

FOCUS

tp

2019/20

Sommaire

Éditorial

- 5 Adapter la régulation aux défis présents et à venir

La politique des TP vue par le directeur de l'UTP

- 7 Les TP font partie de la solution, pas du problème

Politique des transports nationale

- 8 Les transports publics suisses, un sujet permanent au Parlement

Les principaux thèmes de l'UTP

- 13 Le sujet du climat domine les affaires de l'Union

Des chiffres en images

- 17 Les transports publics suisses dans les faits

Interview de Ralf Eigenmann, directeur des transports publics de St-Gall

- 21 «Mon souhait, c'est que notre flotte soit exploitée de manière durable à 90 % d'ici environ 2025»

Carte blanche à Stefan Meierhans, Surveillant des prix

- 26 La clientèle doit être le centre de l'univers des TP

La formation à l'UTP

- 28 Le monde professionnel évolue à toute vitesse – l'UTP lance le programme «Formation professionnelle dans les TP 2022+»

L'Union des transports publics

- 30 L'UTP est un ingrédient du succès des transports publics suisses



Éditorial

Adapter la régulation aux défis présents et à venir

La qualité et les performances des transports publics suisses font de notre histoire un succès unique au monde. Cela n'empêche pas que, comme partout, tout change. Nous devons garder à l'œil l'évolution des coûts, l'attractivité, le rapport prix/prestation pour nos clients, la rapide révolution technologique et les grands défis que pose le changement climatique. Quelle position assument les TP dans la chaîne de mobilité et de logistique en passe de changer profondément au travers de l'arrivée de nouveaux acteurs sur le marché, notamment dans la distribution? La réponse viendra de la compatibilité entre coopération et concurrence intramodale. De nombreux acquis et réussites des transports publics (AG, Service direct, «un voyage, un billet») se fondent sur une bonne collaboration entre les entreprises de transport. Les

transports publics suisses se voient toutefois toujours plus confrontés à des questions de concurrence. Celles-ci viennent de la numérisation, de l'évolution du droit européen, des bus longues distances, des batailles juridiques autour des concessions du trafic ferroviaire et des nouveaux besoins de la clientèle.

L'Union des transports publics a identifié les défis à relever et s'y est ardemment penchée en élaborant une prise de position. Pour l'association, il va sans dire que les acquis des TP doivent être préservés. La collaboration au sein de la branche et la «concurrence des idées» ne mettent pas les entreprises de transport en compétition directe vis-à-vis de la clientèle, mais les poussent à se mesurer les unes aux autres et à viser qualité, innovation et efficacité. Cette concurrence indirecte augmente la qualité de l'ensemble du système de TP en favorisant la reprise de bonnes pratiques. Véritable concurrence et modèle de collaboration éprouvé depuis des décennies ne font néanmoins pas bon ménage; en faveur d'un système performant, la coopération vaut mieux que la compétition.

Par ailleurs, les entreprises de transport doivent bénéficier de marge de manœuvre entrepreneuriale de sorte à encourager les innovations. L'UTP exige que la prochaine réforme du trafic régional voyageurs garantisse des ressources financières aux entreprises en faveur de la nouveauté.

J'ai du plaisir à m'engager pour l'UTP car la collaboration de la branche y est écrite en majuscules. Ce n'est pas donné entre presque cent trente entreprises. En privilégiant une solution de la branche avant une solution des autorités, nous veillons cependant constamment à ce que la branche des TP évolue de manière novatrice.



Norbert Schmassmann, président de l'Union des transports publics

Norbert Schmassmann, président de l'UTP



La politique des TP vue par le directeur de l'UTP

Les TP font partie de la solution, pas du problème

Le sujet du climat et de l'énergie et celui de l'utilisation de l'espace sont les défis considérables de la Suisse sur lesquels planchent actuellement nos politiciens et, j'en suis persuadé, sur lesquels ils plancheront et devront plancher à l'avenir. De bonnes solutions doivent être trouvées. Pour moi, il est certain que les transports publics ont une position de choix pour représenter une solution face à ces défis. En effet, les TP transportent des voyageurs et des marchandises, d'une part avec une très grande efficacité énergétique, et d'autre part sur un espace réduit dans notre pays densément peuplé. Il est donc dans l'intérêt de la branche, mais aussi dans l'intérêt de la Suisse toute entière, que nous nous engageons en vue d'augmenter la part modale des transports publics.

Au printemps 2019, l'Union des transports publics, l'Office fédéral du développement territorial et la LITRA ont publié une étude qui présente des mesures devant servir à accroître la part modale des TP. Une bonne coordination entre aménagement du territoire et planification des transports est par exemple une voie efficace pour améliorer la fréquentation des TP. Plus les logements sont conçus intelligemment avec un accès facilité aux TP, plus ceux-ci sont utilisés. Cela contribue également à désengorger les routes. Finalement, tout le monde est content. Il y a aussi du potentiel dans le trafic voyageurs international. Les courts trajets en avion, polluants à souhait, deviendront assurément plus chers et mal aimés. En améliorant l'offre du trafic ferroviaire, nous pouvons attirer de nouveaux clients.

Outre les politiques, la branche des transports publics est elle aussi mise sous pression: nous devons continuer à transporter des personnes et des biens de manière sûre, efficace, fiable, ponctuelle et durable. Pour parvenir à pro-



Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP

poser une offre de qualité, aujourd'hui comme demain, il nous faut une planification à long terme et des mesures concrètes telles l'Étape d'aménagement 2035. Je suis ravi que le Parlement partage cet avis et qu'il ait accepté le projet à une large majorité.

Nous devons tous faire des efforts et apporter notre contribution pour parvenir aux objectifs climatiques. C'est ce que nous faisons, car la branche des TP est extrêmement active. Comme exemples concrets, je citerais la Stratégie énergétique de l'UTP approuvée l'année dernière et la promotion de bus écologiques (surtout des bus électriques) dans différentes villes grâce à nos entreprises de transport. Je suis convaincu que nous sommes sur la bonne voie, mais nous devons rester attentifs à ne pas nous en écarter.

Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP



Politique des transports nationale

Les transports publics suisses, un sujet permanent au Parlement

Les transports publics suisses sont un sujet régulièrement traité par les Chambres fédérales. Les objets sont divers, de la «traditionnelle» Étape d'aménagement 2035 aux prestations de mobilité multimodale en passant par la réforme du trafic régional (commandé par la Confédération et les cantons).
Vue d'ensemble des principaux thèmes de la politique nationale des transports.

L'Étape d'aménagement 2035 est judicieuse et capitale

Le Conseil fédéral a adopté en 2018 le message pour le plus grand projet d'aménagement ferroviaire depuis Rail 2000, l'Étape d'aménagement 2035 du programme de développement stratégique (PRODES). L'UTP salue et soutient ce projet car il rend possible des chaînes de voyage à la demi-heure à l'échelle suisse, voire au quart

Dans le trafic voyageurs, l'Étape d'aménagement 2035 permet des chaînes de voyage à la demi-heure ou au quart d'heure à l'échelle suisse.

d'heure entre les nœuds importants, et une meilleure offre pour le trafic marchandises. Si l'Étape d'aménagement 2035 crée de l'utilité en faveur de la clientèle et de l'économie suisse, le plus important demeure l'offre de l'horaire car c'est elle qui détermine les aménagements infrastructurels.

Depuis Rail 2000, les clients des transports publics bénéficient de l'horaire cadencé intégral et de relations toutes les demi-heures entre les grands nœuds suisses. Cependant, la croissance considérable du nombre de voyageurs pousse en de nombreux endroits le réseau à ses limites de capacité.

Les mesures conséquentes qui figurent dans le projet posent les jalons d'une offre d'avenir qui mise sur les forces du rail et qui crée une utilité élevée aussi bien pour le trafic voyageurs que le trafic marchandises. Grâce au projet FAIF et au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), le financement de l'exploitation, de la maintenance et de l'aménagement du réseau ferroviaire est garanti à long terme. Le Conseil des États et le Conseil national ont encore étoffé le projet, lequel a ensuite été approuvé à la quasi-unanimité lors de la session d'été 2019.

OBI et bus longues distances: le Parlement sur la même ligne que l'UTP

Dans le cadre du projet sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI), le Parlement a décidé en 2018 que les bus longues distances ne devaient pas concurrencer les offres de transports publics existantes et cofinancées par la Confédération et les cantons. Cela répond à la position claire de l'UTP selon laquelle une concurrence du trafic régional voyageurs par des bus longues distances constitue une ligne rouge à ne pas franchir.

La décision finale du Conseil national de ne pas permettre aux bus longues distances de rouler simplement là où ils attendent des bénéficiaires et de mettre en danger de ce fait des lignes de transports publics subventionnées a clarifié la situation. Le Parlement a fixé que les bus longues distances pouvaient certes compléter des offres en place cofinancées par les pouvoirs publics, mais pas les concurrencer, et qu'aucun dommage économique ne devait en résulter pour les offres existantes d'autres entreprises de transport.

De même, les bus longues distances doivent respecter les prescriptions de sécurité et les mêmes conditions de travail que la branche des transports publics. Il s'agissait également d'une exigence de l'UTP.

Le Conseil national envoie un signe clair en faveur de bus neutres pour le climat

Le Conseil national a transmis en mars 2019 un postulat de sa commission des transports qui demande au Conseil fédéral d'examiner la possibilité de soutenir financièrement le passage de bus diesel à des bus plus écologiques.

Les bus diesel sont très répandus dans les transports publics routiers, mais causent passablement d'émissions de CO₂. Nombre de villes et d'entreprises de transport urbain cherchent par conséquent activement à remplacer ces bus polluants par des modèles plus respectueux de l'environnement, principalement des bus électriques.



à batteries. Le développement de bus plus écologiques a fortement progressé ces dernières années, en particulier dans les transports publics sur route. C'est l'une des raisons qui poussent beaucoup d'entreprises suisses à effectuer des tests d'exploitation. Or, la plus grande difficulté n'est pas technique, mais bien financière. En effet, étant donné que la technologie est relativement récente et la production (encore) faible, les véhicules électriques coûtent encore considérablement plus cher que les bus fonctionnant au diesel.

Plusieurs États-membres de l'Union européenne soutiennent déjà le remplacement des flottes de bus au moyen de contributions notables. Ce n'est pas le cas en Suisse, mais cela doit changer avec le postulat transmis par le Conseil national: la Confédération doit prendre en charge une partie des coûts supplémentaires sous forme d'incitations financières – pendant une période limitée – afin d'accélérer l'utilisation de bus plus respectueux de l'environnement sur tout le territoire.

Pas de nouvelle loi nécessaire pour les prestations de mobilité multimodale

L'UTP a répondu à la mi-mars 2019 à la consultation sur le projet de la Confédération en vue d'encourager les prestations de mobilité multimodale. Elle considère qu'il n'est pas nécessaire de créer une base légale parce que la majorité des points traités dans le projet sont déjà mis en œuvre par un règlement de la branche sur l'utilisation de la plateforme NOVA. En revanche, en ce qui concerne la protection des données, l'UTP applaudit l'égalité de traitement visée entre les tiers et les entreprises de transport.

La majorité des points traités dans le projet d'ouverture de la distribution aux tiers font partie intégrante des directives de la branche réglant l'utilisation de la plateforme NOVA et sont dès lors déjà réalisés. Selon les conditions définies par la branche des transports publics, des tiers peuvent déjà vendre des billets de TP. L'UTP estime par conséquent qu'aucune base légale n'est nécessaire et refuse le projet «Prestations de mobilité multimodale» à l'exception des modifications liées à la loi sur la protec-

tion des données. L'association faitière des transports publics est d'avis que, dans le cas où l'utilité d'une loi s'avérerait, l'édiction d'une loi générale sur la mobilité multimodale s'adressant à tous les prestataires serait bien plus pertinente qu'une modification de la loi sur le transport des voyageurs (LTV), et assurerait l'égalité de traitement que l'UTP appelle de ses vœux.

Si la Confédération devait malgré tout se prononcer en faveur d'une modification de la LTV, l'UTP ne pourrait accepter le projet qu'aux conditions suivantes:

- Garantie du principe de réciprocité: L'ouverture des données et de l'infrastructure de distribution ne doit pas uniquement concerner les entreprises de transports publics mais tous les fournisseurs de mobilité souhaitant proposer des offres de mobilité multimodale. Pour cette raison, les autres prestataires de mobilité doivent eux aussi être tenus d'ouvrir leurs systèmes aux tiers.
- Compétence de fixation des prix par les entreprises de transport: La Confédération propose que les intermédiaires de mobilité soient libres dans l'établissement de leurs prix. Ils pourraient par conséquent vendre les billets à des prix supérieurs ou inférieurs à ceux des entreprises de transports publics. Cette disposition susceptible de modifier la perception des prix est très problématique pour l'UTP, qui demande que l'article soit biffé.
- Détermination de l'accès par la branche: Il doit être de la compétence de la branche des transports publics de décider quel assortiment est rendu accessible aux tiers.
- Égalité de traitement en matière de protection des données: Dans l'ensemble, l'UTP accepte les modifications voulues. Cependant, ici également, elle exige l'égalité de traitement entre les tiers et les entreprises de transport.

Réforme du trafic régional voyageurs

La Confédération veut développer le trafic régional voyageurs (TRV) et a lancé deux variantes en consultation à cette fin. L'UTP a remis sa prise de position à ce sujet à l'OFT en juillet 2019 et se prononce clairement en faveur de la variante «optimisation». La variante



Dans la réforme du trafic régional voyageurs, l'UTP demande une claire répartition des rôles et un financement durable.

«séparation partielle» mettrait en danger la conception d'un système uniforme, sans frontières et convivial. La variante de l'optimisation proposée par la Confédération renforce la conception du système global des transports publics (un voyage, un système). Celle de la séparation partielle va quant à elle plus loin et redéfinit la répartition des tâches entre les commanditaires. C'est précisément là que résident ses inconvénients.

L'UTP demande notamment un financement durable par la Confédération et les cantons, un développement de l'offre spécifique aux moyens de transport, coordonné et à long terme ainsi que le respect des différents rôles et compétences. En tant que commanditaires, la Confé-

dération et les cantons doivent garantir un approvisionnement durable, alors que les entreprises de transport doivent rester libres dans la mise en place de l'offre et disposer de moyens leur permettant de promouvoir les innovations.

Les entreprises de transport doivent continuer de bénéficier d'incitations à l'action entrepreneuriale et donc d'une certaine marge de manœuvre en vue de nouveautés. Et la branche aura très prochainement besoin de cette capacité: les nouveaux modèles d'affaires et applications amenés par la numérisation, les nouvelles technologies de motorisation ou les véhicules autonomes pourront seulement arriver si la branche dispose d'une grande force d'innovation. Cela ne sera le cas que si les entreprises sont autorisées à utiliser librement les excédents de recettes réalisés. ■

Les principaux thèmes de l'UTP

Le sujet du climat domine les affaires de l'Union

Presqu'un an avant que la vague de manifestations pour le climat n'atteigne la Suisse, l'UTP a fait office de précurseur en décidant d'une stratégie énergétique pour l'horizon 2050. Ce n'est cependant pas le seul sujet axé sur l'avenir: smartrail 4.0 ou les attentes liées à l'augmentation de la part modale des transports publics sont des thématiques visant le long terme qui occuperont régulièrement l'UTP ces prochaines années.

L'UTP approuve sa stratégie énergétique

En septembre 2018, soit longtemps avant les grèves pour le climat et Greta Thunberg, le comité de l'UTP a approuvé sa stratégie énergétique. Celle-ci vise à améliorer l'efficacité énergétique des bus, des chemins de fer et des infrastructures de 30 % d'ici 2050, bien que la part des transports publics dans la consommation énergétique totale de la Suisse soit aujourd'hui déjà relativement faible: ils consomment seulement 5,5 % de l'énergie qu'utilisent tous les moyens de transports réunis, mais réalisent 20 % des passagers-kilomètres.

Il est pourtant attendu que la consommation énergétique des TP augmente, notamment en raison de l'étoffement de l'offre et de la hausse des exigences des

clients. Le développement de la mobilité électrique et des véhicules autonomes contribuera également à ce que, selon les estimations de l'Office fédéral de l'énergie, la demande en énergie double d'ici 2050. C'est pourquoi la branche s'engage activement sur cette thématique à l'aide de sa stratégie énergétique. En bref, l'UTP et les transports publics se sont fixé les deux objectifs suivants d'ici 2050:

- L'efficacité énergétique de l'ensemble des TP (trains, bus, etc.) aura crû de 30 %.
- Les TP ne recourront à l'avenir plus qu'aux énergies renouvelables (à l'exception des véhicules historiques).



La répartition modale en Suisse et les objectifs de l'UTP

Les prestations de trafic des transports publics ont considérablement augmenté au cours des dix dernières années, mais leur part modale stagne (après une forte croissance jusque vers 2007). C'est ce qui a poussé l'UTP, la LITRA, et l'Office fédéral du développement territorial (ARE) à présenter en mars 2019 une étude sur l'évolution du transport de voyageurs au cours des dernières années dans laquelle ils promeuvent des mesures pour faire repartir à la hausse la part des TP. La bonne coordination entre aménagement du territoire et planification du trafic mais aussi la promotion des TP dans le trafic de loisirs présentent d'excellents potentiels. En outre, les TP doivent être largement développés dans les zones périurbaines.

L'UTP, la LITRA et l'ARE ont en effet commandé une étude sur le développement de la répartition modale en fonction de différentes spécificités. L'étude porte notamment sur les régions: on constate de grandes différences d'utilisation des TP dans des régions comparables.

Les TP sont largement utilisés dans les grandes agglomérations mais moins dans les petites et en campagne. Dans des régions desservies de manière similaire, on remarque une plus grande part de TP en Suisse alémanique qu'en Suisse romande ou italienne. En outre, le recours aux TP varie selon le motif de déplacement et le jour de la semaine. Une grande partie des passagers emprunte les TP en semaine pour aller travailler, préférant la voiture pour les loisirs, surtout le week-end.

L'UTP souhaite augmenter la part modale des TP de sorte à dépasser le scénario de base des perspectives du trafic 2040. Celles-ci partent du principe que la part des TP va passer de 19 à 23 % entre 2010 et 2040.

Les gares deviennent non-fumeurs avec des zones fumeurs sur les quais

L'UTP a décidé en novembre 2018 de rendre les gares suisses non-fumeurs à l'exception de zones fumeurs sur les quais. Cette mesure augmente le confort de la clientèle en gare par plus de propreté et une meilleure odeur.

La solution de branche prend en compte de manière équitable les besoins des fumeurs et ceux des non-fumeurs. En comparaison européenne, la réglementation sur la cigarette est très libérale dans les gares suisses. Ce sujet revient régulièrement sur la table, il occupe les entreprises de transport et fait souvent l'objet d'enquêtes de satisfaction auprès de la clientèle.

Après avoir consulté l'UTP, les Chemins de fer rhétiques et l'OFT, les CFF ont testé en 2018 deux réglementations différentes contre la fumée dans six gares du pays. Ces tests réalisés à Bâle CFF, Coire, Neuchâtel, Nyon, Bellinzone et Zurich Stadelhofen ont été accompagnés d'une étude de marché qui est parvenue à la conclusion suivante: 75 % des personnes interrogées souhaitent que les règles permissives soient modifiées en faveur de zones non-fumeurs plus étendues.

En conséquence, l'association faîtière des transports publics a opté pour une solution de branche qui tienne compte aussi bien des besoins des non-fumeurs que de ceux des fumeurs. Les gares suisses deviennent progressivement non-fumeurs depuis le 1^{er} juin 2019 et devraient toutes avoir été transformées à la mi-2020. Il est dès lors uniquement permis de fumer devant celles-ci et dans des secteurs spécialement indiqués sur les quais. Les voyageurs désireux d'en griller une avant de prendre le train disposent, selon la taille ou la longueur des quais, de deux zones fumeurs par quai au maximum.

smartrail 4.0, le programme d'avenir des chemins de fer suisses

Afin que la numérisation serve aussi la clientèle des transports publics, les CFF, l'UTP, le BLS, la Südostbahn et les Chemins de fer rhétiques travaillent main dans la main dans le cadre du programme smartrail 4.0.

De nombreux systèmes techniques déterminants pour la circulation des trains seront remplacés ces prochaines années. Parallèlement, les évolutions technologiques toujours plus rapides offrent aux entreprises de chemins de fer de nouvelles solutions pour améliorer l'efficacité,

la ponctualité et l'occupation. Le programme smartrail 4.0 réunit les besoins ferroviaires et les possibilités technologiques afin de préparer les chemins de fer à l'avenir numérique.

Composé de cinq sous-programmes, smartrail 4.0 traite des évolutions technologiques des vingt prochaines années. Le but est de développer de nouveaux systèmes pour la branche des chemins de fer en vue d'augmenter les capacités, d'améliorer la ponctualité et de renforcer la sécurité.

L'UTP a cofondé la communauté d'intérêt du trafic par wagons complets

L'UTP, l'association suisse des chargeurs (VAP) et CFF Cargo ont fondé en 2018 l'association «Communauté d'intérêt du trafic par wagons complets (TWC)» avec pour objectif d'accroître l'efficacité et donc la compétitivité et la durabilité du trafic ferroviaire marchandises. Dans ce cadre, le système du trafic par wagons complets doit s'axer sur les atouts du rail et les besoins des clients. L'autofinancement et la fiabilité du système doivent profiter aussi bien aux prestataires ferroviaires qu'à la clientèle. Deux cercles de travail ont été mis en place, l'un destiné à poursuivre le développement de l'offre ferroviaire dans l'ensemble de la chaîne logistique et l'autre à promouvoir les standards technologiques et les innovations.

Colloque de l'UTP sur l'accord-cadre entre la Suisse et l'Union européenne

L'UTP a organisé à la fin juin 2019 un colloque intitulé «Accord-cadre Suisse-UE: quelles conséquences pour les transports publics?». Différents aspects de l'accord-cadre y ont été abordés, en particulier ce qui changera – ou non – pour la branche des transports publics. Les intervenants Roberto Balzaretto (secrétaire d'État), Peter Füglistaler (directeur de l'OFT), Markus Kern (professeur assistant à l'Université de Berne) et Luca Arnold (responsable Régulation et affaires internationales aux CFF)

ont répondu à des questions telles que «Les dispositions nationales sur le financement du trafic régional voyageurs seront-elles conservées?» ou «L'accord-cadre impliquera-t-il un appel d'offres obligatoire?». La conclusion tirée est que la plupart des acquis des transports publics ne seraient pas remis en cause avec un accord-cadre. Le système des transports publics suisses, qui diffère du droit européen dans de nombreux domaines, pourrait conserver ces spécificités.

Le guide de l'UTP «Arrêts de bus (et de tram) sans obstacles» donne des réponses

La loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (LHand), entrée en vigueur en 2004, vise à garantir la participation à la vie sociale des personnes vivant avec un handicap. Les transports publics sont un élément-clé dans cette optique. Alors qu'une grande part des exigences de la LHand ont déjà été remplies dans le trafic ferroviaire, la mise en œuvre de la loi s'avère bien plus exigeante dans le trafic par bus, et surtout en ce qui concerne les adaptations routières.

La responsabilité de transformer les arrêts de bus incombe aux propriétaires des routes, à savoir les cantons et les communes. Le guide de l'UTP indique les solutions qui ont été trouvées jusqu'à présent sous forme de bonnes pratiques. Avec ce nouveau document, l'UTP apporte son soutien aux entreprises de transport, mais également et surtout aux cantons et aux communes, dans leur travail de mise en œuvre de la LHand.

Prise de position de l'UTP sur une régulation des transports publics axée sur l'avenir

Les transports publics continueront de jouer un rôle capital à l'avenir en vue de satisfaire les besoins de mobilité en Suisse. C'est notamment pour cela que les entreprises de TP cherchent à s'impliquer activement dans la conception de la mobilité. En conséquence, le comité de l'UTP a validé en juillet 2019 sa prise de position sur une régulation des transports publics axée sur l'avenir. En voici les principales positions et exigences:

- L'UTP est fière des réussites et des acquis des TP. Ceux-ci doivent être préservés. La bonne collaboration au sein de la branche et la «concurrence des idées» ont conduit à ce que les entreprises ne se livrent pas à une concurrence directe vis-à-vis de la clientèle, mais se mesurent indirectement en termes de qualité, d'innovation et d'efficacité. Cette compétition indirecte augmente la qualité de tout le système des TP par la reprise et le complément de bonnes pratiques et d'approches novatrices. Face à un marché du trafic voyageurs entièrement libéralisé, la concurrence empêcherait la collaboration interne à la branche telle qu'on la connaît aujourd'hui, raison pour laquelle l'UTP refuse un tel système.
- La branche des TP est directement concernée par le renforcement de la coopération en son sein. En parvenant à institutionnaliser la collaboration entre les communautés, le secteur de la formation, le Service direct national et la plateforme commune NOVA, elle prouve avoir trouvé des solutions concrètes aux défis qui se posent.
- Les entreprises de transport doivent bénéficier d'une marge de manœuvre entrepreneuriale afin de promouvoir les innovations. L'UTP exige concrètement que la prochaine réforme du trafic régional voyageurs pousse la Confédération et les cantons, en tant que commanditaires, à assurer davantage de marge de manœuvre financière aux entreprises de sorte qu'elles puissent soutenir les innovations.
- Concurrence intermodale: Étant donné que les TP sont très efficaces énergétiquement et polluent peu, leur part modale doit augmenter. Sans cette mesure, il sera difficile d'atteindre les objectifs climatiques. L'UTP soutient une taxe CO₂ aussi bien sur les carburants que sur les billets d'avion.
- Meilleure coordination entre aménagement du territoire et planification des transports: La Confédération et les cantons doivent travailler main dans la main en matière d'aménagement du territoire et de planification des transports.
- Promotion d'énergies non fossiles dans les TP routiers: La Confédération doit prendre temporairement à sa charge – au sens d'un financement initial – une partie des surcoûts dus au remplacement de bus diesel par des bus plus respectueux de l'environnement. ■

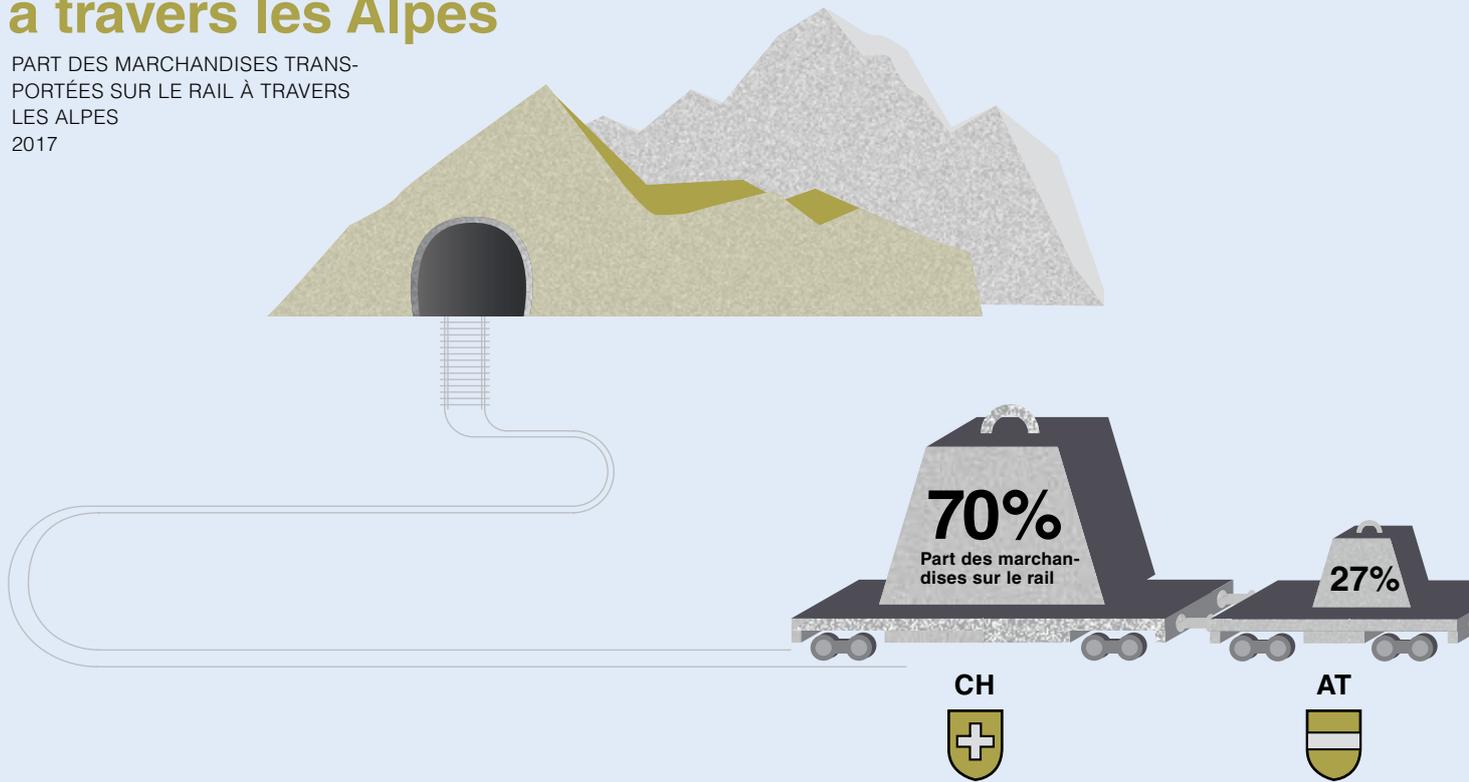
Des chiffres en images

Les transports publics suisses dans les faits

L'histoire à succès des transports publics suisses se vit tous les jours, par toujours plus de voyageurs. Ce succès s'illustre aussi bien à l'aide de chiffres que de comparaisons. La double-page ci-après en résume les principaux faits et chiffres, sans avoir la prétention d'être exhaustive.

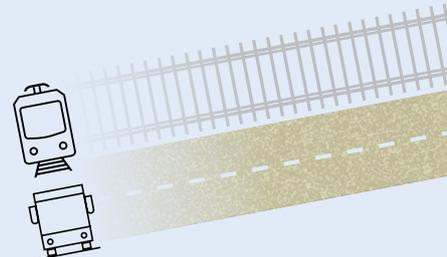
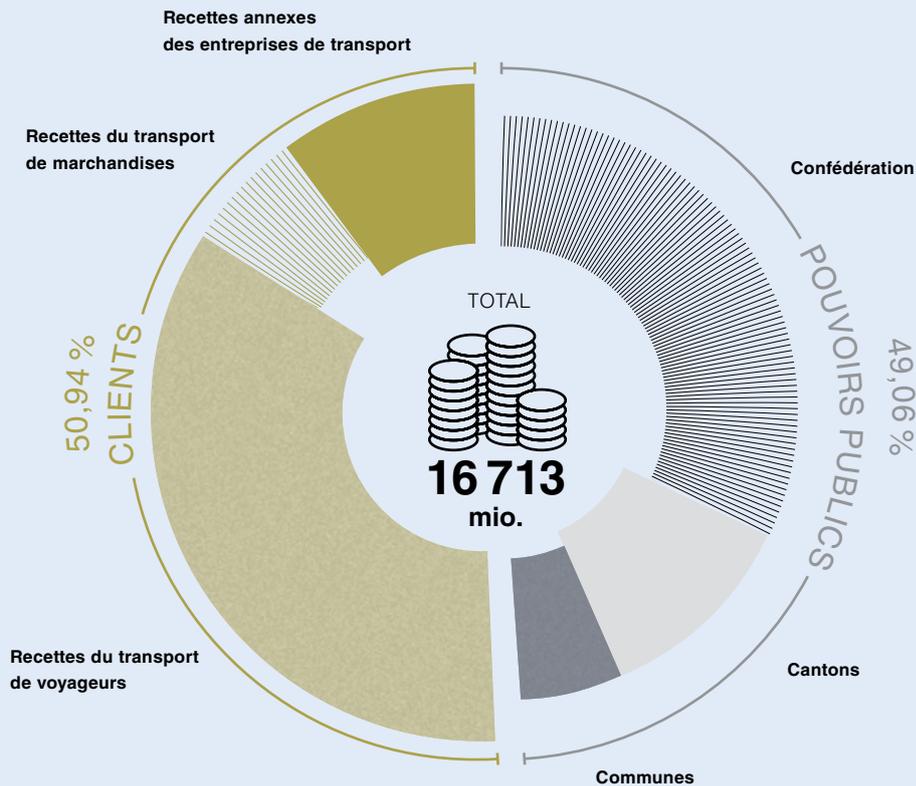
Trafic marchandises à travers les Alpes

PART DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES SUR LE RAIL À TRAVERS LES ALPES
2017



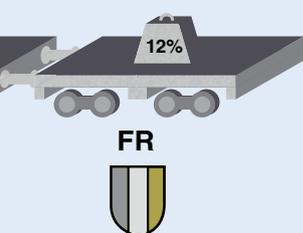
D'où vient l'argent des transports publics?

EN FRANCS 2016



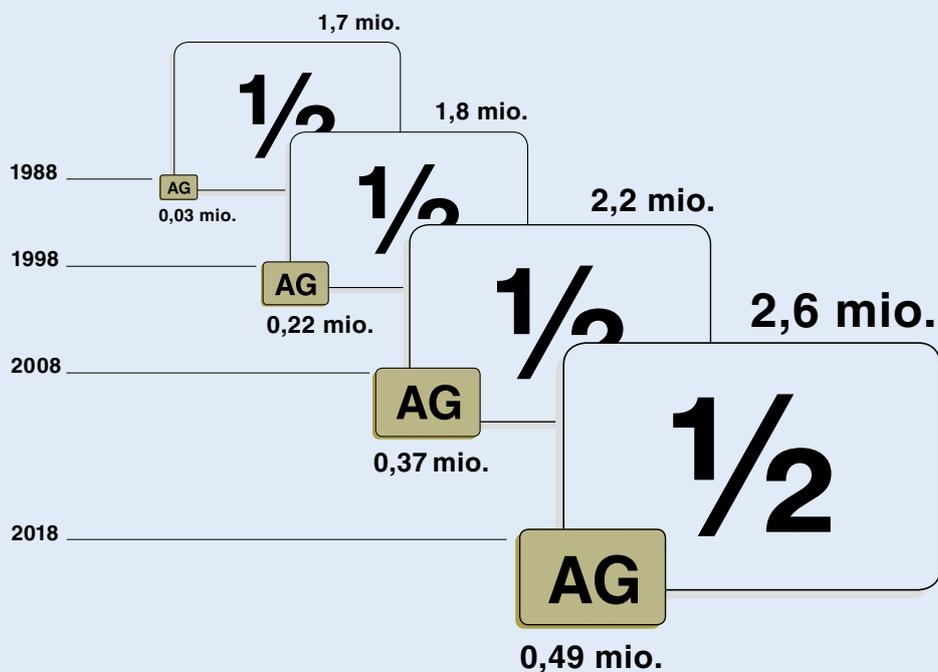
Environnement

UNITÉS DE CHARGE PAR PERSONNE ET KM POUR L'EXPLOITATION, L'ENTRETIEN, LA FABRICATION ET LES VOIES DE CIRCULATION 2018



Abonnements de TP

NOMBRE DE PERSONNES



Évolution de l'offre

TOTAL TRAINS-KM DES CHEMINS DE FER ET COURSES-KM DES TP ROUTIERS





Interview de Ralf Eigenmann, directeur des transports publics de St-Gall

«Mon souhait, c'est que notre flotte soit exploitée de manière durable à 90 % d'ici environ 2025»

Membre du comité de l'UTP, le directeur des transports publics de St-Gall Ralf Eigenmann a, du fait de ses fonctions, une idée précise en tête en ce qui concerne le passage aux bus électriques: «Nous voulons laisser tomber le diesel et toute énergie provenant de la combustion pour privilégier les énergies durables.»

[Qu'est-ce qui a motivé les Verkehrsbetriebe St. Gallen à acheter un bus électrique?](#)

[Ralf Eigenmann](#) En soi, notre bus électrique, qui n'est pas un trolleybus, est encore une pièce unique. Son histoire est née de la stratégie véhicules que nous avons approuvée en 2017 et dans laquelle nous avons décidé d'électrifier toute notre flotte de bus à moyen terme, soit à partir de 2021. À la suite d'une évaluation, la motorisation électrique nous a paru la forme de traction la plus durable avec la meilleure efficacité... tout comme les trolleybus, qui circulent chez nous depuis 1957. À l'heure

actuelle, nous transportons plus de la moitié de nos clients dans nos trolleybus, donc déjà grâce à l'électricité. À la base de l'élaboration de notre stratégie figurait la stratégie énergétique de la ville de St-Gall qui prévoit l'électrification de la mobilité.

[Avez-vous une planification à plus long terme en matière d'électricité?](#)

Oui. Nous avons d'abord réfléchi que, peu importe le type de traction, la source d'énergie doit à un moment ou un autre être réapprovisionnée ou rechargée. Après

la décision d'opter pour des véhicules électriques s'est posée la question du système de recharge: quel est le système le plus approprié à notre situation? Nous disposons déjà de plus de vingt-deux kilomètres de lignes de contact et de l'alimentation correspondante, qui nous permettent de faire rouler nos trolleybus. Nous voulions clairement utiliser l'infrastructure existante. Depuis quelque temps déjà, plusieurs entreprises de transport ont installé des batteries à la place des génératrices diesel de secours dans leurs trolleybus pour bénéficier de davantage de flexibilité, or seule l'apparition récente

«Les lignes de contact servant jusqu'ici à fournir le courant nécessaire aux trolleybus deviennent l'infrastructure de charge des batteries.»

de paquets énergétiques plus performants a rendu possible et pertinent que ces batteries ne soient plus uniquement employées en tant qu'entraînement de secours, mais aussi de manière régulière sur des tronçons dépourvus de lignes de contact. On parle d'«*in motion charging*» – et quand on a déjà une bonne vingtaine de kilomètres de lignes de contact, il tombe sous le sens qu'on cherche à éviter de les démonter pour construire une nouvelle infrastructure de charge. Les lignes servant jusqu'ici à fournir le courant nécessaire aux trolleybus deviennent dès lors le dispositif de charge des batteries. De plus, nous avons décidé que les lignes qui ne sont

aujourd'hui pas équipées de lignes de contact seraient desservies à l'avenir par des bus 100 % électriques, à batteries justement. Leur autonomie étant toutefois limitée, il faut les recharger de temps à autre; soit la nuit, soit en cours de route, il y a différents systèmes. Pour faire nos premières expériences, nous avons acheté un midibus de neuf mètres de long, fonctionnant exclusivement sur batteries. Sur son itinéraire, le bus atteindra presque exactement son autonomie maximale, avant d'être rechargé durant la nuit au dépôt.

[Quel potentiel ont les bus électriques en Suisse?](#)

Reprenons l'exemple de notre bus, rechargé pendant la nuit. Imaginons une entreprise souhaitant recharger toute sa flotte de bus électriques pendant la nuit. Cela pomperait des quantités considérables de courant, ce qui poserait à coup sûr problème aux autres consommateurs de la région. J'ai de la peine à envisager pouvoir recharger huitante véhicules sur une nuit, sans compter qu'il faudrait complètement revoir l'alimentation des dépôts. À l'heure actuelle, l'autonomie des bus électriques est trop faible pour desservir une ligne principale à cadence élevée, toute une journée durant, sans recharge intermédiaire.

[Que comprend votre stratégie ou planification à plus long terme?](#)

Elle se fonde sur la stratégie actuelle: si la technologie des batteries est suffisamment avancée, nous n'aurons plus de besoin de nouvelles lignes de contact et tendrons même à démonter les installations existantes. D'ici là, notre stratégie est d'employer des trolleybus à batteries avec «*in motion charging*» (charge pendant la course via les lignes de contact) pour les gros volumes des lignes importantes et fortement fréquentées, et d'engager des bus standard de douze mètres ou des plus petits bus électriques à batteries, rechargés la nuit, pour les lignes de quartier. Une chose est sûre: nous voulons abandonner le diesel et toute énergie provenant de la combustion afin de privilégier les énergies durables.



L'un des premiers bus électriques sans ligne de contact: le concept TOSA des Transports publics genevois.

Quels ont été les problèmes ou doutes auxquels vous avez fait face lors de l'acquisition de votre premier bus électrique?

Il était capital que nous ayons vraiment besoin d'un véhicule. Nous ne pouvions pas simplement en acheter un en stock, les politiques n'auraient naturellement pas apprécié. Nous en étions au stade où c'était LE moment. En plus, la ligne concernée traverse le patrimoine mondial culturel de la ville de St-Gall, un bus électrique ne requérant pas de lignes de contact y est d'autant plus accepté. Je me suis quand même toujours dit que si

quelques entreprises ne se «sacrifiaient» pas à la Winkelried, la technologie ne se développerait jamais. Quelqu'un doit faire le premier pas.

Comment s'est passée la mise en œuvre?

Tout s'est très bien passé. Le petit bus a été présenté aux médias et a reçu un écho très positif. Bien sûr, les réglages du véhicule doivent être optimisés au début, et les chauffeurs ont dû s'habituer au cockpit moderne. Aujourd'hui, ça va très bien. Le fabricant procède de temps à autre à des améliorations.

En moyenne, les batteries tiennent même toute la journée d'exploitation. Nous avons donc pu tirer de précieux enseignements.

Et comment avez-vous communiqué à l'égard des voyageurs, de la population et du monde politique?

Nous avons invité les médias à bord de notre midibus à batteries, lequel a largement séduit. Notre bus n'a pas été soumis à l'accord de la population, mais à celui du Parlement, et il y avait là peu à expliquer. Les discussions ont moins tourné autour du bus que de la question de savoir qui était compétent quant à son achat. La mobilité électrique en tant que telle est incontestée. À la veille de la dernière votation sur l'acquisition de trolleybus à batteries en novembre 2018, que nous avons remportée avec plus de 80 % de oui, nous avons dû constater que nos politiciens trouvent cette «salade de câbles dans le ciel» on ne peut plus laide.

«Oui, les bus électriques sont aujourd'hui encore amplement plus chers, qu'il s'agisse de trolleybus ou de bus à batteries.»

Si nous envisagions d'étendre notre réseau de lignes de contact, nous ne pourrions que peu compter sur le soutien des politiques. Apparemment, la population ne partage pas le même avis, comme l'a heureusement montré le résultat de la votation.

On entend à tout bout de champ que les coûts sont bien plus élevés que ceux d'un bus diesel. Qu'en est-il concrètement quant à l'achat, à l'exploitation et à la maintenance?

Oui, il ne fait aucun doute que les bus électriques sont amplement plus chers, surtout à l'achat, qu'il s'agisse de trolleybus ou de bus à batteries. Il n'est pas simple de vendre le projet au niveau politique quand on attend la même prestation mais que l'achat coûte 20 à 25 % de plus. À ce prix, le rendement est en revanche bien meilleur. Avec un bus à batteries, on est vers les 70 à 90 %, alors qu'un bus diesel stagne vers 20–25 %. Ce meilleur rendement devrait faire baisser les charges de l'exploitation à moyen terme.

Comment avez-vous résolu le problème de recharge? Pourquoi avez-vous opté pour cette façon de faire?

La méthode de recharge des véhicules électriques dépend du type de ligne. Il y a des lignes urbaines à cadence élevée, temps d'arrêt très bref aux terminus, besoin de grandes capacités et exploitation relativement longue. Puisque l'autonomie des batteries que l'on trouve aujourd'hui sur le marché ne suffit pas pour toute une journée d'exploitation, les véhicules de ces lignes doivent être rechargés pendant la journée, quand bien même le temps nécessaire manque. On pourrait acheter environ 20 % de véhicules supplémentaires, installer des infrastructures de charge aux terminus et y échanger les véhicules. Cependant, St-Gall est une ville de trolleybus depuis 1957 qui possède un réseau de lignes de contact. Nous avons décidé d'utiliser ce réseau pour charger nos bus à batteries en cours de route. Cela signifie que les trolleybus à batteries sont reliés aux lignes de contact lorsqu'il y en a. Sur les tronçons dépourvus de ce système, l'énergie accumulée sur les batteries permet de continuer la course. Le terme technique est «*in motion charging*» (IMC).

Pour ce qui est des lignes de quartier, desservies par des véhicules de plus petite taille et à une cadence moins élevée, nous testons les bus équipés exclusivement de

batteries. Nous avons acheté un midibus pour expérimenter cette méthode et voir si les batteries peuvent suffire. Ces véhicules-là seront rechargés la nuit aux dépôts.

D'un point de vue environnemental, ces batteries sont-elles vraiment propres?

Il ne serait pas juste de dire que les bus électriques résolvent tous les problèmes. Il faut toujours les considérer par rapport aux autres choix, dont les carburants à base de pétrole. Les métaux des batteries lithium sont presque entièrement recyclables, mais personne ne le sait et l'industrie ne s'y intéresse pas. En plus, ces bat-

«Les métaux des batteries lithium sont presque entièrement recyclables, mais quasiment personne ne le sait».

teries peuvent avoir une deuxième vie comme support de stockage une fois qu'elles ne conviennent plus à la traction. Elles peuvent donc servir pendant deux fois dix ans. Ainsi, sur tout son cycle de vie, un bus électrique est effectivement durable.

Certes, les bus diesel de la norme Euro 6 sont déjà très propres et consomment peu. Au sein de la communauté d'intérêts «Bus der Zukunft» (Bus du futur), nous avons mandaté une étude comparant les différents types d'entraînement. Celle-ci a nettement montré que les trolleybus et les bus à batteries ont un meilleur bilan global, énergie grise de la production comprise, que tout bus diesel et bus à hydrogène.

Que pensez-vous des bus à pile à combustible, qui transforment de l'hydrogène en électricité à bord? L'autonomie et le temps nécessaire pour faire le plein correspondent plus ou moins à ceux des moteurs à combustion.

Je ne m'y connais pas bien, mais toutes les études de marché constatent qu'un bus à hydrogène coûte encore bien plus cher qu'un bus à batteries. Il est certain que cette technologie renferme un grand potentiel. De nos jours, son rendement est néanmoins de 30–35 % seulement à cause des pertes lors de la production d'hydrogène.

Toujours plus de bus électriques de tous types sont vendus et mis en circulation aux quatre coins du globe, mais on ne cesse de répéter qu'ils sont chers car produits en trop faibles quantités. Qu'en est-il?

Cela changera, mais c'est surtout en Europe que la production en série est encore limitée.

À quoi ressemblera la flotte des VBSG en 2035?

Voulez-vous une réponse visionnaire ou réaliste? (Rires.) En 2035, les VBSG fourniront des transports publics routiers uniquement grâce à l'électricité. Je souhaite vraiment que notre flotte soit déjà exploitée de manière durable à 90 % d'ici environ 2025, ou du moins qu'elle soit commandée ainsi. C'est la première étape. Et je ne veux exclure aucun entraînement écologique, bien que nous nous concentrons sur l'électrique. Qu'on soit clair: une pile à combustible transforme de l'hydrogène et l'oxygène contenu dans l'air en électricité et en eau. Elle produit donc le courant nécessaire à l'exploitation à bord du véhicule. Ça ne peut être qu'une bonne idée. ■

Carte blanche à Stefan Meierhans, Surveillant des prix

La clientèle doit être le centre de l'univers des TP

Les clients veulent des transports publics attrayants, abordables, transparents et cohérents dans un système où l'on puisse se déplacer en toute fiabilité. Voilà la teneur des remarques qui me sont adressées, à moi le Surveillant des prix. Les signes en faveur de baisses tarifaires à partir de décembre 2020 sont au vert. Outre les tarifs, c'est tout le système complexe des prix des TP qui doit être revu. La branche doit notamment se demander si le système de zones est encore d'actualité.

La situation du trafic longues distances est connue. Ces dernières années, ce secteur a réalisé des bénéfices si élevés que je devais régulièrement convenir de mesures avec les CFF en vue de rendre une partie de ces montants aux usagers. Jusqu'ici, une baisse générale des tarifs n'a jamais été jugée opportune puisqu'elle aurait eu des effets sur le trafic régional subventionné. Pourtant, les finances de celui-ci progressent depuis plusieurs années:

- À partir de 2021, le prix du sillon diminuera d'environ 30 millions de francs par année, aussi bien dans le trafic longues distances que dans le trafic régional. Les coûts à la charge des entreprises de transport devraient donc baisser de 60 millions par année.
- La contribution des clients aux coûts n'a cessé d'augmenter ces dernières années. Alors que les clients paient de plus en plus cher par personne-kilomètre, il en va à l'inverse pour les bailleurs de subventions.
- En 2014, les coûts non couverts du trafic régional ont induit une hausse tarifaire d'environ 3%. Les clients se sont acquittés de la facture. Or il est apparu après coup que le déficit de financement invoqué était surestimé. Résultat: l'augmentation de tarifs était plus élevée que nécessaire, et les usagers ont beaucoup trop payé.
- En 2018, presque toutes les communautés ont décidé de ne pas répercuter la baisse de la TVA sur la clientèle, ce qui s'est avéré une hausse déguisée des tarifs.

- La suppression de l'indemnisation des pertes de recettes dans les communautés confèrera aux cantons une plus grande marge de manœuvre financière. Il pourrait s'agir, selon le canton et la communauté tarifaire, de montants conséquents.
- À la suite de la décision de concession (attaquée), une ligne déficitaire du trafic régional sera transformée en une ligne du trafic longues distances. Globalement, les économies ainsi réalisées sur les indemnités donneront non seulement une plus grande marge de manœuvre financière aux cantons, mais elles devraient également permettre des baisses de tarifs.

Ces évolutions améliorent sensiblement la situation financière du trafic régional à terme, c'est pourquoi il ne serait pas juste que les clients n'en profitent pas. Les baisses tarifaires dans l'ensemble des TP ne sont donc pas seulement possibles, elles sont nécessaires. L'écart entre les coûts du trafic individuel motorisé et ceux des TP ne cesse qui plus est de se creuser en défaveur des seconds. Il faut mettre un terme à cette tendance.

Un autre problème de poids est le paysage des TP devenu complexe et abscons pour le commun des mortels. Le, pour vous, doux mélange de trafic régional, trafic longues distances, communautés, Service direct national et j'en passe est un amas illogique, opaque et

Avec la carte blanche, nous donnons la parole à des personnes qui n'appartiennent ni à l'UTP, ni à l'un de ses membres, mais qui sont confrontées au thème des transports publics.

L'auteur

Stefan Meierhans est le Surveillant des prix depuis 2008. Il a suivi des études de droit aux universités de Bâle, Oslo et Uppsala (Suède) qu'il a conclues en 1998 par un doctorat à Bâle. Membre du PDC, il est marié et vit avec sa famille à Berne.

effrayant pour la clientèle. D'après moi, le problème vient de la croissance des communautés. Étant donné que des arrêts de plus en plus éloignés font partie de la même communauté, le service direct régional progresse au nez et à la barbe du Service direct national. Dès lors, c'est aussi la logique tarifaire du trafic local qui vient embrasser le trafic longues distances. Le client a beaucoup de peine à comprendre et à accepter que les réductions habituellement offertes dans le trafic longues distances ne soient pas ou pas entièrement proposées sur des longs tronçons faisant partie d'une même communauté. Je parle là des billets dégriffés.

Les communautés s'étendent, mais satisfont de moins en moins un besoin de la clientèle. En effet, nombreux sont les voyageurs qui ne voient aucun avantage à pouvoir utiliser tous les moyens de transport de toutes les zones, alors qu'ils souhaitent uniquement se rendre de A à B. L'argument du confort AG n'en sera bientôt plus un avec la place grandissante que prend la billetterie automatique. À mes yeux, il est donc justifié de se demander si les billets de zone n'ont pas fait leur temps face à cette nouvelle technologie.

Et même si tous ces problèmes ont des explications plus ou moins plausibles, je dois vous avouer quelque chose: les clients n'ont rien à faire du système et de ses problèmes (IT). Ils s'intéressent uniquement à une offre attrayante; cela signifie des solutions adaptées à notre temps, telles que la billetterie automatique, la possibilité de déposer son AG gratuitement et en ligne (plutôt que la suppression pure et simple du dépôt) et des prix transparents, prévisibles, logiques et abordables. ■

La formation à l'UTP

Le monde professionnel évolue à toute vitesse – l'UTP lance le programme «Formation professionnelle dans les TP 2022+»

Le comité de l'UTP a décidé en janvier 2019 de réformer les formations professionnelles, à la suite de quoi le projet «Formation professionnelle dans les TP 2022+» a débuté. Il vise à revoir les métiers d'agent de TP et de gestionnaire de commerce de détail dans les TP d'ici à la rentrée 2022.

L'accélération de l'évolution du monde du travail entraîne actuellement des changements rapides des activités et des compétences de base dans de nombreux domaines de la branche des transports publics. Des professions entières doivent s'attendre à de profonds bouleversements. Dans ce contexte, la question des canaux et des formations professionnelles initiales (apprentissage) par lesquels la relève des transports publics doit être formée gagne nettement en importance.

Les plans de formation des formations professionnelles initiales servent de bases. Ils doivent être régulièrement mis à jour en fonction des exigences du monde professionnel. Les adaptations de grande ampleur sont effectuées dans le cadre de révisions totales dont la conduite incombe à la Confédération. Les deux plus importants apprentissages de Suisse, à savoir ceux d'employé de commerce et de gestionnaire du commerce de détail,

font l'objet d'une révision totale en vue de la rentrée 2022. La première révision du nouvel apprentissage d'agent de TP va également bientôt débuter.

Le secrétariat et la commission de la formation de l'UTP ont jugé capital d'aborder ces révisions de manière coordonnée. Après une analyse menée en 2018, des variantes d'avenir ont été développées. Les décisions suivantes ont ensuite été prises par le comité de l'UTP.

Remplacement de l'apprentissage d'employé de commerce des TP par un cursus général

La branche «Transports publics» ne sera plus proposée dans l'apprentissage d'employé de commerce à partir de la rentrée 2022. Dès lors, les employés de commerce des transports publics seront formés dans la branche

«Services et administration» (S & A) ou, selon les besoins des entreprises de transport, dans une autre branche (p. ex. l'immobilier ou les agences de voyage).

La branche généraliste S & A convient parfaitement pour former la relève des TP dans les domaines classiques de l'administration tels que les finances, le soutien aux cadres ou les processus du personnel. Les connaissances spécifiques à la branche et au système global des TP seront à l'avenir enseignées au moyen de visites ou de rotations concrètes dans différents secteurs de l'entreprise.

Formation professionnelle dans les TP 2022+

Ce projet comprend les révisions des formations initiales d'agent de TP et de gestionnaire du commerce de détail dans les TP. La première prévoit de renforcer et d'élargir les activités opérationnelles. Le travail accompli dans les coulisses des TP, soit l'affectation des ressources, la surveillance et la régulation du trafic, est capital pour que tout le système des TP suisses fonctionne, mais il ne cesse d'évoluer au travers de la numérisation continue et des grands projets de la branche tels que smartrail 4.0.

Dans les années à venir, une relève qualifiée, sachant faire tourner le système et réagir avec souplesse aux changements futurs sera fortement demandée. L'objectif est de former les apprentis davantage dans les domaines de la planification des ressources et aux tâches des centrales d'exploitation et urbaines de diverses entreprises de transports publics.

En ce qui concerne le commerce de détail, c'est l'importance croissante de l'orientation sur les besoins de la clientèle des TP suisses qui figure au premier plan.

La formation d'agent de train sera intégrée à celle de gestionnaire de commerce de détail dans les TP. On tient ainsi compte du profil de la première profession qui passe de l'accompagnement de trains à l'accompagnement de voyageurs. Pouvoir conseiller et guider les voyageurs de manière compétente et individuelle gagne

en importance et demande en effet fondamentalement les mêmes compétences et la même attitude axée sur les services que conseiller des clients avant ou après un voyage, par exemple à un guichet.

L'UTP a attribué la direction opérationnelle du projet et le suivi en matière de pédagogie professionnelle des travaux de révision du projet à l'Institut fédéral des hautes études en formation professionnelle (IFFP). login formation professionnelle SA participe également au projet en tant que responsable des cours interentreprises pour l'ensemble de la branche sur mandat de l'UTP.

Pour les deux métiers, l'élaboration des bases, profils et objectifs d'apprentissage s'effectuera en plusieurs étapes et avec la collaboration de praticiens, de spécialistes et de responsables de la formation d'entreprises de transports publics de différents secteurs et régions.

À l'avenir, une relève qualifiée, sachant faire tourner le système et réagir avec souplesse aux changements sera fortement demandée.

Ce processus est capital afin de garantir que les formations correspondent à la pratique et que les apprentis qui débiteront dans les transports publics en août 2022 soient préparés au mieux pour leur arrivée sur le marché du travail en 2025.

Le développement et la révision de formations professionnelles initiales est un processus qui se déroule dans le cadre du «partenariat concernant la formation professionnelle» entre la Confédération, les cantons, les organisations du monde du travail (OrTra) et l'UTP. C'est pourquoi il s'agit notamment de tenir compte des exigences de la Confédération et des cantons en la matière. ■

L'Union des transports publics

L'UTP est un ingrédient du succès des transports publics suisses

L'Union des transports publics (UTP) est l'association faîtière des entreprises de transports publics suisses. Elle représente les intérêts de ses membres vis-à-vis des autorités cantonales et fédérales. Elle s'engage sur toutes les questions liées à la branche, notamment en faveur de transports publics attrayants et conviviaux, et informe le public de l'importance, des défis et de la grande contribution des transports publics aux objectifs climatiques. L'UTP s'implique par ailleurs lors de campagnes de votations qui concernent les transports publics, par exemple en 2014 lors de la votation sur le projet «Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire» (FAIF).

L'UTP est l'association de la branche des entreprises de transports publics et compte 128 membres, des CFF avec leurs plus de 32 300 collaborateurs à la Braunwaldbahn qui emploie vingt-quatre personnes. Issus des domaines du chemin de fer, des bus, du tram et des remontées mécaniques, ses membres assurent chaque jour la qualité, la ponctualité et la sécurité du transport de plus d'un million et demi de passagers, ce qui représente presque 20 % de la population suisse.

Les transports publics font bouger et animent la Suisse, contribuant ainsi à la forte attractivité du pays. Le maintien de cet atout constitue l'objectif central de l'UTP. Une association de branche nationale telle que l'UTP a généralement deux groupes-cibles principaux: d'un côté celui formé par ses membres, et de l'autre le monde politique et les autorités. L'UTP assure un échange d'infor-

mations dans les deux sens avec ces deux groupes: elle collecte et coordonne les préoccupations et les intérêts de ses membres dans le cadre de nombreuses commissions dédiées à un thème spécial, mais également au sein du comité. L'UTP défend les positions élaborées en son sein auprès du Parlement, des offices fédéraux ou des cantons. En fonction de son intérêt pour le public, l'information peut également être diffusée à travers un communiqué ou une conférence de presse.

L'Union cherche par ailleurs également des impulsions à l'extérieur, qu'elles proviennent du monde politique, des autorités, de la technologie (p. ex. la numérisation) ou de la clientèle.

L'UTP est localisée à Berne dans un secrétariat commun avec Remontées Mécaniques Suisses. ■



Le comité de l'UTP



Derrière (de g. à d.):

Matthias Keller (directeur des VBG), Renato Fasciati (directeur des RhB), Martin von Känel (directeur de TMR), Pascal Vuilleumier (directeur des TRN), Daniel Reymond (directeur de TRAVYS), Thomas Nideröst (directeur de SBW), Fernando Lehner (directeur de la MGB), Andreas Büttiker (directeur du BLT)

Au milieu (de g. à d.):

Fredy Miller (directeur d'ASM), Cyrill Weber (directeur des ZVB), Thomas Küchler-Lehmann (président de la direction de la SOB), Mirjam Büttler (ex-vice-directrice de l'UTP), Luc-Antoine Baehni (directeur de la CGN), Andreas Meyer (CEO des CFF), Hans-Peter Hadorn (président du conseil d'administration d'HBS)

Devant (de g. à d.):

Fabian Schmid (directeur du RBS), Thomas Baumgartner (directeur des AB), Stefan Kalt (directeur des RVBW), Norbert Schmassmann (directeur des VBL et président de l'UTP), Ueli Stückelberger (directeur de l'UTP), Ralf Eigenmann (directeur des VBSG), Guido Schoch (directeur des VBZ)

Manquent:

Vincent Ducrot (directeur des TPF), Michel Joye (directeur des TL), Bernard Guillelmon (CEO du BLS), Franz Kagerbauer (directeur du ZVV), Christian Plüss (président de la direction de CarPostal)

La vice-directrice de l'UTP Mirjam Bütler travaille désormais à la CTP et à la DTAP



Après presque neuf ans à la vice-direction, Mirjam Bütler a quitté l'UTP pour devenir secrétaire générale de la CTP (Conférence des directeurs cantonaux des transports publics) et de la DTAP (Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement). Mirjam Bütler a pris ses fonctions de vice-directrice de l'UTP en 2011. Elle a tout de suite été à la tête de la division Transports publics et a participé à ce titre aux intensifs processus de différents projets politiques concernant la branche. Elle a par exemple codirigé en 2014 la campagne de l'importante votation sur FAIF et a œuvré dans le comité de la votation sur la création du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. L'UTP remercie Mirjam Bütler pour tout ce qu'elle a fait en faveur des transports publics suisses et est ravie de pouvoir compter sur une nouvelle interlocutrice compétente auprès des cantons, qui s'engage pour les intérêts des transports publics.

Bernhard Adamek sera le nouveau vice-directeur de l'UTP



Bernhard Adamek reprendra la vice-direction de l'UTP au 1^{er} novembre 2019. Jusqu'ici responsable de la régulation et de la gestion des parties prenantes chez CFF Cargo, il succédera à Mirjam Bütler à la tête de la division Transports publics.

Vous souhaitez en savoir plus sur les transports publics suisses? La brochure «Faits et arguments» vous fournit de nombreux chiffres-clés de la branche.

«Faits et arguments» peut être commandé ou consulté en ligne en allemand, français et anglais:

www.utp.ch/faits-et-arguments



Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
CH-3000 Berne 6
+41 31 359 23 23
info@utp.ch
www.utp.ch