

## Zoom sur l'exemple suisse d'un système intégré de transports en commun

Le 14 décembre 2023, le Conseil central de l'Économie (CCE) et le Conseil national du Travail (CNT) ont organisé un webinaire où Luigi Stähli (Directeur Consulting de SMA<sup>1</sup>) a donné un exposé sur l'exemple suisse d'un système de transports en commun intégré. Celui-ci comprend 1) un réseau intégré de transports en commun (train, tram, bus, bateau et transport à câbles), 2) des horaires intégrés pour tous les modes de transports en commun et 3) un tarif intégré pour l'utilisation des transports en commun, indépendamment de l'opérateur ou du mode de transport en commun.

Le secrétariat du CCE a regroupé les informations du webinaire avec L. Stähli autour de trois questions centrales :

- Comment les solutions intégrées de l'exemple suisse contribuent-elles à une plus grande accessibilité pour l'utilisateur de la mobilité ?
- Quels facteurs contribuent au succès de l'exemple suisse ?
- Dans quelle mesure l'exemple suisse peut-il être transposé dans le contexte belge ?

---

<sup>1</sup> SMA est une entreprise indépendante de consulting et de software dans le domaine des systèmes ferroviaires et de transports publics. SMA a été fondé en 1987 à Zurich. En sus du siège principal à Zurich, SMA compte d'autres sites, à Lausanne, Francfort et Paris.

# 1 Comment les solutions intégrées de l'exemple suisse contribuent-elles à une plus grande accessibilité de l'offre pour l'utilisateur de la mobilité ?

En proposant des solutions intégrées, l'exemple suisse est à même d'améliorer de manière durable l'accessibilité de l'offre pour l'utilisateur de la mobilité<sup>2</sup>. En d'autres termes, il contribue « à donner aux citoyens (travailleurs y compris) un accès abordable, sûr et efficace aux biens et services, aux lieux de travail et à la vie sociale » et, simultanément, « à minimaliser l'impact de la mobilité sur l'environnement et la santé publique<sup>3</sup> ».

À l'aide des informations du webinaire de L. Stähli, le secrétariat a regroupé les constats en cinq points sur lesquels l'exemple suisse diffère du système de transports en commun belge pour atteindre une plus grande accessibilité de l'offre durable pour l'utilisateur de la mobilité :

- Facilité d'utilisation accrue pour le voyageur
- Plus grande ponctualité et nombre de correspondances réussies plus élevé
- Continuité de l'offre et des horaires
- Infrastructure moderne et matériel roulant fonctionnant correctement
- Véritable alternative à la voiture

## 1.1 Facilité d'utilisation accrue pour le voyageur

En proposant des solutions intégrées, l'exemple suisse est à même d'offrir à l'utilisateur des transports en commun une grande facilité d'utilisation. L'intégration de l'offre, des horaires, de la tarification, de la billettique et de l'information permet au voyageur de passer aisément d'un mode de transport en commun à un autre avec un seul et même titre de transport, d'utiliser l'offre de plusieurs opérateurs et de choisir facilement la relation la plus intéressante (selon le nombre de correspondances ou le temps de voyage) pour se rendre d'un point A à un point B.

---

<sup>2</sup> Dans cet article, l'utilisateur de la mobilité se limite au citoyen qui utilise les transports en commun. Dans son webinaire du 14 décembre 2023, L. Stähli se concentrait sur le transport en commun de personnes.

<sup>3</sup> Avis d'initiative du CCE sur les principes de base pour une politique de mobilité durable ([CCE 2015-2220](#)).

## ***Des formules d'abonnement et de ticket intégrées efficaces***

Chaque opérateur vend l'ensemble des titres de transport intégrés (aussi bien les abonnements que les billets) pour tout le réseau suisse. La carte « SwissPass » (c'est-à-dire l'équivalent de la carte « Mobib » en Belgique) fait office de support commun, mais les titres de transport intégrés peuvent également être achetés sur des sites internet ou applications mobiles avec QR-Codes. En outre, il existe des communautés tarifaires proposant des titres de transport basés sur des zones pour lesquels le voyageur paye uniquement pour l'utilisation des transports en commun dans les zones choisies.

Quatre Suisses sur dix possèdent un abonnement de transports en commun intégré valable pour chaque mode de transport en commun sur tout le territoire suisse : quelque 0,4 million de Suisses, soit 5 % de la population, possèdent un « abonnement général » qui permet de voyager librement dans tous les transports en commun du pays et quelque 3 millions, soit 34 % de Suisses, possèdent un « abonnement demi-tarif » qui permet au voyageur d'acheter des billets intégrés pour la moitié du prix.

Pour un « abonnement général », le voyageur paie 3 995 CHF pour 12 mois, soit 4 211,76 euros<sup>4</sup>, tandis qu'un « abonnement demi-tarif » coûte 190 CHF, soit 200,31 euros<sup>5</sup> par an. Il existe des rabais pour les enfants, les jeunes, les personnes âgées et les personnes en situation de handicap, ainsi que les familles. Il n'existe pas de réductions sociales. L'abonnement donne aussi une réduction sur certains trajets en train à l'étranger, sur l'abonnement Mobility (autopartage très présent dans tout le pays) sur le Passeport Musées Suisses, chez Rent a Bike (location de vélo en gare), Europcar...

Outre les canaux de vente physiques des opérateurs, le voyageur peut aussi acheter des billets en ligne via l'application CFF notamment (munis d'un QR Code) via l'application CFF notamment (prépaiement) ou via les applications CFF EasyRide ou Fairtiq, qui facturent le meilleur prix a posteriori à l'aide d'un simple clic sur « start » et « stop » (post-paiement).

---

<sup>4</sup> Taux de change au 18.12.2023

<sup>5</sup> Taux de change au 18.12.2023

## ***Pour chaque mode de transport en commun et sur tout le territoire suisse***

L'offre intégrée s'étend à l'offre des transports en commun de train, tram, bus, bateau et par transport à câble sur l'ensemble du territoire suisse (transport urbain et interurbain, régional et grandes lignes). Les lignes internationales de car à longue distance (telles que Flixbus) ainsi que certaines installations de transport par câble touristiques ne sont parfois pas incluses, bien qu'une réduction soit souvent prévue.

### ***Informations sur les horaires intégrées et en temps réel***

Le voyageur reçoit des informations en temps réel sur les horaires complets de tous les modes de transport en commun et opérateurs, aussi bien dans les applications mobiles que sur les panneaux d'information dans les gares et aux arrêts ainsi que dans les véhicules ferroviaires et routiers urbains et régionaux. L'application permet donc d'obtenir des informations en temps réel sur l'ensemble du trajet, même quand, par exemple, un bus et un train de différents opérateurs sont utilisés.

## **1.2 Plus grande ponctualité et nombre de correspondances réussies plus élevé**

Malgré la définition plus stricte de la ponctualité<sup>6</sup> en comparaison avec la Belgique<sup>7</sup>, la ponctualité des trains suisses s'élevait en 2022 à 92,5 % (chiffres des CFF).

La ponctualité des correspondances s'élevait à 98,7 %<sup>8</sup> des correspondances de train (chiffres des CFF). L'offre de transports en commun utilise un réseau de nœuds de correspondance. Dans ces nœuds de correspondance, différents modes de transport en commun se retrouvent selon des horaires cadencés : le plus souvent deux fois par heure, chaque fois autour des minutes HH:30 et HH:30 ou HH:15 et HH:45. Il ne s'agit pas seulement de la coordination des trains entre eux, le transport urbain et régional par bus est également mis en concordance avec ces nœuds de correspondances.

---

<sup>6</sup> Selon la définition des CFF : La ponctualité des trains mesure la proportion de trains ponctuels. Un train est considéré comme ponctuel s'il arrive à destination avec moins de trois minutes de retard. Les trains supprimés sont considérés comme non ponctuels.

<sup>7</sup> Pour connaître les chiffres belges, voir le récent avis du CCE-CNT (CCE 2024-0339).

<sup>8</sup> Selon la définition des CFF : On considère qu'une correspondance est garantie lorsque le temps de changement minimal entre deux trains dans une gare de changement de train est respecté.

### **1.3 Continuité de l'offre et des horaires**

L'offre de transports est organisée selon un système strictement cadencé et symétrique (symétrie 00 comme en Belgique). Ainsi, les horaires sont très prévisibles pour le voyageur et une offre est présente toute la journée, aussi bien en semaine que le week-end.

Il y a peu de changements par rapport à cet horaire, peu de recours aux trains de pointe, par exemple. Pour pouvoir réagir aux fluctuations de la demande (heures de pointe et heures creuses, jours de semaine et week-end), la capacité d'emport des trains est adaptée, en couplant par exemple 2 ou 3 rames par train durant les heures de pointe.

Les transports en commun circulent en général jusqu'à minuit, pour que l'utilisateur puisse aussi prendre les transports en commun après ses activités du soir. Monsieur Stähli a ainsi expliqué le fait que, s'ils ne peuvent effectuer tous leurs déplacements de la journée en transports en commun (souvent, le déplacement de la fin de la journée n'est plus possible en raison d'un horaire du soir plus limité), les gens ont tendance à utiliser leur voiture (ou une alternative aux transports en commun) pour tous les déplacements de leur journée. Des trains et des bus de nuit sont aussi prévus le week-end étant donné que les gens rentrent chez eux plus tard le week-end.

### **1.4 Infrastructure et matériel roulant modernes**

Durant sa présentation, Monsieur Stähli a indiqué que le système des transports en commun suisse, contrairement au système belge, n'est pas confronté à un vieillissement structurel de l'infrastructure et du matériel roulant. Il n'y a pas de mouvement de rattrapage nécessaire pour rétablir un âge moyen de l'infrastructure et le matériel roulant garantissant la pérennité du système. Les chiffres de ponctualité élevés n'indiquent pas non plus de dérive du nombre de retards et dérangements du réseau en raison d'un matériel et d'une infrastructure vieillissants.

### **1.5 Véritable alternative à la voiture**

Les constats ci-dessus rendent plus attrayante l'alternative multimodale à la voiture, dont les transports en commun constituent un élément à part entière. En Suisse, l'utilisation des transports en commun en combinaison avec la voiture partagée, le vélo privé et la voiture privée fait également l'objet d'attention.

Il existe des abonnements pour l'utilisation combinée des transports en commun et de la mobilité partagée. L'entreprise d'autopartage « Mobility »<sup>9</sup> propose une offre dans toute la Suisse. Des voitures partagées sont disponibles notamment dans de nombreuses gares ferroviaires (pas seulement dans les grandes gares) pour permettre les déplacements multimodaux. Il est également possible de louer des vélos dans de très nombreuses gares (pas seulement dans les grandes gares). De plus, les vélos partagés sont en plein essor en Suisse. La complémentarité des transports en commun, du vélo privé et de la voiture privée (parkings à vélo, parkings de transit pour les voitures, P+ R) fait également l'objet d'une grande attention.

Durant le webinaire, L. Stähli a indiqué que la part du train a augmenté au cours des dernières décennies, mais qu'elle connaît une stagnation depuis la pandémie de coronavirus. Un débat est en cours sur la façon dont la part modale du train et des transports en commun pourrait augmenter.

Tout comme en Belgique, il existe en Suisse une culture de la voiture. Mais la fiabilité et la facilité d'utilisation des transports en commun permettent toutefois de vivre sans voiture, notamment dans les villes, que ce soit par principe ou par nécessité, et de ne pas être handicapé dans l'exercice de ses activités. Concernant cette culture de la voiture, Monsieur Stähli a également indiqué qu'il n'existe pas de marque de voiture suisse (donc pas de fierté nationale à ce sujet) et que la culture des voitures de société avec avantages fiscaux associés est peu présente.

## 2 Quels facteurs contribuent au succès de l'exemple suisse ?

Les constats énumérés ci-dessus, qui contribuent à une accessibilité plus durable pour l'utilisateur de la mobilité, sont en grande partie imputables à différents facteurs de succès du système intégré de transports en commun suisse. Sur la base des informations tirées du webinaire avec L. Stähli, le secrétariat a identifié cinq facteurs de succès qui peuvent grandement différer du système belge :

- Collaboration entre les opérateurs au niveau national
- Prestation de services robuste
- Planification de l'offre à long terme

---

<sup>9</sup> « Mobility » n'est pas géré par l'OFT (Office fédéral des transports). Il s'agit d'une entreprise privée qui conclut des accords avec les opérateurs. Il existe d'autres systèmes d'autopartage actifs en Suisse.

- Financement pérenne
- Complémentarité entre les modes

## 2.1 Collaboration entre les opérateurs au niveau national

La coopération entre les opérateurs de transport public est primordiale dans le modèle suisse du système intégré de transports en commun. Le cadre est défini par la loi et les entreprises collaborent et prennent des initiatives pour assurer la mise en œuvre du système intégré de transports en commun. Ils forment le moteur des solutions intégrées au niveau de l'établissement du prix, de la distribution des titres de transport, des informations au voyageur et du soutien opérationnel.

Au niveau national, les opérateurs de transports en commun sont rassemblés en deux organisations faîtières : l'UTP (Union des transports publics) et l'Alliance SwissPass. L'UTP représente les 130 opérateurs de transports publics. Ses tâches comprennent la défense des intérêts, la coordination, l'échange d'expériences et la promotion. L'Alliance SwissPass est une organisation étendue (250 entreprises et 18 communautés tarifaires) qui œuvre pour des tarifs harmonisés, transparents et rentables, ainsi que pour des solutions de distribution et des systèmes d'information modernes et attrayants.

L'Office fédéral des transports (OFT) est responsable de la cohérence et de la coordination du système intégré et en cette qualité, il peut intervenir en cas de litiges entre les opérateurs et/ou les cantons. Un opérateur, s'il s'estime par exemple lésé en matière d'attribution de la capacité, peut introduire un recours auprès d'une commission indépendante rattachée au département fédéral et étant donc au-dessus de l'OFT.

### ***Concurrence « latente » entre les opérateurs***

Les 130 opérateurs de transports publics sont des entreprises publiques. Il n'existe pas de concurrence par le marché (celle que les clients perçoivent) entre les opérateurs et entre les modes de transport sur les mêmes lignes puisque le réseau global TC est un réseau intégré et cohérent. Cela signifie qu'une ligne ferroviaire ne peut pas concurrencer une ligne de bus sur le même trajet et que deux opérateurs de bus ne peuvent pas proposer la même ligne.

En ce qui concerne la concurrence pour le marché (non visible pour le client), il faut distinguer le trafic grandes lignes du trafic régional voyageurs. L'exploitation des grandes lignes ferroviaires nationales est attribuée par l'OFT après une mise au

concours (appel d'offres) par une concession sans indemnité<sup>10</sup> qui a été précédemment accordée aux CFF (Chemins de fer fédéraux suisses) qui en soustraient certaines lignes à d'autres opérateurs (BLS, SOB). Pour le transport régional voyageurs<sup>11</sup>, le principe de la commande est utilisé. Sur demande conjointe du Canton et de la Confédération, l'opérateur qui peut effectuer la prestation de service pour le meilleur prix fait une offre de prestations et, après négociation, reçoit la commande de prestations ainsi que l'indemnité convenue dans la commande. Cette commande a lieu pour chaque année selon un cycle de deux ans. Un contrôle de la qualité de l'offre est effectué en continu. Si la prestation de service n'apporte pas satisfaction, le Canton et la Confédération peuvent attribuer les prestations à un autre opérateur, soit par une mise au concours (appel d'offres), soit par attribution directe. Ce système crée une concurrence pour le marché « latente » entre les opérateurs et les incite à la qualité, à l'efficacité, à l'optimisation et à l'innovation. Les petits opérateurs procèdent par exemple souvent à des achats groupés de matériel roulant avec d'autres opérateurs, afin de réduire les coûts d'achat et de rester compétitifs.

### ***Accords entre les opérateurs sur la répartition des recettes***

Dans le cadre de la Swiss Alliance, les opérateurs ont conclu un accord sur les principes relatifs à la répartition des recettes des abonnements et titres de transport intégrés. Ils se sont mis d'accord sur une manière de compter les voyageurs et d'attribuer les recettes en fonction du nombre de voyageurs pour les différents titres de transport.

### ***Redevances d'utilisation de l'infrastructure***

La plupart des opérateurs ferroviaires sont également gestionnaires d'infrastructure ferroviaire ; les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure étant séparés dans des entités distinctes d'un point de vue organisationnel ou au moins comptable pour les plus petits réseaux. Les opérateurs exploitent des trains sur « leur » infrastructure mais débordent souvent sur l'infrastructure des autres réseaux voisins en s'acquittant pour cela d'une redevance d'utilisation de l'infrastructure. Le réseau suisse, malgré sa taille restreinte, ressemble ainsi au réseau européen dans lequel les opérateurs peuvent exploiter des trains sur plusieurs réseaux nationaux en

---

<sup>10</sup> Les grandes lignes ferroviaires sont considérées comme rentables. Les CFF ont une certaine liberté dans la définition de leurs prestations de service pour répondre à la demande.

<sup>11</sup> L'organisation du transport régional est une compétence partagée de la confédération et des cantons. L'organisation du transport urbain est assurée à travers les cantons et les communes.

payant une redevance, comme par exemple lorsque Eurostar ou DB Fernverkehr circulent sur différents réseaux (Infrabel, DB InfraGO, SNCF Réseau, Prorail...).

## 2.2 Prestation de services robuste

L'horaire cadencé structuré autour du réseau composé de nœuds de correspondance et l'horaire intégré entre les différents réseaux permettent une prestation de service très lisible pour un voyage sans couture y compris avec correspondances entre différents modes de transports en commun.

L'horaire est construit de manière robuste, de façon à prévenir les retards et perturbations sur le réseau : des marges sont intégrées dans l'horaire et des simulations sont réalisées pour vérifier la robustesse. En cas de retard d'un train, il existe des règles prédéfinies sur le fait d'assurer ou pas la correspondance ferroviaire avec les autres trains, ceci dans le but de ne pas propager les retards et de garantir la ponctualité globale du réseau. En cas de forte perturbation (par exemple interruption de ligne), il existe des plans de transports alternatifs préparés en amont (fiches et check-lists) pour garantir un service minimal. Le rôle précis de chaque acteur concerné est décrit dans ces plans.

## 2.3 Planification à long terme de l'offre

La Confédération définit, organise et finance le développement et la maintenance de l'infrastructure ferroviaire dans tout le pays. La planification de l'offre ferroviaire est inscrite dans la loi à travers PRODES (Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire). Ce programme permet de planifier l'offre et l'infrastructure nécessaire pour cette offre en étapes de 5 à 10 ans, en tenant compte du délai temporel des réalisations au niveau de l'infrastructure et de la cohérence entre celles-ci. Il est ensuite décliné annuellement via les STUR (stratégies d'utilisation du réseau, approuvées par le Conseil fédéral) et les PLUR (plans d'utilisation du réseau, établis et publiés par l'OFT) qui constituent le catalogue de sillons pour chaque année et sont établis 6 ans à l'avance.

La planification de l'offre des autres modes de transports en commun n'a pas été abordée durant le webinaire avec L. Stähli. L'OFT (Office fédéral des transports) assure toutefois la cohérence et la coordination de l'ensemble du système intégré de transports en commun. Ses tâches sont au nombre de quatre : 1) Préparer et mettre en œuvre les décisions politiques ; 2) Utiliser les ressources financières de manière efficiente pour des services de transport de qualité élevée ; 3) Surveiller le schéma

temporel et les prescriptions des réalisations de l'infrastructure et 4) Garantir la sécurité des transports en commun.

### ***L'offre de transport ferroviaire de marchandises***

Le transport ferroviaire de marchandises est un pilier très important de la politique de transport suisse. Ainsi, une part nettement majoritaire du transport de marchandises à travers les Alpes est effectuée par les chemins de fer. L'offre en sillons marchandises est également définie par l'OFT. Les sillons pour le transport ferroviaire de marchandises doivent être commandés dans le catalogue de sillons. La plupart des voies sont utilisées aussi bien pour le transport de marchandises que de voyageurs. Lorsque l'OFT définit la capacité, lorsque les gestionnaires d'infrastructure la planifient et lorsque le Service suisse d'attribution des sillons (SAS) en vérifie l'attribution, ils veillent à ce qu'il n'y ait pas de discrimination entre le transport de marchandises et de voyageurs.

## **2.4 Financement pérenne**

À travers le FIF (Fonds de financement de l'infrastructure ferroviaire), il y a un financement pérenne de la maintenance et du développement de l'infrastructure ferroviaire. L'OFT veille à l'utilisation efficace des ressources financières. En parallèle, le Fonds fédéral FORTA assure la part fédérale du financement des projets de transports publics d'agglomération<sup>12</sup>.

L'achat et l'entretien du matériel roulant incombent aux opérateurs et est compris dans les offres et dans la commande de prestations pour ce qui concerne le trafic régional voyageurs. La concurrence « latente » pour le marché entre eux a notamment pour effet de les stimuler à investir à temps dans un matériel roulant moderne et exploité de manière optimale.

## **2.5 Complémentarité entre les modes**

La complémentarité entre les modes de transports en commun augmente la facilité d'utilisation du système intégré de transports en commun. Elle est le résultat de plusieurs éléments : premièrement, l'horaire cadencé dans les différents nœuds de correspondance du réseau qui facilite la lisibilité et la facilité d'utilisation des correspondances entre les trains entre eux et entre le transport ferroviaire et le

---

<sup>12</sup> Le développement de l'infrastructure du transport régional et urbain est une compétence partagée des trois niveaux politiques (confédération, cantons et communes).

transport urbain et régional. Deuxièmement, la concurrence (par le marché) entre les modes et de transports en commun n'est pas possible sur les mêmes lignes. Une ligne ferroviaire ne peut pas concurrencer une ligne de bus sur le même trajet, de même deux lignes de bus ou deux lignes de train ne peuvent pas se concurrencer mais doivent être complémentaires. Et troisièmement, le voyageur reçoit des informations sur l'offre, le prix et l'horaire pour l'ensemble du trajet, indépendamment de l'opérateur ou du mode.

En outre, il y a également une complémentarité entre les modes de transports en commun et la mobilité partagée. Cela a déjà été abordé au point 1.5.

### **3 Dans quelle mesure l'exemple suisse peut-il être transposé dans le contexte belge ?**

Il ne suffit pas de recopier les facteurs de succès de l'exemple suisse pour que cela fonctionne dans le système belge. Il convient de tenir compte des caractéristiques historiques, institutionnelles et géographiques du pays.

#### ***Collaboration historique entre les opérateurs***

En Suisse, le système intégré de transports en commun s'est développé au fil du temps en s'appuyant sur la collaboration entre les différents opérateurs (« bottom-up ») sous la supervision et le pilotage stratégique de la Confédération et des cantons (« top-down »). Le développement d'un système intégré en Suisse a été un processus de longue haleine et n'a connu que peu de résistance. La Suisse est également caractérisée par un climat politique très stable entièrement basé sur le système proportionnel qui évite les basculements de majorité et conduit à l'obligation de trouver des compromis entre les forces politiques en présence. L. Stähli appelle cela la « dictature du consensus ». Le système intégré de transports en commun connaît par conséquent peu de bouleversements radicaux dans la politique menée.

#### ***Compétences réparties sur trois niveaux politiques, mais un seul coordinateur fédéral***

Historiquement, la Suisse est née d'une collaboration entre différents états devenus cantons qui se sont associés pour être plus forts et se défendre contre de grandes puissances étrangères. La Confédération helvétique a alors été créée. Il y a trois niveaux de pouvoir en Suisse : la Confédération, les cantons et les communes. Les compétences relatives au système de transports en commun sont réparties sur ces niveaux de pouvoir. Vous en trouverez une vue d'ensemble au Tableau 3-1.

**Tableau 3-1 : Niveau politique du système de transports en commun en Suisse**

			CH	Ct.	Co.
<b>Ferroviaire</b>	Infrastructure	Maintenance et développement	X		
	Offre	Grandes lignes, mandat prestations	X		
		Trafic régional, commande	X	X	
<b>TP routiers</b>	Offre	Trafic régional, commande	X	X	
<b>TP urbains</b>	Infrastructure	Développement	X	X	X
	Offre	Commande		X	X
<b>Routes</b>	Infrastructure	Maintenance et développement	X	X	X

Source : Présentation de Luigi Stähli (SMA) du 14 décembre 2023

Concernant le réseau ferroviaire, la Confédération est compétente pour le développement et la maintenance de l'infrastructure des chemins de fer dans tout le pays. Cette compétence est définie par la loi fédérale. Concernant l'offre ferroviaire, une distinction est faite entre les grandes lignes (considérées comme rentables) et les lignes régionales (dont le service public est défini et commandé par la Confédération et les cantons). L'exploitation des grandes lignes ferroviaires est réalisée dans le cadre d'une concession accordée à l'opérateur des CFF (Chemins de fer fédéraux suisses). Cette concession ne comprend pas d'indemnités de prestations de transport et les CFF ont une certaine liberté dans la définition de leurs prestations de service pour répondre à la demande. L'exploitation des lignes régionales est définie par la Confédération et les cantons par l'intermédiaire de commandes sur la base desquelles l'opérateur réalise la prestation de service contre une indemnité convenue. Si l'opérateur peut effectuer la prestation de service pour moins cher que ce qui a été convenu, il doit réinvestir le gain afin de réduire le prix au cours des années suivantes. Si la prestation de service lui a coûté plus cher que prévu, le supplément sera à charge de l'opérateur. L'exploitation des transports régionaux en bus s'effectue de la même manière. L'infrastructure du transport routier est une compétence partagée des trois niveaux de pouvoir répartie selon le type de route. L'exploitation du transport urbain est définie et commandée par les cantons et les communes à des entreprises de transport qui parfois exploitent aussi des lignes régionales routières et ferroviaires.

Malgré la répartition des compétences à travers les trois niveaux de pouvoir, la cohérence et la coordination du système intégré de transports en commun est garantie via l'OFT (Office fédéral des transports) et les cantons.

## ***Réseau de transports en commun géographique et radial***

Une grande partie du territoire suisse est non habitable (montagnes, lacs). Les infrastructures ferroviaires et routières ne sont par conséquent pas réparties de manière homogène dans le pays. Le réseau ferroviaire suisse est plutôt conçu de manière polycentrique autour du réseau de villes, avec une plus forte concentration sur le Plateau suisse situé entre le Jura et les Alpes. Le réseau ferroviaire belge est lui organisé plutôt de manière radiale avec une concentration du trafic dans la jonction Nord-Midi à Bruxelles passant par les trois gares les plus encombrées de tout le réseau ferroviaire belge. En Belgique, cette situation entraîne une congestion dans le cœur du réseau ferroviaire qui conduit à ce que les retards/perturbations fréquents engendrent un effet domino sur la majeure partie du réseau ferroviaire.

### **Note pour le lecteur intéressé**

Dans le passé, le secrétariat a déjà rassemblé des informations sur les exemples étrangers d'intégration tarifaire tels que le « KlimaTicket Ö » en Autriche, le « Deutschland-Ticket » en Allemagne et l'« Abonnement Général » en Suisse. Les applications belges d'intégration tarifaire ont également déjà été mises en lumière.

[<Cliquez ici pour lire l'article sur les exemples d'intégration tarifaire à l'étranger>](#)

[<Cliquez ici pour revoir le webinaire avec L. Stähli>](#)