	Radio Frequency Identification
SD	service direct ; un seul contrat de transport pour tout le voyage, par ex. AG
TRV	transport régional des voyageurs
UTP	union des transports publics
ZPS	« Futur système de prix des TP suisses », programme de remplacement des systèmes obsolètes de vente et de distribution électroniques pour tous les TP ainsi que de réforme du système tarifaire actuel.