

Assemblée Générale de l'UTP
6 septembre 2024

Relier la Suisse à l'Europe.

Werner Ebert / Alexander Gellner

Traffic International Voyageurs CFF



De quoi voulons-nous parler ?

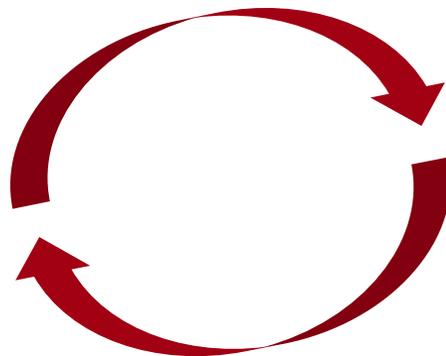
1. Introduction au Traffic International de Voyageurs aux CFF
2. Approfondissements



Offre

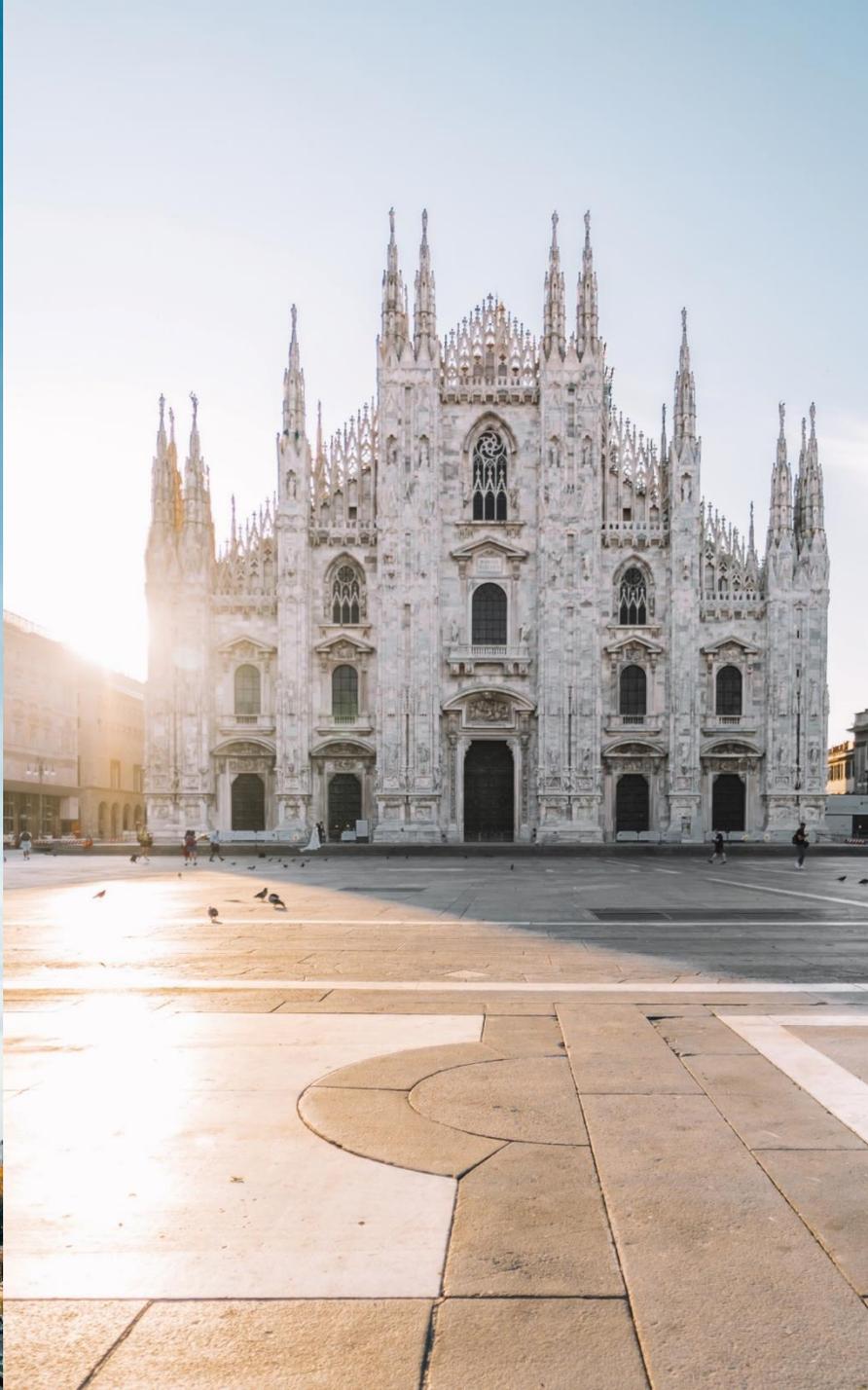


Werner Ebert



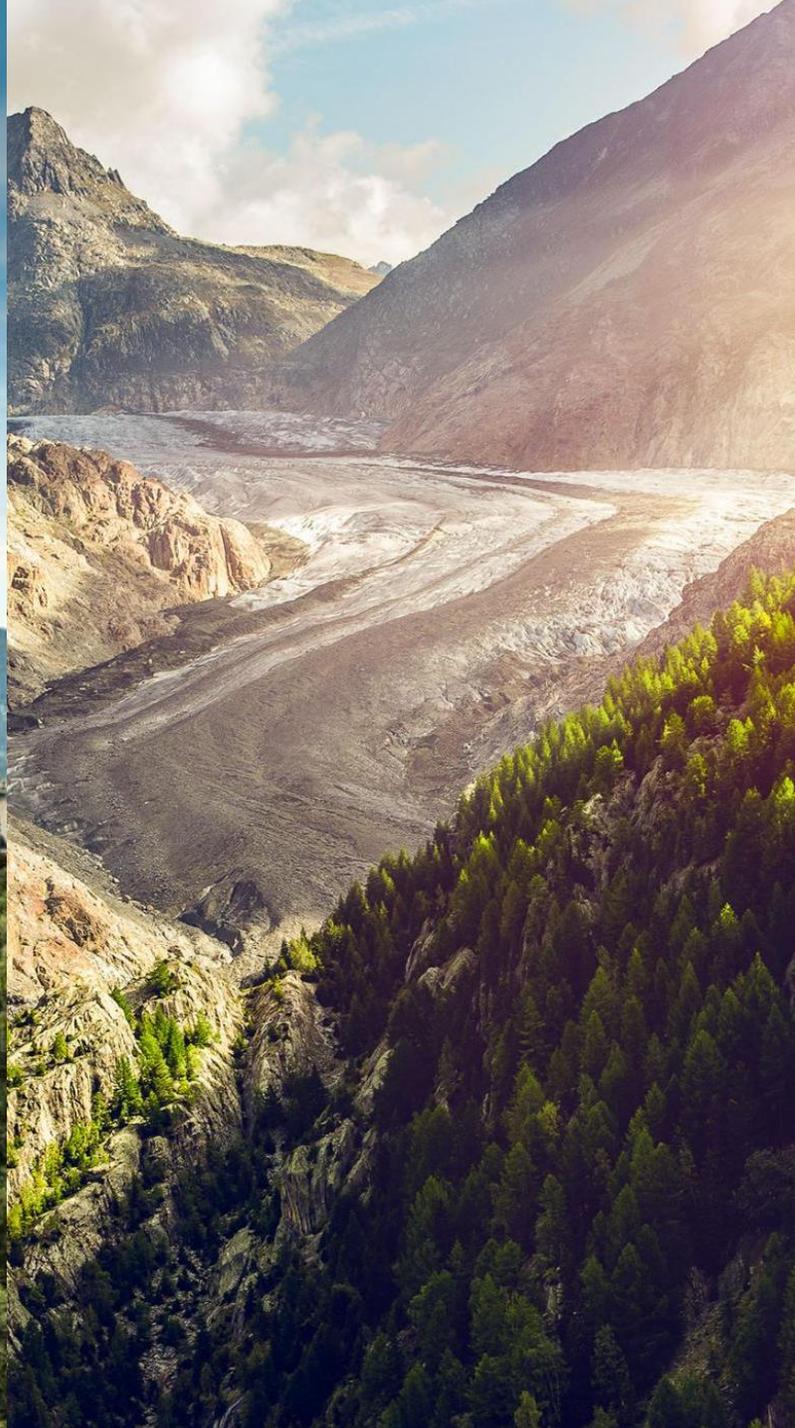
Ventes et tarifs

Alexander Gellner









Trois piliers stratégiques de l'IPV : Développer l'offre à l'aide de coopérations et gagner de nouveaux clients.



Relier les centres de l'UE ainsi que les destinations touristiques avec une **offre attrayante en fonction de la demande.**



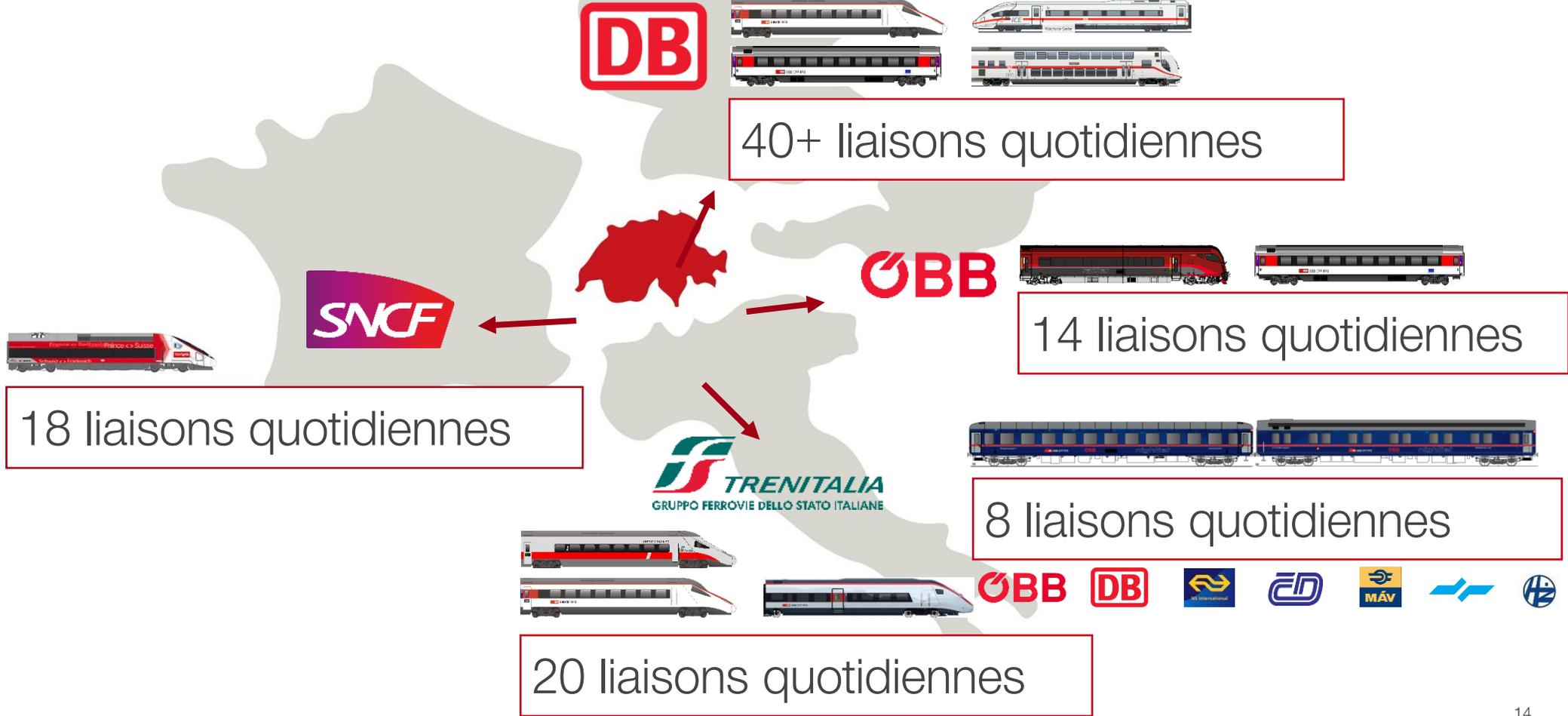
Gagner de nouveaux clients grâce à **des systèmes de prix et de distribution** intégrés.



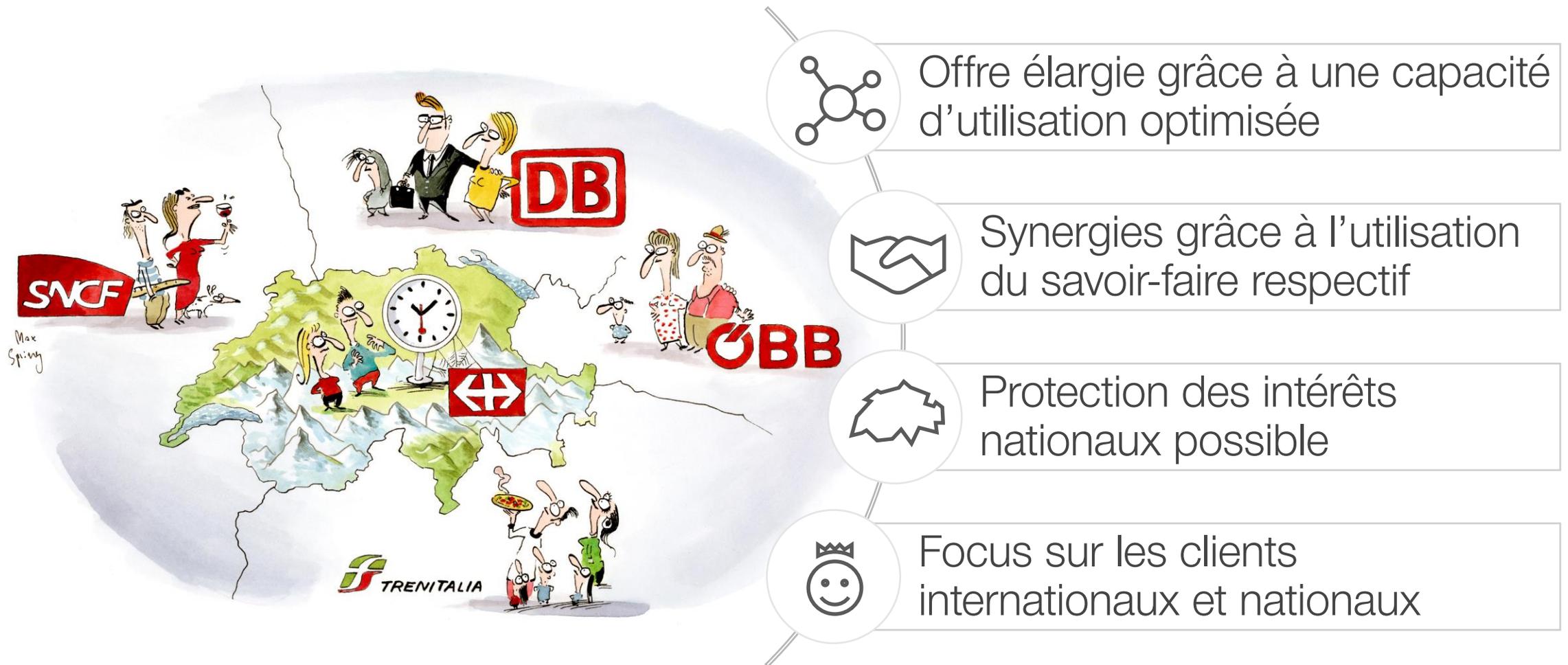
Utiliser la **coopération** comme mode de développement du transport international de passagers.



Nous exploitons le transport international de passagers en coopération.

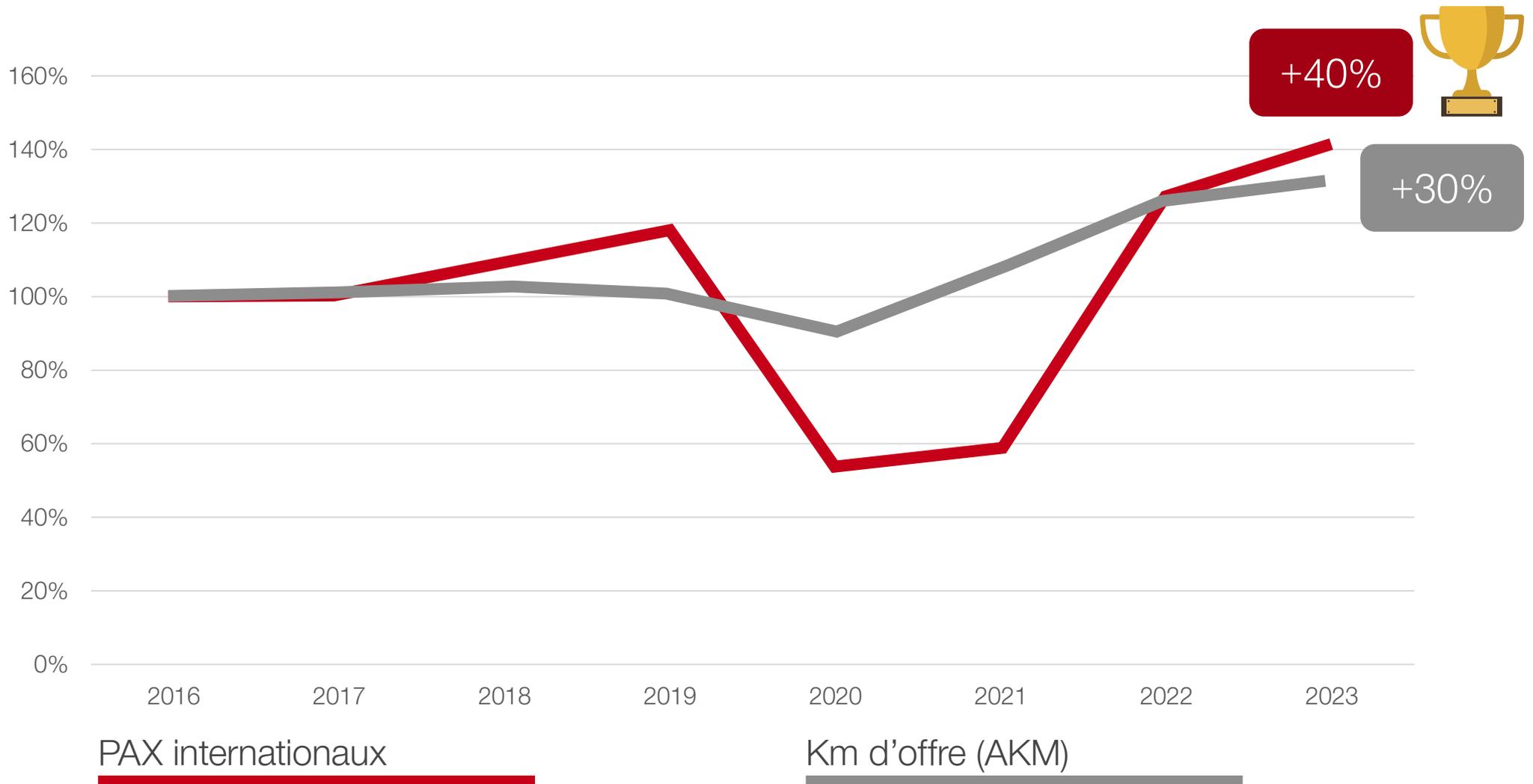


Les coopérations internationales sont le modèle réussi pour plus de rail dans notre voisinage européen.





La demande augmente : actuellement, 40% de voyageurs internationaux de plus qu'en 2016.



En collaboration avec nos partenaires, nous avons considérablement élargi l'offre pour nos clients.



- ✓ Capacité +30% grâce à l'utilisation de trains à deux étages modernisés
- ✓ Train Pop-Up Lausanne-Marseille



- ✓ Extension offre au Gothard et Simplon
- ✓ Trains directs Gênes et Bologne
- ✓ Réduction du temps de trajet Zurich-Milan



- ✓ Réduction du temps de trajet
- ✓ Zurich-Munich et cadence 2h
- ✓ Cadence horaire Zurich-Stuttgart

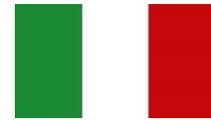


- ✓ Train de nuit Zurich-Amsterdam
- ✓ Train de nuit Zurich-Prague via Leipzig-Dresde
- ✓ Plus de capacité pour Berlin/Hambourg

Grâce à des coopérations, nous continuerons à développer notre offre dans les années à venir.



- Examen des améliorations vers Lyon
- Étude sur les liaisons directes vers Londres



- De nouvelles destinations et des temps de trajet plus courts à partir de 2026



- Augmentation du nombre de liaisons directes sur l'axe Bâle - Francfort (Rheinschiene) dès 2026



- Matériel roulant moderne à partir de 2025
- Nouvelles destinations Rome et Barcelone à l'étude (financement et faisabilité)

Nous faisons face à différents défis – nous y travaillons.

Défis



Ponctualité



Solutions possible

Des groupes de travail avec partenaires, concepts de stabilisation, développement de la charte ponctualité IPV



Chantiers



Concepts de remplacement, meilleure information à la clientèle



Qualité train de nuit



Mise en place d'une équipe d'exploitation spécialisée, nouveau matériel roulant progressif à partir de 2025.



Distribution internationale



Raccordement de tous les pays voisins, collaboration active au développement de normes européennes.



Nous nous dirigeons vers 2050 – prévision: au moins un doublement de la demande



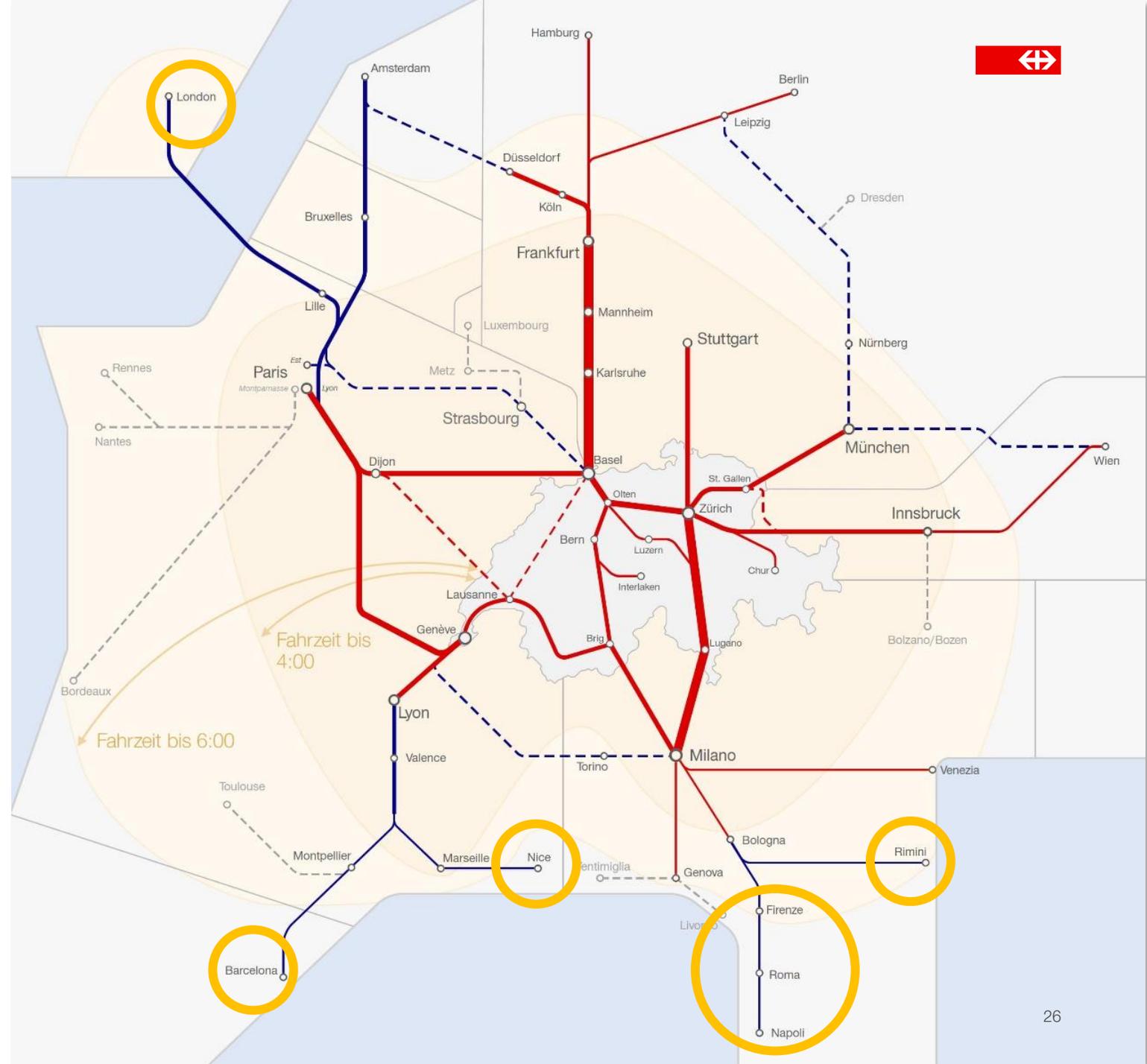
Poursuite du renforcement du réseau central



Examen approfondi de liaisons directes supplémentaires

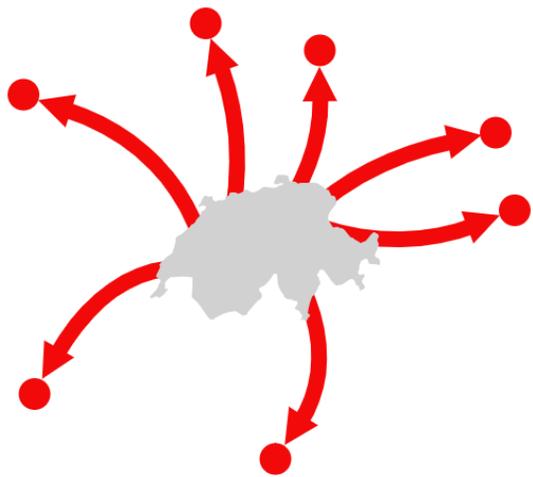


Même pour un temps de trajet de plus de 6 heures



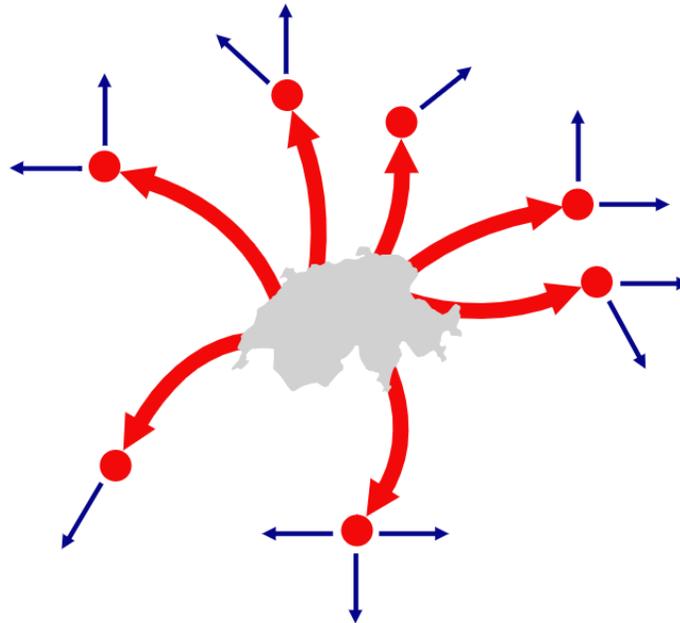
Priorité 1 : Extension du réseau central

Développement de l'offre avec un temps de trajet porte-à-porte de 4-6h et des fréquences élevées (toutes les heures/2 heures) vers les nœuds importants des pays voisins.



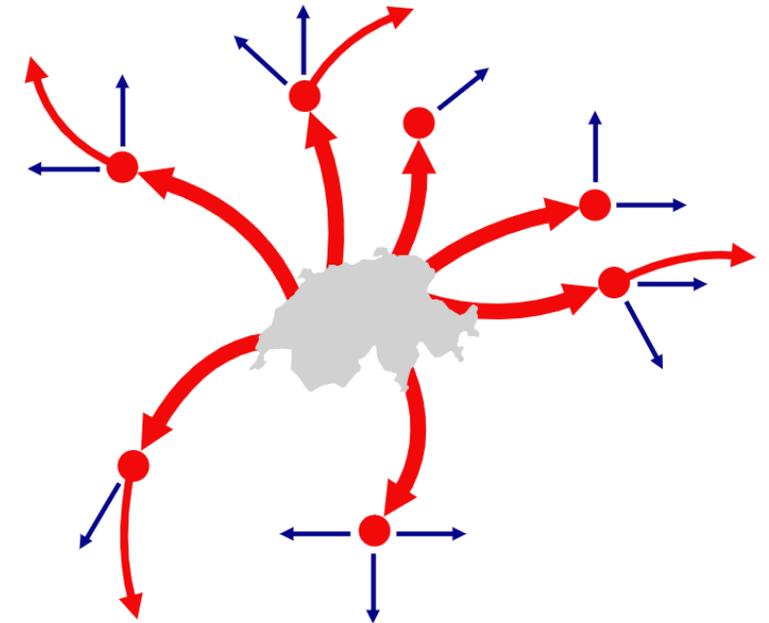
Priorité n° 2 : Amélioration des correspondances sur le réseau étendu

Élargissement des destinations en Europe de / vers la Suisse au moyen de correspondances attractives dans les hubs du réseau central.



Priorité 3 : Établissement d'autres liaisons directes dans le réseau élargi

Mise en place de quelques liaisons directes supplémentaires en trafic de jour et/ou de nuit sur de longues distances avec un potentiel de marché correspondant.





CHF 3.7 Mrd. recettes du transport de passagers

Facts & Figures 2023.

6.4 Mio. billets dégriffés internationaux



8.2 Mio. billets dégriffés nationaux

**450'000 AG
3.15 Mio. Demi-Tarif**



Responsable du prix et de l'assortiment de 250 sociétés de transport

Tous les tarifs pour les voyages vers les pays voisins et les principaux pays tiers sont disponibles sur [sbb.ch](https://www.sbb.ch) et dans les centres de voyages.

Depuis fin 2023

- Toutes les offres/prix pour les voyages vers les principaux pays
- Prix minimum et comparaison directe des prix sur plusieurs jours
- Billets numériques à 100%
- SBB Mobile avec saut sur [sbb.ch](https://www.sbb.ch)

En préparation

- Billets internationaux sur SBB Mobile
- Échange/remboursement en libre-service
- Réservation graphique des places



Prix – comment et par qui ?



Objectif : Compétitif, clair, simple, flexible, différencié

La Suisse se trouve à l'intersection de deux systèmes tarifaires internationaux

NRT *Non-integrated Reservation Tickets*

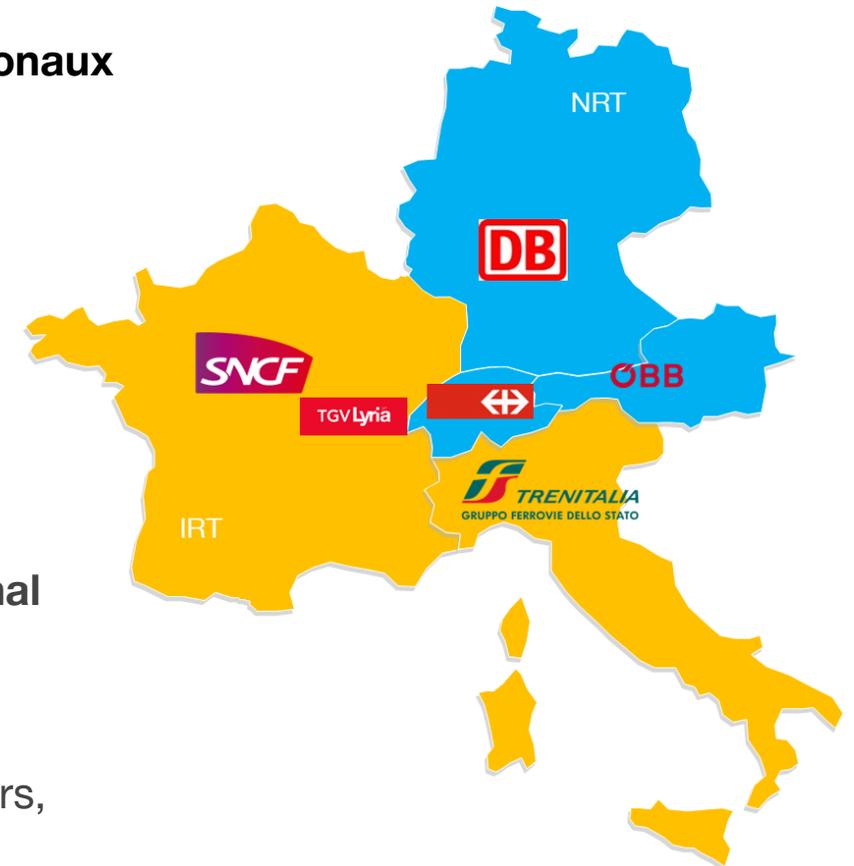
- Pas de réservation
- Ticket continu pour plusieurs segments

IRT *Integrated Reservation Tickets*

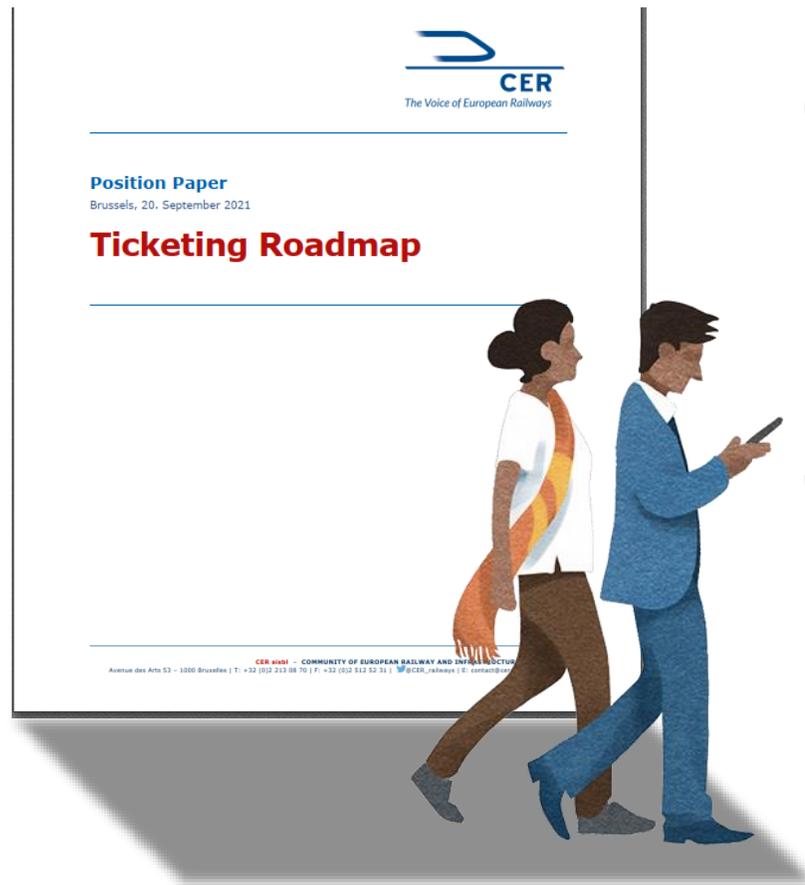
- Toujours avec réservation
- Billet IRT séparé pour chaque segment

Divers modèles de coopération et dépendances dans le trafic international

- France: TGV Lyria
- Italie : Participation à tous les tarifs
- Allemagne/Autriche : Part des recettes pour les prix dégriffés transfrontaliers, prix additifs pour les prix normaux
- Accords bilatéraux avec une quinzaine de chemins de fer



Les CFF soutiennent et poussent à la standardisation de la distribution au niveau international.



Nouveau système de tarifs et d'assortiment



Interfaces de distribution standardisées



Délai de prévente étendue



Amélioration de l'information à la clientèle

Danke, merci & grazie.



Breakout Vertrieb/Tarife

L'objectif central de notre stratégie de vente internationale est de renforcer les canaux de vente propres.



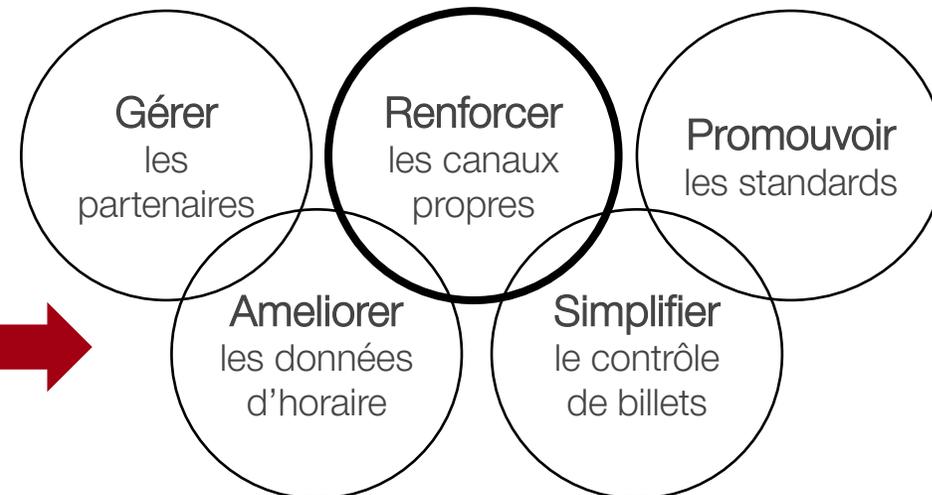
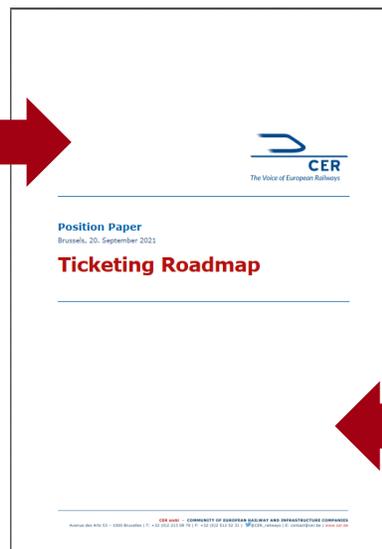
Vers le billet **plus rapidement**



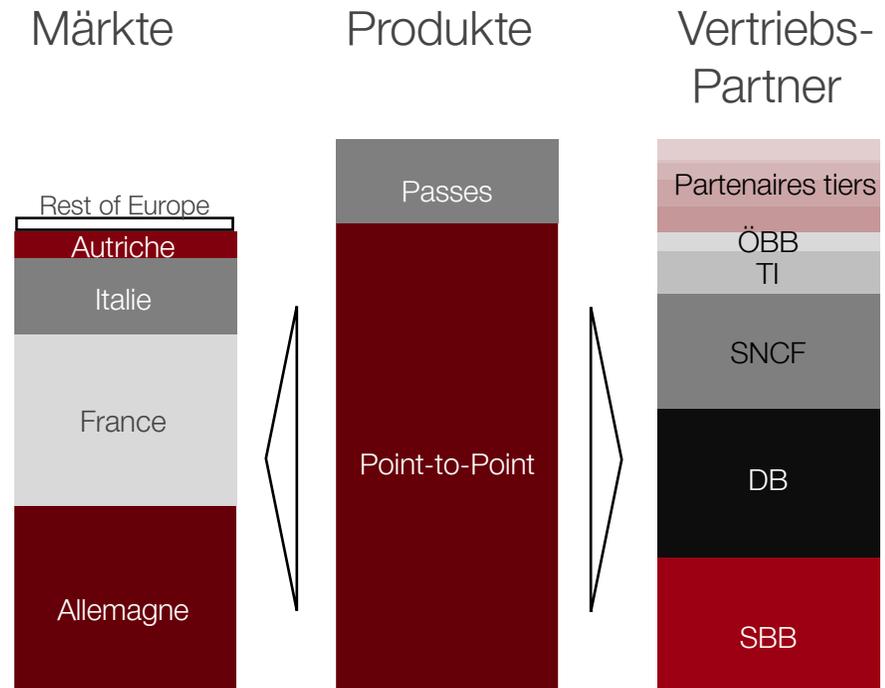
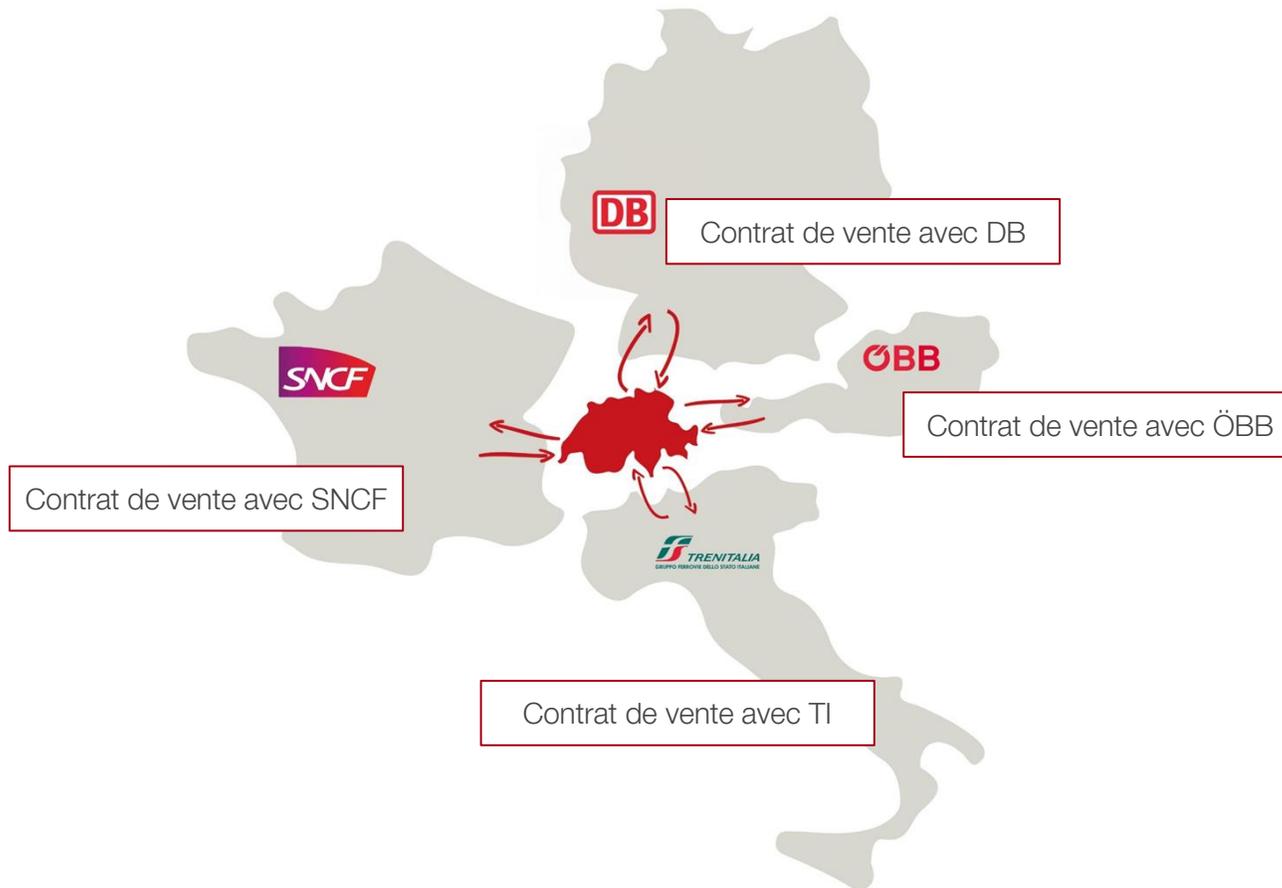
Plus de **parts de marché**



Plus de **réglementation**



Les partenariats commerciaux font partie intégrante de la coopération.



Nous avons beaucoup investi afin de pouvoir bien vendre les offres les plus importantes.

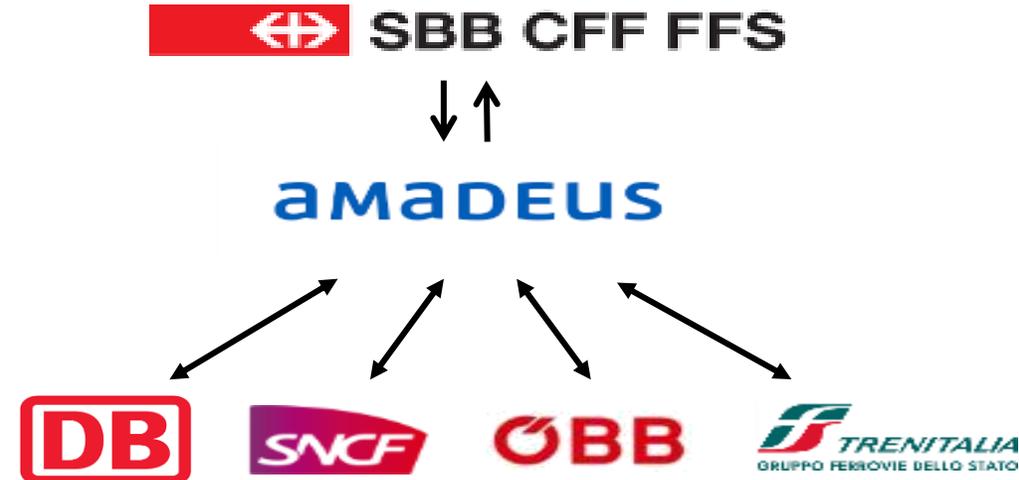


Nous pouvons vendre tous les tarifs pertinents de nos chemins de fer partenaires.



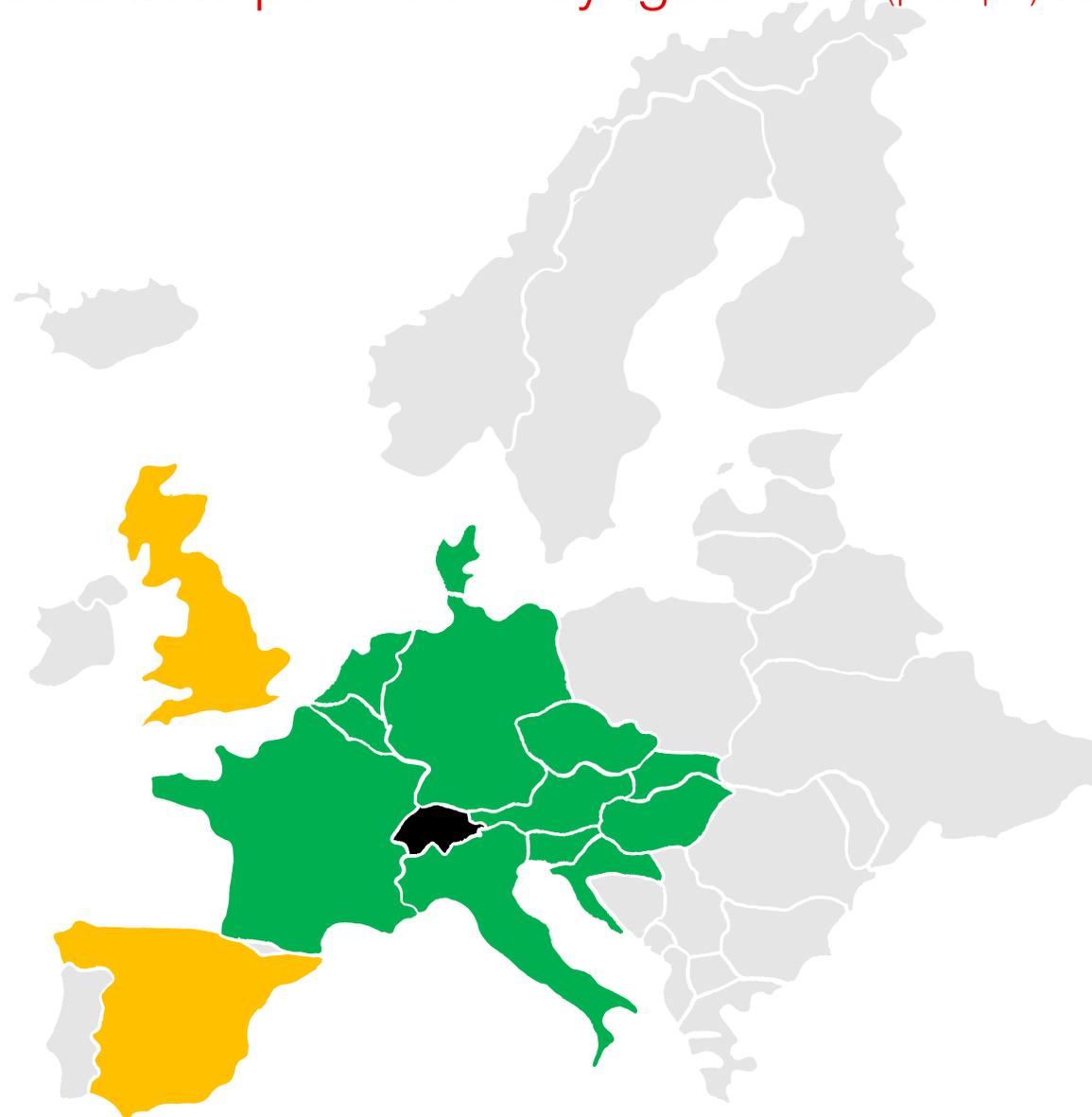
Nos partenaires peuvent vendre tous nos tarifs pertinents (s'ils le souhaitent).

D'autres ajouts (application, réservation graphique de sièges, etc.) suivront.





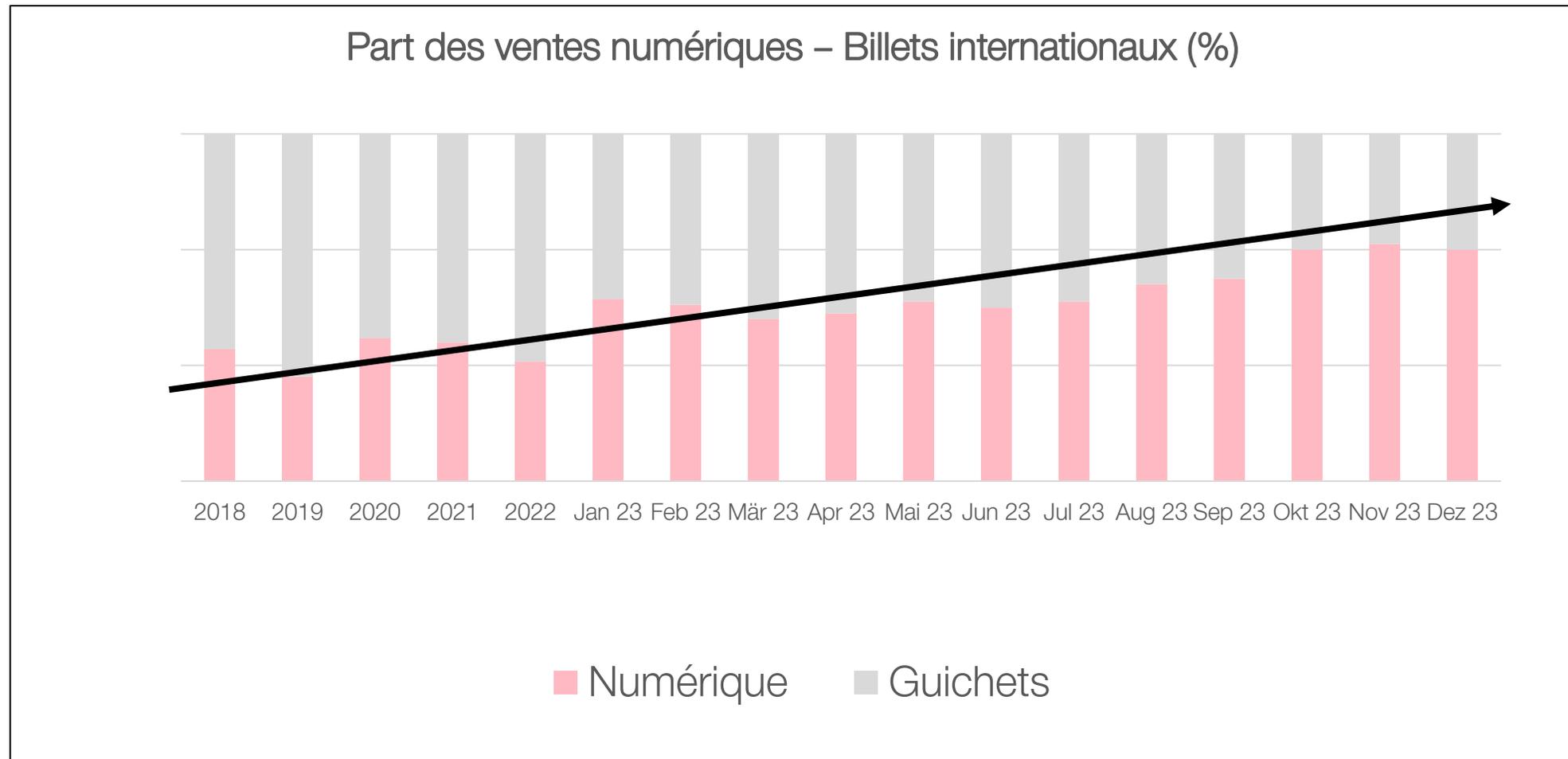
Nous vendons des billets pour des voyages vers (presque) tous les pays pertinents.



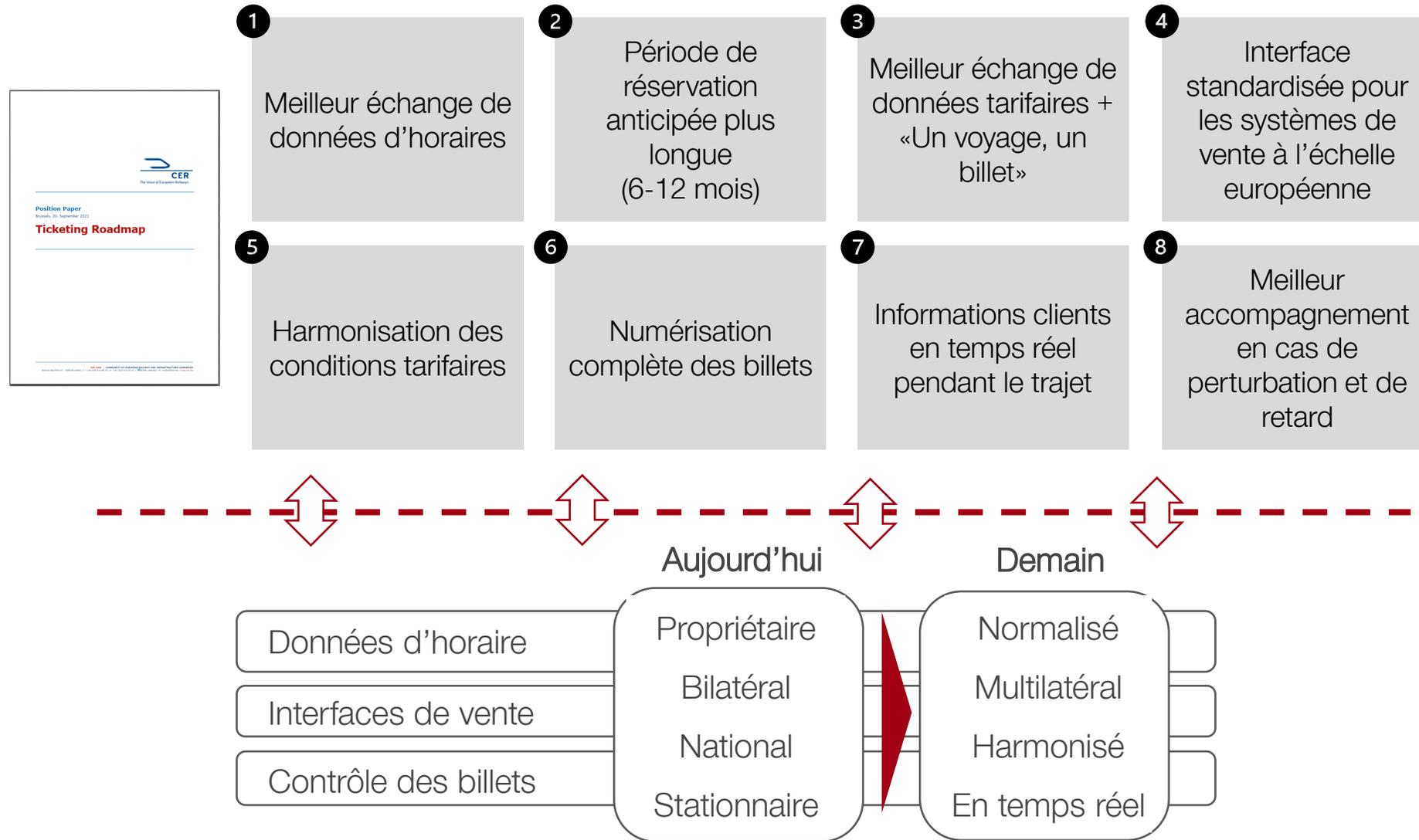
Vente de billets de voyage...

- au et dans le pays
- uniquement au pays

Nos efforts portent leurs fruits : la part numérique augmente considérablement.



Au niveau international, nous poursuivons la plus grande normalisation possible dans de nombreux domaines.

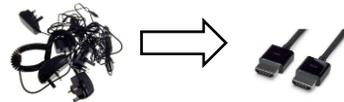


Qu'est-ce que l'OSDM et qu'apporte-t-il ?

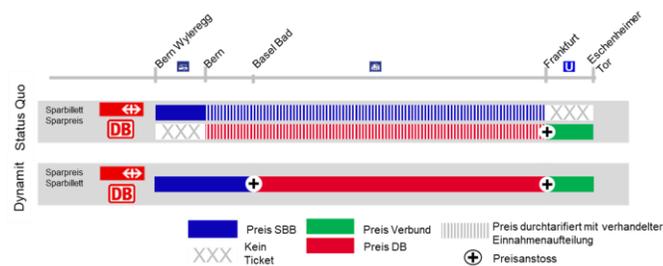
Efficacité des ventes, transparence tarifaire et optimisation du rendement.

Open Sales and Distribution Model

Interface de vente standardisée à l'échelle européenne

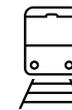


Système tarifaire à l'échelle européenne



Pour les client(e)s

- Billets dégriffés pour toute l'Europe
- Cohérence des prix
- Billets pour plus de pays



Pour nous (et pour les autres chemins de fer)

- Contrôle des prix
- Indépendance commerciale.
- Processus de réservation simplifié
- Augmentation de l'efficacité des ventes

L'objectif d'OSDM Online dans le domaine de la tarification : Nous améliorons le système international de tarification et d'assortiment et ouvrons la voie à la mise en œuvre dans toute l'Europe.



Voyager à des prix dégriffés entre plusieurs pays et trains.



«One Journey – One Ticket » pour l'ensemble de l'Europe.



Gestion de la capacité grâce à la tarification dynamique.

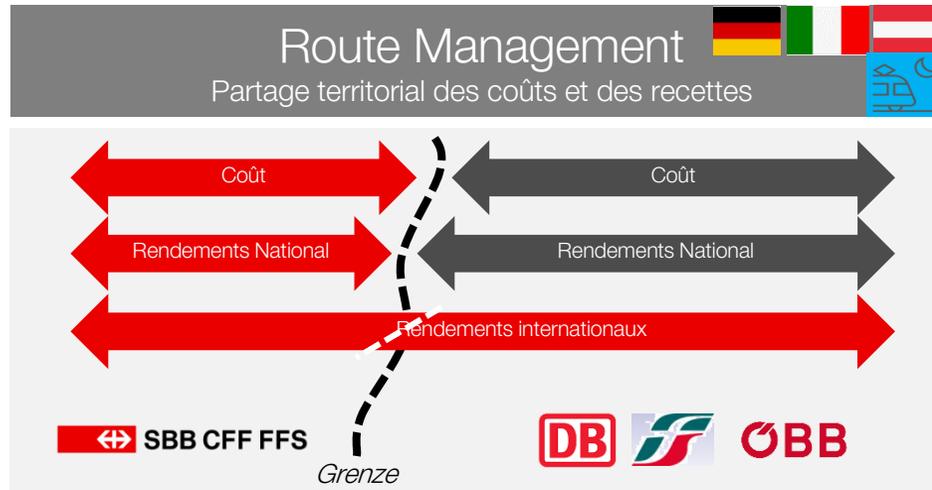
from CHF 19.00

Cohérence des prix entre tous les distributeurs.

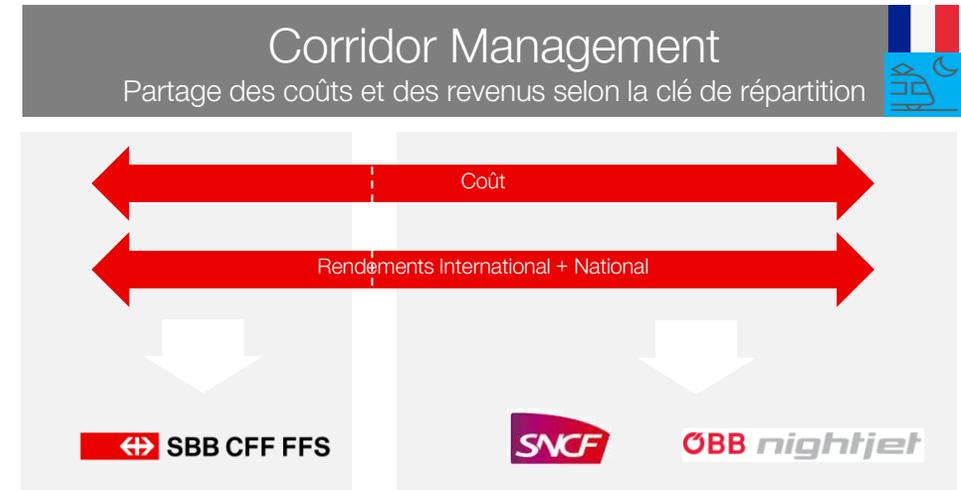
Breakout Angebot/ Kooperationen



Il existe deux modèles de coopération. Le « Route Management » comme modèle standard et le « Corridor Management » pour la coopération de Lyria avec la SNCF.



- Chaque partenaire supporte le coût de l'offre sur son territoire jusqu'à la frontière.
- Chaque partenaire conserve l'intégralité des revenus nationaux et tire sa part territoriale des revenus internationaux.



- Tous les frais en Suisse et à l'étranger sont partagés selon la part convenue contractuellement.
- Tous les revenus nationaux et internationaux sont également partagés selon la part convenue contractuellement.
- Filiale commune Lyria SAS.
- Trafic de nuit via l'Allemagne avec ÖBB

Que faut-il au moins pour une liaison internationale directe vers une nouvelle destination ?



Potentiel



Sillons et bords de quai



Matériel roulant, y compris l'entretien et les possibilités de stationnement



Business Case



Partenaires étrangers disposés à coopérer



Le mois de janvier 2019 peut être décrit comme le début de la renaissance du trafic de nuit en Suisse.

23 janvier 2019 : Greta Thunberg se rend au WEF à bord du Nightjet – et la Suisse redécouvre le train de nuit.



Demande politique et sociale pour les trains de nuit

Grosser Andrang auf Nachtzüge: Reiseziele wie Hamburg und Berlin sind derzeit fast ausgebucht

SBB sollen wieder Nachtzüge fahren lassen



Mehr Nachtzüge statt Billigst-Flüge: Das fordern die Grünen schon lange. Nun springen die Bürgerlichen auf den Klima-Zug auf.

L'attention des médias et la sensibilisation croissante au voyage durable ont eu un impact sur les chiffres de réservation.

Le nombre de passagers dans le trafic de nuit en provenance de Suisse a augmenté de +25% par rapport à 2018.

Les trains de nuit peuvent apporter une contribution significative à la réduction CO2 en Europe.

Calcul des émissions

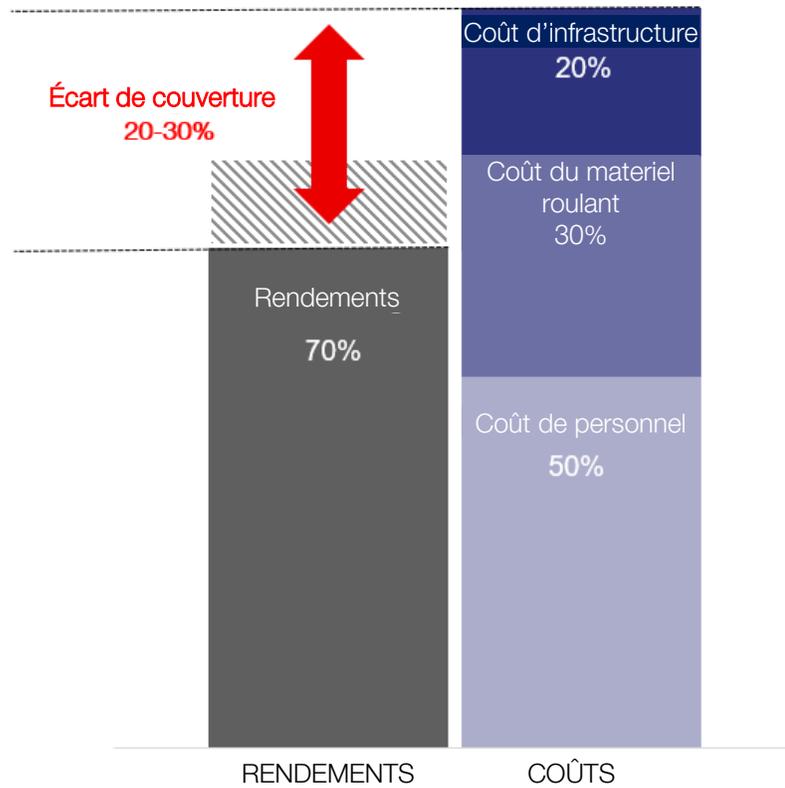
Connexions	Mix (avion, bus longue distance, voiture, train) kgCO2 eq/personne	Train de nuit kgCO2eq/personne	Difference kgCO2eq/personne
Zürich - Barcelona	198	68	129
Zürich - Amsterdam	143	56	87
Zürich - Rom	146	60	86
Zürich - Hamburg	148	62	86
Zürich - Prag	114	71	43
Zürich - Berlin	143	61	82

L'impact climatique cumulé annuel est d'environ 88 000 tCO2, ce qui correspond aux émissions annuelles moyennes de 50 000 voitures (étude Southpole commandée par les CFF).

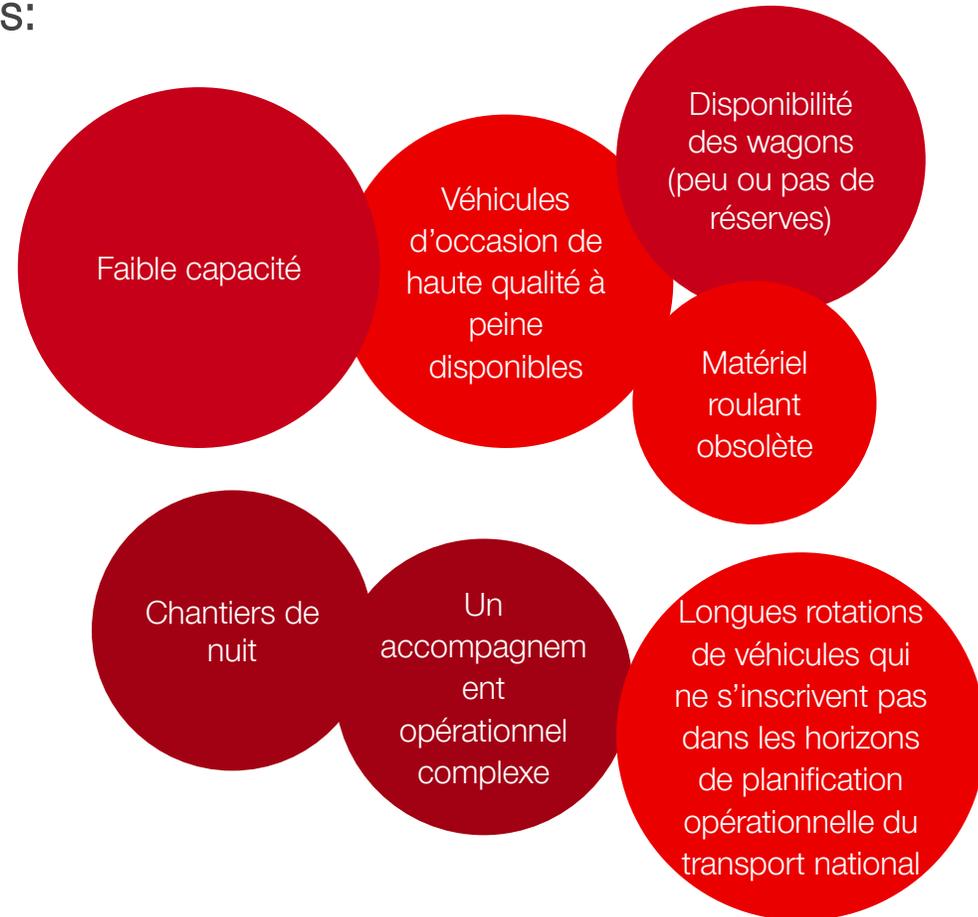


Coûts de production élevés et défis liés au trafic de nuit.

Coûts de production :



Défis:



Loi CO2 - Objet de la subvention.

Promotion du transport ferroviaire transfrontalier de passagers sur de longues distances. La priorité est donnée à l'exploitation de nouveaux services de trains de nuit toute l'année avec des voitures-lits ou des couchettes.

Ordre de priorité des demandes

Prio 1

Demandes prioritaires : Contributions à de nouveaux services de trains de nuit

1. Nouvelles liaisons ferroviaires de nuit toute l'année avec des voitures-sièges/couchettes/couchettes

Prio 2

Autres applications : Contributions à des offres et investissements nouveaux et existants

- ✓ Trains de nuit saisonniers
- ✓ Nouvelles liaisons ferroviaires de jour ou de nuit avec places assises uniquement
- ✓ Augmentation de la capacité ou de l'attractivité des services de train de nuit existants
- ✓ Contributions à l'investissement pour la fourniture de services dans le transport transfrontalier de passagers à longue distance par chemin de fer
- ✓ Contributions à l'investissement, par exemple dans le domaine de la vente de billets internationaux



Vision de l'offre



Vision Réseau Nightjet

- Extension de 6 à 10 lignes
- État actuel = 8 lignes
- Augmentation de la capacité et du confort



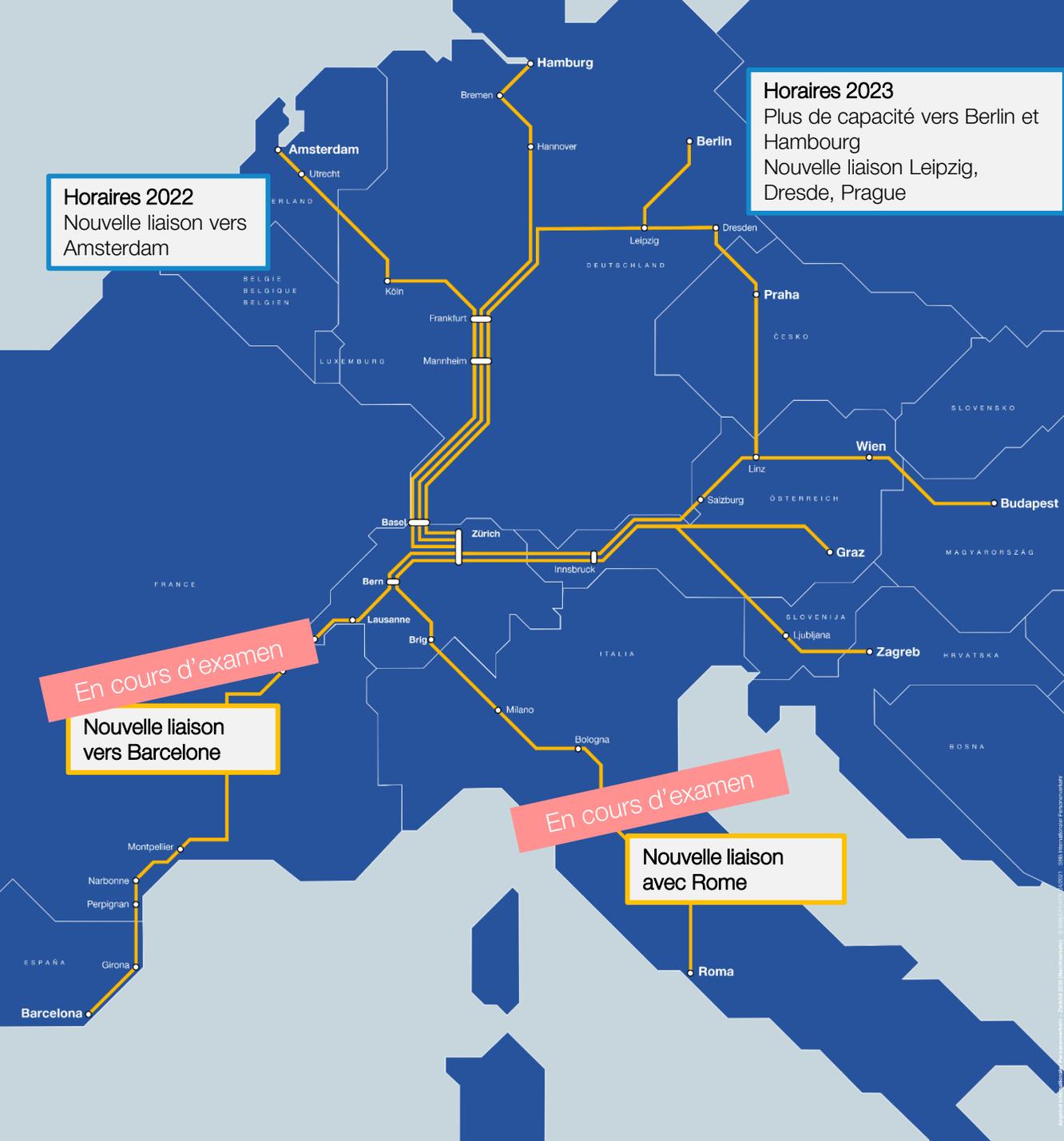
En coopération avec ÖBB

- Utilisation en synergie (utilisation du matériel roulant, exploitation, commercialisation et maintenance) avec ÖBB
- Accès aux options de véhicules ÖBB existantes



Promesse CFF

- Le concept de l'offre et l'acquisition du nouveau matériel roulant dans le cadre de la lettre d'intention ont été convenus et communiqués à ÖBB en septembre 2020*
- Nouveau train de nuit à Amsterdam (12/2021), extension de l'offre à Berlin et à Hambourg et nouvelles liaisons vers Leipzig, Dresde et Prague (12/2022)
- Après l'adoption de la loi sur le CO2 : les CFF s'attendent à une mise en œuvre rapide de Rome et de Barcelone. Faisabilité à l'étude





Trains de nuit: à partir de 2025, introduction de nouveau matériel roulant

