

FOCUS

tp

2024/25

Impressum

Éditeur: Union des transports publics, Dählhölzliweg 12, CH-3005 Berne
info@utp.ch, www.utp.ch

Rédaction: Roger Baumann

Conception: Marion Aland et Philipp Lädach en collaboration avec de-stefano.ch

Traduction: Bruno Galliker, Valentin Abbet

Illustrations: © photos
pp. 5, 18, 20, 29, 30: UTP, T. Hodel | p. 6: tl | p. 8: BLT
p. 12: Vincent Kaufmann | p. 14: Yanik Buerkli Fotografie
p. 15: Chancellerie du canton des Grisons | p. 22: Patrik Walde Photography
p. 23: zvg | p. 25: VBG | p. 27: BVB

Impression: Vögeli AG, Langnau

Tirage: D: 1000 ex., F: 250 ex.

© 2024, UTP



Les produits d'impression
certifiés Cradle to Cradle®
produits par Vögeli AG.

Sommaire

- Éditorial**
- 5 Garantir le financement pour assurer l'attrait des TP
- Trafic régional voyageurs et trafic local**
- 6 La croissance de la Suisse nécessite une extension des transports publics, ce qui engendre davantage de coûts
- L'évolution des transports publics vue par la science**
- 11 Avenir des transports publics: pour une ingénierie de la séduction
- Financement du trafic régional voyageurs et du trafic local**
- 13 «En cas de coupes, le canton des Grisons ne pourra pas du tout compenser la part fédérale, quatre fois plus élevée»
- Statistiques**
- 16 Faits et chiffres sur les transports publics suisses
- Le directeur de l'UTP Ueli Stückelberger, sur l'ouverture du transport ferroviaire international de voyageurs entre la Suisse et l'UE**
- 18 «Il s'agit de préserver les acquis de nos transports publics»
- Trafic marchandises ferroviaire**
- 21 Un aiguillage important pour le trafic intérieur suisse de marchandises sur le rail
- Politique climatique**
- 25 La révision de la loi sur le CO₂ et ses conséquences pour les transports publics
- Assemblée générale de l'UTP 2024**
- 28 Le financement des transports publics et les bus propres au cœur de l'AG à Martigny

Restez informés

Les quatre newsletters de l'UTP

UTP NEWS

Actualités de l'UTP, prises de position, faits

Public-cible

- membres de l'UTP
- politicien(ne)s
- autorités
- organisations partenaires
- et autres personnes intéressées par l'évolution des transports publics

UTP INSIDE

Informations spécialisées bus, TRV/trafic local, trafic marchandises, trafic touristique, formation, RH, finances

Public-cible

- cadres des entreprises de TP
- industrie
- autorités

RTE NEWS

Informations spécialisées sur l'Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire (RTE)

Public-cible

- abonné(e)s au RTE

S'abonner



S'enregistrer



TECH NEWS

Informations spécialisées sur la technique et l'exploitation ferroviaire

Public-cible

- spécialistes de la technique et de l'exploitation ferroviaire
- (uniquement pour les membres de l'UTP)

Garantir le financement pour assurer l'attrait des TP

Les chiffres records enregistrés en 2023 et au 1^{er} semestre 2024 sont très prometteurs et confirment que la clientèle est de retour en force dans les transports publics. Nous en sommes fiers, mais cela nous engage aussi à maintenir le niveau de prestations pour les clientes et clients. Le volume de voyageurs qui se déplacent en TP n'est pas le seul chiffre en hausse: le nombre de bus à motorisation respectueuse de l'environnement augmente lui aussi. Grâce aux bus électriques, dont on compte plus d'un millier aujourd'hui déjà, les transports publics se font encore plus écologiques. L'évolution fulgurante de l'électromobilité prouve, parmi différents autres aspects, que les TP constituent une partie de la solution concernant le tournant énergétique.

La population suisse croît elle aussi. Or cette croissance nécessite à son tour un développement simultané des TP en termes d'offre, de matériel roulant, de densification de la cadence et de bien d'autres points encore. Outre l'augmentation du prix de l'énergie, l'amortissement du matériel roulant et le passage à des bus à motorisation propre, l'extension de l'offre entraîne cependant aussi une augmentation des coûts. Celle-ci repose surtout sur des facteurs extérieurs, que les entreprises de transport ne peuvent guère influencer.

Si l'on veut garantir la prospérité des TP et préserver leur grande utilité pour l'ensemble de la Suisse, il s'agit d'en assurer le financement à l'avenir aussi, notamment au niveau du trafic local et du trafic régional voyageurs: même si de nouveaux clients engendreront des recettes additionnelles, une partie des coûts supplémentaires devront être répercutés sur les commanditaires.

Le très bon système de transports publics que connaît la Suisse constitue une caractéristique essentielle de notre pays, dont nous pouvons être fiers. Il s'agit de le perpétuer. De plus, les transports publics présentent une utilité économique élevée. La branche des transports publics elle-même est très active en matière de mesures

visant à améliorer l'efficacité, tout en maîtrisant les coûts. Mais la Confédération et les cantons sont aussi mis à contribution. Nous nous employons donc de toutes nos forces à éviter toute réduction de l'offre malgré les mesures d'économie de la Confédération et des cantons, et à empêcher que le passage aux bus électriques soit retardé. Notre clientèle ne le mériterait pas. Même si les difficultés s'accroissent dans les discussions concernant le financement, nous sommes confiants que des solutions acceptables peuvent être trouvées.

Nous vous remercions vivement pour votre excellente collaboration et votre engagement pour faire augmenter la part modale des transports publics en Suisse.



Ueli Stückelberger,
directeur de l'UTP

Renato Fasciati,
président de l'UTP



Trafic régional voyageurs et trafic local

La croissance de la Suisse nécessite une extension des transports publics, ce qui engendre davantage de coûts

En Suisse, les transports publics (TP) constituent un facteur important pour la mobilité de la population, l'économie, les liens de politique régionale du pays et le tourisme. Le trafic régional voyageurs (TRV), fort de plus de 1500 lignes, et le trafic local en sont des piliers centraux. Ces prochaines années, ils devront faire face à de gros défis. En effet, la croissance de la population entraîne une extension des TP, qui occasionne à son tour une augmentation des coûts, qu'il faut couvrir.

RER, bus, chemins de fer à voie métrique, mais aussi en partie des bateaux et des téléphériques: le trafic régional voyageurs couvre toutes les régions de Suisse, sur plus de 1500 lignes. Il est financé par la clientèle et les commanditaires (Confédération et cantons) à hauteur de 50 % chacun environ. Cette répartition du financement, qui allie facteur économique et service public, a fait ses preuves et est aussi largement acceptée au sein de la population. En complément au TRV, le trafic local, financé par les cantons et les communes, assure dans les villes et agglomérations la desserte fine, qui revêt une fonction essentielle.

À moyen terme, les facteurs suivants constitueront un gros défi pour la branche des transports publics:

- La forte croissance de la population et celle de l'économie requièrent des capacités supplémentaires dans les transports publics, en particulier aux heures de pointe, pour être en mesure de transporter les personnes supplémentaires.
- Très efficaces énergétiquement, les transports publics fournissent une contribution décisive dans le contexte du tournant climatique. Or la décarbonation des transports publics routiers nécessaire pour cela impose des investissements élevés.
- Dans les centres-villes, les TP contribuent à augmenter sans cesse la qualité de vie grâce à leur faible utilisation du sol, mais ils sont aussi mis sous pression par des mesures d'apaisement du trafic au niveau de la production.
- L'augmentation des coûts à certains postes importants, comme l'énergie, les salaires et les investissements de remplacement, renforcent encore la pression sur la branche.

Tous ces facteurs doivent être gérés sous pression, dans le contexte d'un budget de la Confédération tendu et de plus en plus disputé. La branche des transports publics s'attend à une augmentation des coûts de l'ordre de 30 % d'ici à 2035. Comme mentionné, à l'heure actuelle, les coûts du TRV et du trafic local sont supportés à environ 50 % chacun par la clientèle et le secteur public. La branche des transports publics part du principe que ce rapport ne devrait pas changer à l'avenir.

Les entreprises de transport elles-mêmes assument leur responsabilité: tandis qu'elles estiment que l'offre sera étendue d'environ 10 % d'ici à 2035, elles doivent réaliser une augmentation disproportionnée de leurs recettes de quelque 3 % par année en moyenne. En outre, elles continuent à fournir de très gros efforts pour réduire les coûts. La marge de manœuvre est néanmoins limitée sur ce point, car les principaux postes (salaires, amortissements, électrification, énergie) ne peuvent guère être influencés ou sont soumis à des prescriptions politiques.

Le besoin de financement supplémentaire du secteur public nécessite des décisions précises et clairvoyantes de la part de la Confédération, des cantons, des villes et des communes, fondées sur une approche globale en collaboration avec les entreprises de transport. Des

Des réductions de l'offre à court terme ne sont pas une solution, car ces mesures ne sont pas du tout efficaces économiquement.

réductions de l'offre à court terme ne sont pas une solution, car ces mesures ne sont pas du tout efficaces économiquement. La Suisse, pays en pleine croissance, a besoin de transports publics efficaces et étendus dans toutes ses régions. La contrepartie de cette offre de TP de qualité dans toute la Suisse légitime les fonds publics qui lui sont alloués: un trafic régional voyageurs et un trafic local forts contribuent véritablement à faire de la Suisse un pays économiquement fort, socialement attractif, solidaire et durable.

Croissance de la population, extension des transports

Le marché poursuit sa forte croissance sur le plan de la population résidante et du secteur tertiaire, ce qui entraîne inévitablement un accroissement des besoins de

La forte croissance de la population et celle de l'économie requièrent des capacités supplémentaires dans les transports publics.

mobilité. Cela signifie que les flux quotidiens de pendulaires et de voyageurs se déplaçant pour leurs loisirs augmentent en permanence, ce qui met sous pression les réseaux de transport existants. Corollaire: les transports publics du pays doivent croître en conséquence. Si l'on excepte le renchérissement général, l'évolution des coûts des TP dépend essentiellement de l'évolution de l'offre et des modifications des frais de production (par exemple une hausse du prix de l'énergie) que doivent supporter les entreprises de transport. Pour ce qui est de l'offre, l'extension qui a été décidée fera croître les coûts globaux; cette hausse peut toutefois être cofinancée par une augmentation des recettes de transport ainsi que des effets d'échelle dans le cadre d'un taux de couverture identique ou accru par les voyageurs.

Sur la base des prévisions d'entreprises de transports et de commanditaires ainsi que des aménagements de l'offre déjà décidés, on peut prévoir un étoffement de l'offre à moyen et long terme à hauteur d'environ 1 % par année. Cette augmentation des prestations correspond également à la progression qui a été nécessaire ces dernières décennies.

La branche doit et peut fournir de gros efforts pour réduire les coûts. La marge de manœuvre est néanmoins limitée, car les principaux postes (salaires, amortissements, énergie) ne peuvent guère être influencés. Même si certains coûts peuvent être couverts par des moyens externes au crédit TRV, comme les investissements dans l'électrification du réseau de bus, les surcoûts restent à la charge des entreprises de transport.

Pas de hausse des coûts par personne-kilomètre malgré une extension de l'offre

Du point de vue politique, l'efficacité de l'affectation des impôts est l'un des points fondamentaux. Si l'on se retourne sur le passé, on constate que la branche des

transports utilise les indemnités dont elle bénéficie de manière responsable et a réalisé des gains d'efficacité en faveur de la qualité. Mesuré à la prestation de transport, le besoin en subventions a à peine changé de 2012 à l'éclatement de la pandémie de Covid-19: il est demeuré dans une fourchette située entre 20,3 et 21,3 centimes par personne-kilomètre. Par conséquent, les augmentations de la cadence et l'extension des heures d'exploitation ont pu être menées, du point de vue des pouvoirs publics, à un prix unitaire constant. En parallèle, la qualité de l'offre de TP s'est considérablement améliorée (p. ex. introduction de l'information en temps réel).

Recettes de la clientèle et indemnités

D'ici à 2035, l'UTP escompte une hausse considérable des coûts de production dans la branche des transports publics, de l'ordre de 40 %. Cette augmentation des coûts résulte davantage de l'électrification des transports publics routiers que du rail. Afin de couvrir ce besoin de moyens beaucoup plus élevé selon le principe de financement éprouvé (environ 50/50), aussi bien la branche que les commanditaires doivent augmenter leur participation, la première en générant davantage de recettes clientèle, les seconds en rehaussant dans la même mesure les moyens affectés. L'objectif restant que les voyageurs financent toujours environ la moitié des coûts, la branche des transports publics et les milieux politiques feront face à un énorme défi.

Actions possibles et responsabilité de la Confédération et des cantons

Si les pouvoirs publics voulaient réduire les subventions accordées au TRV et au trafic local ou s'ils ne sont pas disposés à assumer les coûts supplémentaires, il existe trois leviers fondamentaux (qui ne sont toutefois guère convaincants au niveau du contenu):

1. Cesser d'aménager l'offre de transport, voire la réduire

L'étendue et la qualité de l'offre constituent de toute évidence les caractéristiques centrales lors du choix du

moyen de transport. Le transfert modal attendu par la politique de la part de la branche au profit des TP serait impossible à atteindre sans aménagement de l'offre et en fin de compte, les coûts dépasseraient les économies. De plus, certaines régions seraient touchées dans une mesure disproportionnée par ces mesures.

2. Renforcer considérablement le financement par les usagers en augmentant les prix

Aujourd'hui, il n'y a pas de raison légitime d'augmenter nettement la part du financement par les voyageurs, ni sur le plan de l'offre ni au niveau politique. Pour que les coûts soient majoritairement couverts par les usa-



Revendications et lignes rouges de l'UTP

Les positions de l'UTP en vue de décisions des milieux politiques, de l'administration et de la branche concernant le financement à moyen terme du TRV et du trafic local:

- La Suisse a besoin de transports publics qui fonctionnent bien et qui soient bien aménagés dans toutes les régions du pays.
- Une offre de qualité de transports publics dans tout le pays justifie les coûts: un trafic régional voyageurs et un trafic local forts s'avèrent une contribution sûre à un pays prospère, socialement attractif, solidaire et durable, qui poursuive sa croissance.
- Les raisons pour lesquelles les coûts du trafic régional voyageurs et du trafic local augmentent à moyen et long terme sont claires. Les principaux facteurs sont les développements de l'offre, les charges opérationnelles en hausse du fait de facteurs exogènes dans la fourniture de prestations et la décarbonation.
- Les entreprises de transport exploitent tous les potentiels d'amélioration sur le plan opérationnel et sont disposées à continuer à le faire. Étant donné que les coûts d'exploitation (personnel, amortissement du matériel roulant, énergie) qui jouent un rôle important dans les décisions ne peuvent guère être influencés, l'effet de telles mesures est toutefois limité.

- Les entreprises de transport veillent à séduire de nouveaux voyageurs et à ce que les usagers participent dans une mesure appropriée à l'évolution des coûts. Elles examinent attentivement d'éventuelles mesures tarifaires afin que celles-ci restent le plus modérées possible et qu'elles n'alimentent pas le renchérissement général.

L'UTP refuse résolument les économies réalisées sur les points suivants:

- L'offre de base et les développements stratégiques de l'offre planifiés ne doivent subir aucune baisse des moyens.
- Les mesures d'économie ne doivent pas mettre en danger le partenariat social.
- Le passage des entreprises de transport à des motorisations non fossiles ne doit pas être reporté.
- Pour 2025 et la période du crédit d'engagement 2026–2028, la Confédération doit mettre à disposition une somme réaliste d'indemnités, s'appuyant sur le montant défini par le Parlement dans le budget 2024.

gers, il faudrait des augmentations de prix largement disproportionnelles ou la suppression d'offres de transport dans les régions périphériques, des mesures irréalistes pour des raisons économiques, sociales et de politique régionale.

3. Reporter la décarbonation des transports publics routiers

Les économies réalisées en retardant la décarbonation des TP routiers ou en renonçant complètement à électrifier les flottes de bus sont diamétralement opposées aux objectifs climatiques et énergétiques de la Confédération. En outre, la majorité des fournisseurs ont cessé de produire des bus diesel ou le feront dans les années à venir.

La hausse des besoins de moyens des TP est justifiée

La politique des transports de la Confédération et des cantons vise à garantir une mobilité durable, performante et utile à l'économie et à la société en tenant compte des besoins des générations futures dans une Suisse en pleine expansion.

La hausse du besoin de moyens dans le TRV et le trafic local est nécessaire et justifiée pour continuer à empreindre la prospérité économique et la qualité de vie élevée en Suisse. Il est la réponse aux besoins de mobilité de la population, une contribution à l'économie et au maintien d'une qualité de vie élevée, et un élément-clé dans le succès de la politique énergétique et climatique suisse.

Ces aspects justifient les extensions de l'offre et les investissements en faveur du maintien de la qualité et du développement des transports publics à court (2025), moyen (2026–2028) et long (2035) terme. ■

Téléchargement de la prise de position de l'UTP
«Financement à moyen terme du trafic régional voyageurs et du trafic local»



Crédit d'engagement en faveur du trafic régional voyageurs 2026–2028: l'UTP exige une augmentation du crédit fédéral

Le crédit d'engagement du trafic régional voyageurs (TRV) inscrit au budget par la Confédération pour la période 2026 à 2028 se révèle clairement insuffisant, comme l'a montré l'UTP dans sa prise de position en réponse à la consultation.

En effet, le Conseil fédéral se fonde sur des hypothèses trop optimistes pour ce qui est de l'évolution des coûts. Les dernières estimations réalisées à l'interne de la branche montrent que les besoins à hauteur de 3849 millions de francs, dont l'OFT avait fait état en automne 2023, n'ont pas significativement évolué depuis lors.

Dans le projet soumis à consultation, la Confédération annonce vouloir réduire de 353 millions de francs les dépenses en faveur du TRV, sans justifier concrètement sa volonté. L'UTP refuse catégoriquement que l'offre de transports publics soit réduite ou que le passage des flottes de bus à des véhicules à entraînements propres soit reporté, des conséquences qui risquent de se produire si les moyens octroyés par la Confédération sont insuffisants.

L'UTP demande donc que la Confédération relève de 210 millions de francs le montant alloué au TRV pour la période 2026–2028. Cette hausse modérée est nécessaire pour que les transports publics puissent effectivement fournir des prestations telles qu'elles sont attendues par la clientèle et les commanditaires.

L'évolution des transports publics vue par la science

Avenir des transports publics: pour une ingénierie de la séduction

Le défi principal de la mobilité pour le siècle en cours est certainement celui de la décarbonation du système des transports. Grâce à de nombreux travaux scientifiques, nous savons désormais que cela passe par une combinaison d'innovations technologiques et d'électrification des parcs, ainsi que par un report modal substantiel de l'automobile et de l'avion vers des moyens de transports moins carbonés et en particulier vers les transports publics, la marche et le vélo.

[Prof. Vincent Kaufmann,](#)
[École polytechnique fédérale de Lausanne](#)

L'avenir des transports publics devrait donc être radieux, mais les écueils potentiels ne manquent pas dans la quête de nouveaux clients, notamment pour susciter un report modal. Il pourrait être tentant de chercher à susciter des reports modaux en menant une politique de régulation de la mobilité par les prix. Cela passe par des péages urbains, l'augmentation des prix du stationnement, l'augmentation du prix des carburants, etc. Outre le fait que de telles mesures se caractérisent par une acceptabilité faible, elles ont en outre pour défaut de creu-

ser les inégalités d'accès à la mobilité si elles ne sont pas accompagnées de politiques de réduction tarifaires des transports publics qu'il est difficile de financer.

De la même manière, il pourrait être tentant de développer l'offre de transports publics uniquement où il y a des gros flux à prendre, soit dans les grandes régions urbaines du pays, au détriment des villes et régions plus excentrées, sous prétexte de rentabilité des mesures. Là également, l'acceptabilité de la mesure est faible, et de surcroît la Suisse a la chance de ne pas avoir un territoire profondément marqué par le clivage ville – campagne, fédéralisme cantonal et petitesse des distances obligent.

En clair, le report modal ne doit pas s'accompagner d'un élargissement des clivages et des inégalités sociales et territoriales, mais au contraire être l'occasion de maintenir et de renforcer la cohésion économique et sociale de notre pays. En d'autres termes, le report modal doit se faire par la séduction de nouveaux clients, qui passe par une ingénierie de la séduction.

Pour susciter des reports modaux, il convient de déployer une offre véritablement considérée comme performante par les clients usagers, plutôt qu'une offre qui plaise aux ingénieurs qui l'ont conçue... Clairement, il s'agit de convaincre des automobilistes de renoncer à leur volant, voire à leur voiture, par la qualité des alternatives proposées.

En voici quelques exemples, non exhaustifs...

- Dans une Suisse dont la population est en croissance et qui vieillit, avec une mobilité de plus en plus tournée vers les loisirs, cette ambition nécessite de repenser quelques fondamentaux en matière d'offres de transports publics nationale et régionale.
- Répondre à une population de plus en plus demandeuse de services et de confort passe par le déploiement de liaisons directes de longues distances. Les régions excentrées ont en particulier besoin d'être

«Pour susciter des reports modaux, il convient de déployer une offre véritablement considérée comme performante par les clients usagers.»

accessibles rapidement depuis les grands centres urbains et l'offre grandes lignes des CFF (IC et IR) demande à être développée dans ce sens: il en va de leur attractivité économique.

- Au niveau régional, l'offre de bus et de trains mérite d'être dynamisée et massifiée par des horaires renforcés et des capacités de transports revues à la



L'auteur

Vincent Kaufmann est professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL). Depuis 2010, il est aussi directeur scientifique du Forum Vies Mobiles à Paris.

hausse. Il s'agit d'aller aussi chercher des usagers dans des régions reculées et d'éviter de développer une Suisse à deux vitesses: l'une avec d'excellents transports publics et l'autre se contentant d'une forte dépendance à l'automobile. Cet enjeu est particulièrement important pour le tourisme.

- Pour capter la demande de loisirs, des relations et des horaires spécifiques aux week-ends et aux périodes de vacances devraient être imaginés. Cela implique de revoir la manière dont on conçoit les horaires: depuis que plus de 40 % des actifs pratiquent peu ou prou le télétravail, qui plus est majoritairement les mêmes jours de la semaine, avoir le même horaire du lundi au vendredi n'est sans doute plus judicieux, pas plus qu'exploiter systématiquement les mêmes lignes la semaine et le week-end.

Agilité, réactivité, écoute des aspirations des clients et encore plus des non-clients, sont autant d'ingrédients d'une offre séduisante, une offre qui permet de relever le grand défi du report modal et d'assurer ainsi l'avenir des transports publics. ■

Financement du trafic régional voyageurs et du trafic local

«En cas de coupes, le canton des Grisons ne pourra pas du tout compenser la part fédérale, quatre fois plus élevée»

La Suisse dispose d'un excellent système de transports publics, qui est largement utilisé. Le trafic régional voyageurs (TRV), financé à environ 50 % chacun par la Confédération et les cantons en moyenne sur l'ensemble du pays, en est un pilier central. Malgré la pression des pouvoirs publics pour faire des économies, il s'agit de répondre à l'augmentation des besoins de mobilité d'une population en pleine croissance. Carmelia Maissen, conseillère d'État grisonne, nous explique ce que cela signifie dans un canton plutôt rural.

L'année passée, les transports publics ont enregistré des records de croissance de la clientèle dans presque toute la Suisse. C'est très réjouissant. Qu'en est-il dans le canton des Grisons?

Les transports publics ont aussi battu des records dans les Grisons, surtout grâce à la forte demande dans le trafic de loisirs. Les RhB, par exemple, ont transporté 16 millions de voyageurs en 2023, plus que jamais auparavant. Cette évolution nous ravit évidemment.

Malgré ces chiffres réjouissants, le trafic local et le trafic régional voyageurs restent tributaires de subventions publiques. Ainsi, sur l'ensemble de la Suisse, ces secteurs de trafic sont financés par la clientèle et les commanditaires (Confédération et cantons) à hauteur de 50 % chacun. À combien s'élève la part de la Confédération pour le trafic régional voyageurs dans le canton des Grisons?

Dans les Grisons, le canton qui présente la plus grande superficie, mais qui ne possède que 20 kilomètres de réseau CFF et où le trafic longues distances ne joue aucun rôle pour la desserte intérieure, la part de la Confédération se monte à 80 % pour le trafic régional voyageurs.

Du point de vue des cantons, que dites-vous de l'augmentation des coûts que subissent les entreprises de transports publics, occasionnée par exemple par la décarbonation du trafic local, la hausse des coûts (énergie, personnel, investissements, etc.) ou encore l'extension continue de l'offre?

Lorsque l'offre est étendue pour répondre aux besoins des clients, c'est-à-dire lorsqu'il y a de la demande pour une amélioration de l'horaire et une densification du réseau, la sphère politique doit effectuer une pesée d'in-

Financement du trafic régional voyageurs:

«Dans le canton des Grisons, la part de la Confédération se monte à 80%.»

térêts pour accorder davantage de moyens aux transports publics. Je m'attends à ce que les discussions sur la répartition des fonds publics soient plus âpres à l'avenir, d'autant plus que l'augmentation des coûts due au renchérissement et à la hausse des prix de l'énergie affecte aussi d'autres missions publiques, comme le domaine de la santé, les institutions de formation ou encore la construction des routes. Nous en avons déjà eu un avant-goût avec la budgétisation de la Confédération pour 2025. L'époque des petits plus optionnels est révolue, j'en suis consciente. La situation est délicate

lorsque l'horaire perd en qualité et que les subventions augmentent simultanément. Nous devons malheureusement constater cette tendance sur les chantiers d'infrastructures des CFF, qui pèsent sur l'horaire. Cela entraîne à son tour des coûts, par exemple lorsque les trains sont en retard à cause de travaux et qu'il faut avoir recours à des trains de remplacement.

La branche des transports publics et l'UTP sont très préoccupées par la menace d'économies que fait planer la Confédération sur les transports. Êtes-vous d'accord avec l'UTP? Comment évaluez-vous la situation?

La situation financière m'inquiète aussi beaucoup. Les transports publics sont un facteur essentiel pour l'attractivité du canton des Grisons.

Et qu'en est-il du budget 2025 dans le canton des Grisons avec les RhB, CarPostal et d'autres entreprises de transport? Les Grisons seraient-ils fortement affectés par des coupes de la Confédération?

En raison de la part élevée que la Confédération fournit au canton des Grisons, nous serions touchés plus que la moyenne par les restrictions budgétaires. En cas de coupes, le canton des Grisons ne pourrait pas du tout compenser la part fédérale, qui est quatre fois plus élevée. Nous n'aurions d'autre choix que de réduire l'offre.

L'UTP estime qu'il y a pour ainsi dire une ligne rouge: l'offre de base et les développements stratégiques planifiés de l'offre ne doivent subir aucune baisse des moyens. Il est également important que le passage des entreprises de transport à des motorisations neutres en CO₂ se fasse rapidement, c'est-à-dire selon ce que les entreprises de transport ont planifié. Comment voyez-vous ces points?

D'un point de vue de politique des transports et de l'environnement, je trouve que l'approche de l'UTP en la matière est sensée et efficace. Si nous voulons atteindre l'objectif du zéro émission nette, nous devons aussi œuvrer à la décarbonation des transports publics.



Du point de vue de l'UTP, la Confédération doit mettre à disposition une somme réaliste d'indemnités pour la période du crédit d'engagement 2026–2028. Qu'en dites-vous du point de vue du canton?

La commande du trafic régional voyageurs est une tâche que la Confédération et le canton assument conjointement. Il est donc important que ces deux acteurs mettent à disposition des moyens en établissant des budgets réalistes.

De l'avis du canton des Grisons, est-il réaliste d'exiger des économies de la part des transports publics sans réduction de l'offre?

Non, ce n'est pas une exigence réaliste. Comme je l'ai dit, le canton des Grisons ne peut pas du tout compenser une éventuelle baisse des subventions fédérales, car les perspectives nous indiquent aussi que nous devons faire preuve de retenue avec les moyens à disposition et qu'en même temps, les dépenses s'inscrivent en hausse dans divers domaines. Réduire l'offre serait la seule solution.

Combien de bus électriques le canton des Grisons compte-t-il déjà?

Actuellement, 17 bus électriques sont en service dans le canton, et trois autres ont été commandés.

Osez-vous tenter de pronostiquer quand le dernier bus diesel circulera dans les Grisons?

Les technologies disponibles actuellement ne permettent pas encore de faire rouler raisonnablement des bus à motorisation sans émission de carbone sur toutes les lignes, en particulier dans un canton comme le nôtre, où la topographie complique les choses. En outre, la décarbonation des bus coûte cher, ce qui poussera les indemnités fortement à la hausse. À l'heure actuelle, il n'est donc pas possible de prédire quand le dernier bus diesel circulera dans les Grisons.



Carmelia Maissen, conseillère d'État grisonne

Quelle importance les trains directs reliant l'étranger à Coire revêtent-ils?

Les Grisons sont un canton touristique. Il est donc primordial qu'il dispose d'un raccordement optimal aux marchés sources internationaux. Les liaisons directes sont très importantes pour ces segments de clientèle. Par conséquent, nous nous engageons pour que le trafic transfrontalier soit attrayant.

Avez-vous un ou plusieurs souhaits dont vous aimeriez faire part à la branche des transports publics?

J'utilise les transports publics quasiment tous les jours. En tant que cliente, je constate que certains points sont devenus plus complexes au fil des années: les horaires ont gagné en complexité et j'observe sans cesse les difficultés qu'éprouvent les passagers face à la diversité des titres de transport et des systèmes techniques. Il serait souhaitable qu'il soit plus facile d'utiliser les transports publics et que la branche se concentre sur la sécurité, la ponctualité et la fiabilité des TP. ■

Statistiques

Faits et chiffres sur les transports publics suisses



Trafic voyageurs



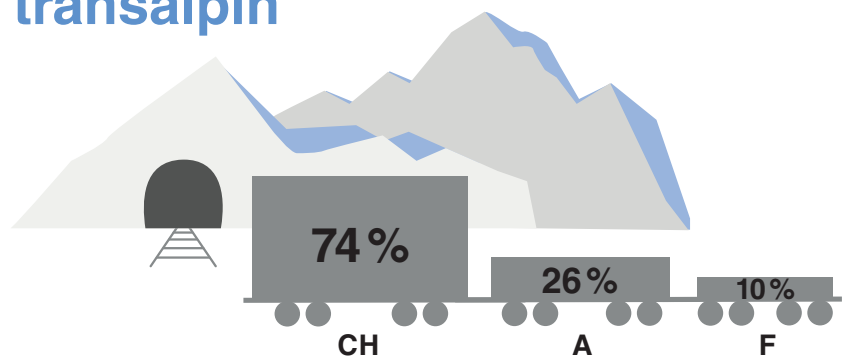
Trafic marchandises

Efficacité énergétique

DANS LE TRAFIC VOYAGEURS, EN ÉQUIVALENT MÉGAJOULES PAR PERSONNE-KILOMÈTRE; DANS LE TRAFIC MARCHANDISES, EN ÉQUIVALENT MÉGAJOULES PAR SILLON-KILOMÈTRE.

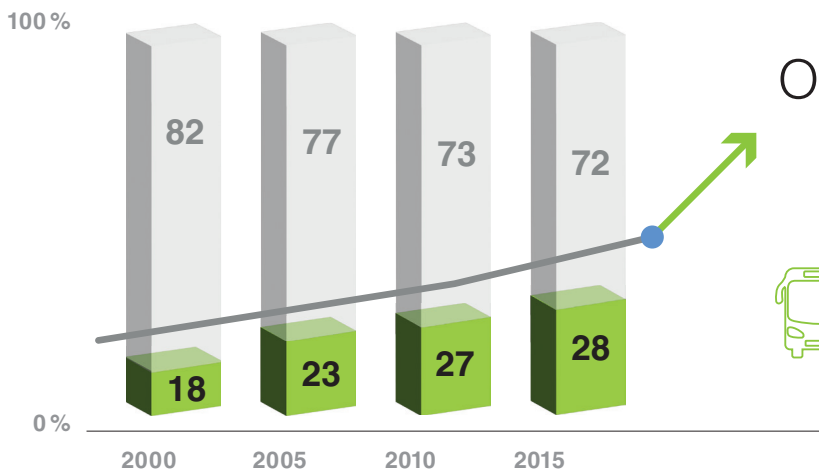
Trafic marchandises transalpin

LA PART DES TRANSPORTS PUBLICS SUR L'ENSEMBLE DU TRAFIC DOIT CONTINUER À AUGMENTER.

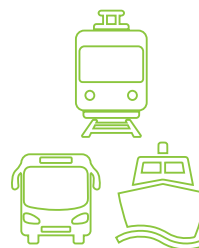


Part modale

LA PART DES TRANSPORTS PUBLICS SUR L'ENSEMBLE DU TRAFIC DOIT CONTINUER À AUGMENTER.



Objectif de l'UTP



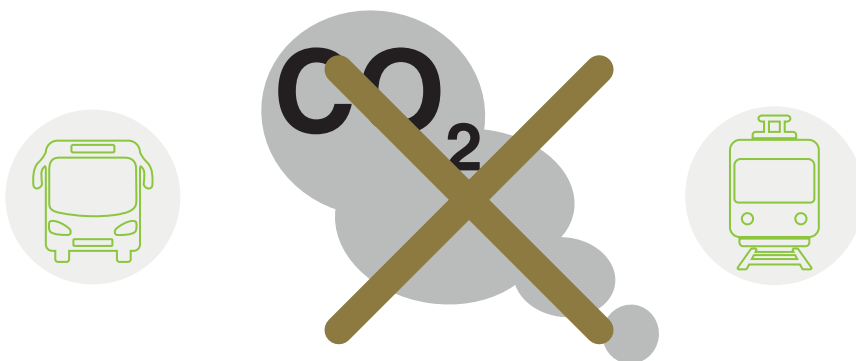
■ Pkm du trafic individuel motorisé et des autres types de trafic

■ Pkm des transports publics

Objectifs de la stratégie énergétique de l'UTP

100 % d'énergies renouvelables dans les TP

TOUS LES BESOINS ÉNERGÉTIQUES DE LA BRANCHE SONT COUVERTS PAR DES SOURCES D'ÉNERGIE RENOUVELABLES DÈS 2040.

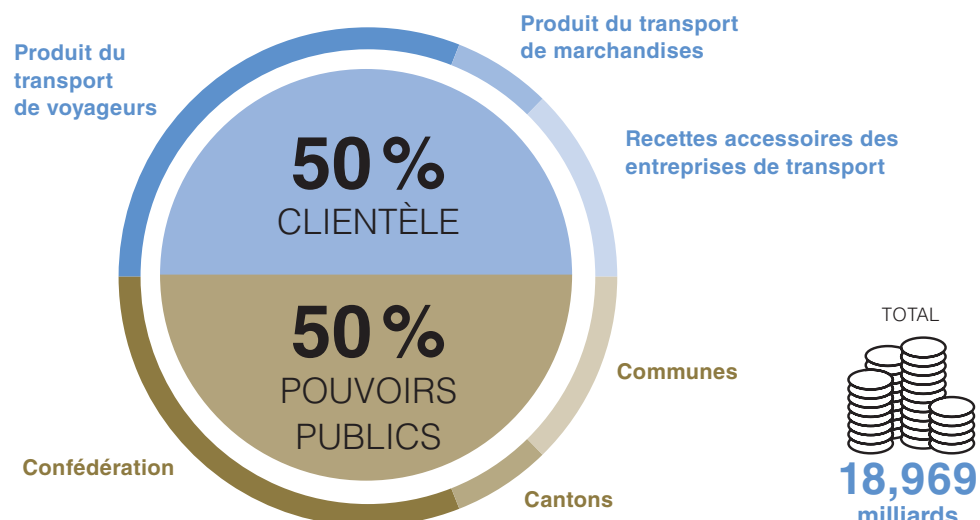


Neutralité CO₂

LES TRANSPORTS PUBLICS FERROVIAIRES ET ROUTIERS SONT ENTRAÎNÉS UNIQUEMENT PAR DES MOTORISATIONS PROPRES DÈS 2040.

Financement des transports publics

EN FRANCS («LES TRANSPORTS EN CHIFFRES», ÉDITION 2023, LITRA)



Sources: Alliance SwissPass, OFT, OFS, AFF, mobitool



Le directeur de l'UTP Ueli Stückelberger, sur l'ouverture du transport ferroviaire international de voyageurs entre la Suisse et l'UE

«Il s'agit de préserver les acquis de nos transports publics»

Le Conseil fédéral et l'UE négocient actuellement sur la réglementation de leurs relations (approche par paquet). Parmi les questions abordées, l'ouverture contrôlée du transport ferroviaire international de voyageurs. Explications d'Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP, sur les éléments qui seront décisifs pour les transports publics et sur les points où la pression de libéralisation exercée par la Commission européenne va trop loin.

[Ueli Stückelberger, les négociations que le Conseil fédéral mène actuellement avec l'UE sur l'ouverture du trafic ferroviaire international de voyageurs suscitent beaucoup d'inquiétudes et de préoccupations. À quel point les idées de la Commission européenne sont-elles mauvaises?](#)

Il est important d'étendre l'offre dans le trafic ferroviaire international de voyageurs, tant pour les trains directs de jour que de nuit, c'est indéniable. Sur le fond, c'est bien que l'UE souhaite améliorer le trafic ferroviaire international. C'est plutôt sur la question de la voie à emprunter pour y parvenir que le bât blesse. En effet, une telle extension ne nécessite pas d'ouvrir le trafic voyageurs international, c'est tout à fait possible sans cette mesure. L'UE exige toutefois cette ouverture. Ce n'est pas grave en soi, mais la Suisse doit toutefois veiller à ce que cela ne mette pas en danger le succès de son excellent système de transports publics. Il faut faire très attention. Concrètement: la Suisse doit obtenir des exceptions pour la reprise de la réglementation européenne.

[La branche des transports publics craint-elle la concurrence, Flixbus par exemple?](#)

Non. Si Flixbus veut circuler en Suisse avec deux ou trois trains et attire ainsi de nouveaux clients vers le rail, cela peut même s'avérer positif. Là n'est pas la question. Il s'agit de ne pas mettre en danger notre très bon système de transports publics à cause du principe d'une concurrence accrue.

[Quels sont les principaux obstacles du point de vue des TP suisses?](#)

Les règles, la qualité et l'offre des transports publics suisses sont bien différentes de celles de l'UE. À vrai dire, notre système est fondamentalement meilleur. On pourrait aussi dire que la Suisse et l'UE ont des systèmes de transports publics incompatibles. En Suisse, on a un modèle coopératif, tandis que c'est la concurrence à tout prix dans l'UE. Concrètement, dans le trafic voyageurs international, cela signifie que les CFF collaborent étroitement avec les entreprises ferroviaires des pays voisins et ne

veulent pas du tout leur faire concurrence. Les TGV qui relient la Suisse à la France (Lyria) sont un produit commun de la SNCF et des CFF. L'UE, elle, mise tout sur la concurrence, c'est-à-dire sur des trafics en concurrence plutôt que sur la coopération. Le changement de paradigme effectué il y a près de quinze ans dans l'UE n'est toutefois pas un modèle de réussite et n'a introduit que trop peu de nouvelles offres.

[Du point de vue de l'UTP, quels sont les points centraux des négociations à venir?](#)

Pour le dire de manière quelque peu simplifiée, il s'agit de préserver les acquis des transports publics suisses, qui sont enviés quasiment dans le monde entier, et de le faire accepter par l'UE. Concrètement, nous voulons que la Suisse puisse poursuivre le modèle de coopération avec les pays voisins, qui a fait ses preuves. Cela requiert

«Nous sommes clairement favorables à ce que des négociations soient menées avec l'UE, mais pas dans une optique d'«espoir».»

de délimiter clairement ce qui, juridiquement, relève ou non du TIV. Il faut aussi garantir que le système suisse d'horaire cadencé intégré ait la priorité sur les nouveaux trains. De plus, il convient de fixer que la Suisse peut décider elle-même de l'attribution des sillons. Ce point est très important afin de garantir suffisamment de «place» (sillons) sur le réseau ferroviaire pour les trains passagers comme pour les trains marchandises. Il faut également assurer que les nouveaux prestataires sur le réseau suisse respectent les prescriptions du Service direct (par exemple accepter le demi-tarif et l'AG). Autre point important, le respect des conditions de travail en usage dans la branche.

Où en sommes-nous dans ces négociations?

Le Conseil fédéral a clairement appuyé les revendications de la branche des transports publics. Ce sont là les éléments-clés des futures négociations pour la délégation suisse. Nous verrons comment l'UE réagira.

Qu'est-ce que cela veut dire? Que demande l'UTP concrètement ?

Nous sommes clairement favorables à ce que des négociations soient menées avec l'UE, mais pas dans une optique d'«espoir». L'UE doit fournir des garanties claires, et notamment nous assurer que les acquis de notre système de transports publics resteront intacts. Ces garanties doivent être consignées telles quelles dans le contrat, c'est-à-dire sans marge d'interprétation. Ce n'est qu'ensuite qu'il sera possible d'émettre une évaluation définitive du point de vue des transports publics.

Cette revendication des transports publics est-elle réaliste ou utopique?

Ce n'est clairement pas une utopie! Je suis prudemment optimiste que l'UE accepte les conditions de la Suisse lors des négociations. Objectivement, il n'y a pas de raison pour qu'elle les refuse. ■



«Il s'agit de ne pas mettre en danger notre très bon système de transports publics à cause du principe d'une concurrence accrue.»

Trafic marchandises ferroviaire

Un aiguillage important pour le trafic intérieur suisse de marchandises sur le rail

En adoptant en janvier 2024 les futures conditions-cadres du trafic de marchandises en Suisse, le Conseil fédéral a insufflé un élan de modernisation. Pour l'UTP, une chose est claire: la Suisse a et aura besoin à l'avenir d'une logistique solide dans le trafic intérieur, d'importation et d'exportation sur le rail, sur la route et par bateau. Le message du Conseil fédéral au Parlement permet d'instaurer les conditions pour que le trafic intérieur de marchandises sur le rail puisse proposer des solutions logistiques innovantes et adaptées au marché.

Lors de la consultation, le Conseil fédéral avait proposé deux variantes, puis privilégié la première, comme le recommandait l'UTP. Dans cette variante, le Conseil fédéral propose comme objectifs de moderniser le trafic ferroviaire de marchandises sur les plans technique et organisationnel, de renforcer les chaînes de transport multimodales et de mieux intégrer la navigation.

Cela passe par un soutien financier ciblé prévu par le Conseil fédéral en faveur du transport ferroviaire de marchandises par wagons complets isolés (TPWCI). Concrètement, la Confédération doit fournir un financement transitoire aux fournisseurs d'une offre de réseau TPWCI pendant une période limitée.

L'UTP approuve également le fait que la Confédération prévoit des financements pour l'automatisation et la numérisation, ainsi que pour des modernisations techniques. L'introduction de l'attelage automatique numérique, par exemple, contribuera à rendre le trafic ferroviaire de marchandises plus efficace, plus simple, plus rapide et meilleur marché.

Selon le message du Conseil fédéral, les coûts s'élèvent à plus de 500 millions de francs. L'UTP est convaincue que le trafic intérieur de marchandises par rail pourra saisir ses chances grâce à ce projet.



L'avenir du trafic intérieur de marchandises

La Suisse a et aura besoin à l'avenir d'une logistique solide dans le trafic intérieur, d'importation et d'exportation sur le rail, sur la route et par bateau. Dans sa réponse à la consultation en question, l'UTP s'était engagée en faveur d'offres attrayantes qui répondent aux besoins des clients de l'industrie des chargeurs, et attendait des conditions de concurrence équitables pour que les entreprises puissent proposer leurs offres de transport de marchandises selon les principes de l'économie d'entreprise et en protégeant le plus possible le climat.

En effet, les perspectives de croissance sont bonnes: de nombreuses entreprises ont l'ambition et des projets concrets pour profiter de ces opportunités de marché, p. ex. dans le domaine de la logistique urbaine, des solutions clients avec des trains complets ou de l'approvisionnement et de l'élimination dans le secteur du bâtiment et du recyclage. De même, la demande de chaînes de transport garantissant la sécurité de l'approvisionnement, d'une logistique dont la réduction des émissions de CO₂ peut être prouvée ou d'installations de transbordement performantes pour le transport multimodal de marchandises est en hausse.

Le message du Conseil fédéral a posé les jalons politiques pour le perfectionnement des conditions-cadres du transport suisse de marchandises. L'UTP estime que les objectifs proposés dans le projet mis en consultation concernant la sécurité d'approvisionnement de la Suisse, la performance et la robustesse des infrastructures nécessaires à cet effet, la protection du climat, l'efficacité énergétique et l'aménagement du territoire vont dans la bonne direction.

Les revendications de l'UTP

L'UTP émet tout de même différentes suggestions qui doivent être prises en compte dans la finalisation du projet.

- Le trafic intérieur de marchandises doit être modernisé pour améliorer l'efficacité, la productivité, la compétitivité et la sécurité du personnel. Il est nécessaire de rattraper le retard et de prendre des décisions politiques dans ce domaine et dans la comodalité. Le secteur ferroviaire entend réaliser des progrès en matière d'adaptabilité, de réactivité, de transparence et d'intégration numérique des chaînes logistiques.

Le DAC, un projet central pour le transport par rail en Europe

Le trafic marchandises ferroviaire doit gagner en efficacité et en simplicité pour répondre aux besoins des clients et du marché, attirer davantage de marchandises sur le rail et ainsi atteindre les objectifs climatiques et de transfert du trafic à l'échelle de l'Europe. L'attelage automatique numérique (DAC), qui doit remplacer l'inefficace attelage à vis en Europe dans les prochaines années, constitue une partie importante de la solution.

La numérisation et l'utilisation de nouvelles technologies sont essentielles pour l'avenir du transport par rail. Le DAC en constitue un élément central, lui qui rendra le transport ferroviaire de marchandises en Europe plus flexible, plus simple, plus fiable et moins coûteux.

En Suisse, le projet est soutenu par l'Office fédéral des transports (OFT), l'Union des transports publics (UTP) et l'Association des chargeurs (VAP), en collaboration avec les entreprises de trafic marchandises ferroviaire. En septembre 2021, le projet «Automatisation dans le fret ferroviaire suisse, commençant par la migration vers l'attelage automatique numérique» a été lancé sous la direction de l'OFT en vue de rééquiper les trains de marchandises avec le DAC. Selon la décision politique concernant le perfectionnement du fret ferroviaire sur l'ensemble du territoire, il s'agirait d'adapter entre 14 000 et 18 000 wagons et environ 500 locomotives en Suisse.

L'attelage automatique numérique apporte de nombreuses améliorations:

- L'attelage des véhicules et de leurs conduites de frein à air comprimé se fait automatiquement. Cette méthode remplace le processus manuel via un attelage à vis, qui prend beaucoup de temps, aussi bien sur les voies de raccordement que dans les gares de formation et de triage.
- La procédure de préparation du train est numérisée. Les conduites électriques et de données offrent des fonctions numériques en matière de pilotage de train. Lors de la préparation d'un train de marchandises, il devient donc possible de remplacer dans une large mesure les processus manuels de documentation et de contrôle.
- C'est dans le transport par wagons complets isolés TPWCI que le DAC présente le plus grand potentiel: des milliers de wagons y sont manœuvrés chaque jour via des voies de raccordement, des gares de formation et des installations de transbordement. Le DAC permet d'automatiser et d'accélérer ces processus.



- L'élan de modernisation doit se composer d'un ensemble de mesures, par exemple la modernisation, l'automatisation et le financement des adaptations en vue d'innovations techniques ainsi que des incitations pour promouvoir les chaînes de transport multimodales. Il s'agit aussi d'accroître l'attention accordée au transport de marchandises dans l'aménagement du territoire, de renforcer et d'optimiser l'intégration de la navigation sur le Rhin dans les chaînes logistiques multimodales ainsi que d'étendre et d'encourager le transport ferroviaire de marchandises par wagons complets isolés (TPWCI) sur voie normale et étroite.
- Cet élan de modernisation ne sera pas possible sans innovation technique, indépendamment de la variante retenue (attelage automatique numérique [DAC], tests de freinage numériques et plateformes numériques de données/réservation).
- L'introduction du DAC doit se faire rapidement, mais progressivement. Dès que les spécifications techniques et le plan de migration au niveau de l'UE sont disponibles, il faut d'abord effectuer la migration du TPWCI intérieur en Suisse. Sur ce plan, l'augmentation de la productivité entraîne des retombées directes. Le transport par trains complets viendra dans un deuxième temps, car dans l'optique actuelle, les gains de productivité sont secondaires dans ce domaine.
- Grâce à des plateformes numériques, tous les acteurs doivent être en mesure de se faire rapidement une idée des capacités disponibles (sillons, locomotives, wagons, etc.) et des synergies avec des liaisons de marchandises existantes afin d'accroître l'efficacité et de pouvoir les utiliser au moyen d'une réservation directe.
- L'UTP est clairement d'avis qu'il faut aussi améliorer les conditions-cadres pour la route dans le cadre de l'adaptation de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL). Ainsi, il faut planifier

une solution de fonds intégrale pour la décarbonation de l'ensemble du trafic de marchandises suisse, afin de permettre un financement de départ pour les véhicules à motorisation écologique aussi pour la route. Ensuite, tous les investissements et encouragements de la logistique de transport de marchandises devront se faire via ce fonds.

Financement partiel par le secteur public

La charge financière qui résulte de toutes ces innovations techniques est énorme, et en même temps assortie de nombreuses incertitudes et questions ouvertes. En raison du décalage entre l'investissement et la mise en valeur, de la double exploitation technique pendant la phase de migration et de la nécessité de systématiser ces innovations avec d'autres parties du système ferroviaire (ETCS, triage, etc.), l'UTP est convaincue qu'un financement partiel par le secteur public est justifié. Celui-ci doit couvrir en grande partie les coûts et prévoir la possibilité de prêts sans intérêts.

L'offre de TPWCI doit être fondamentalement modernisée au sein de la branche, développée sur le plan entrepreneurial et rémunérée temporairement au moyen d'un accord de prestations avec les fournisseurs de réseau. Il faut à la fois une pression élevée vers l'autonomie financière, de la liberté entrepreneuriale et la possibilité de réaliser des bénéfices. ■



Politique climatique

La révision de la loi sur le CO₂ et ses conséquences pour les transports publics

Au printemps 2024, le Parlement a adopté la révision de la loi sur le CO₂ pour la période de 2025 à 2030. La loi mise sur un encouragement ciblé pour orienter les investissements vers des solutions respectueuses du climat. Cela passe aussi par les transports publics: par exemple l'encouragement du transport ferroviaire international de voyageurs et le financement initial pour le passage de bus diesel à des véhicules propres. L'UTP a encadré de près le projet et ses trois demandes ont été entièrement intégrées.

L'objectif du Conseil fédéral était de réduire de moitié les émissions de gaz à effet de serre de la Suisse d'ici à 2030 par rapport à 1990. La loi renonce à de nouvelles taxes et table plutôt sur des incitations efficaces, complétées par des encouragements et des investissements ciblés. La révision de la loi sur le CO₂ permet à la Confédération d'investir quelque 4,1 milliards de francs entre 2025 et 2030 dans la protection du climat, tandis que les moyens prévus pour le secteur des transports se montent à quelque 800 millions de francs. Dans le secteur des transports publics, cet argent servira notamment à l'acquisition de bus électriques pour les transports publics et à la promotion de liaisons ferroviaires internationales.

Ce que l'UTP a obtenu

L'UTP a soutenu en grande partie le projet. Elle a cependant formulé quelques revendications, qui ont finalement été intégrées presque entièrement à la révision. L'UTP a émis ces trois revendications lors des débats parlementaires:

- une aide au financement de la Confédération pour faciliter le passage des flottes de bus diesel à des modèles équipés d'une motorisation plus propre;
- la promotion du trafic voyageurs international;
- le report de la suppression de l'exonération de l'impôt sur les huiles minérales.

En effet, ces trois points sont des facteurs importants dans la lutte contre le changement climatique. La nouvelle révision de la loi sur le CO₂ vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre. En conséquence, la loi comprend des dispositions touchant à des domaines divers et variés.

Des motorisations propres pour les transports publics routiers

Le passage rapide des flottes de bus diesel à des technologies d'entraînement respectueuses de l'environnement est une contribution centrale des transports publics en vue d'atteindre les objectifs énergétiques et

climatiques de la Suisse. De nombreuses entreprises de transport procèdent déjà activement à cette transition. La branche des transports publics s'efforce de faire passer l'ensemble des bus à des motorisations propres et veut les exploiter exclusivement à l'aide d'énergies renouvelables d'ici 2040.

L'aide au financement temporaire octroyée pour faciliter le passage à des modèles de bus équipés d'une motorisation respectueuse de l'environnement revêt une grande importance pour les transports publics. En effet, les véhicules à batterie et à hydrogène sont encore bien plus chers que leurs pendants à combustion. Afin de réduire les obstacles, trop élevés pour de nombreuses entreprises de transport, qui se dressent lors du passage à des technologies de propulsion électrique dans le transport de voyageurs relevant de la concession et de faciliter l'achat de bus électriques, le Parlement a approuvé un crédit d'engagement de 282 millions de francs pour les années 2025 à 2030.

La deuxième revendication de l'UTP a aussi été intégrée à la révision de la loi: l'inscription dans la loi de la promotion du trafic voyageurs ferroviaire international, également pour les trains de nuit. La Confédération allouera au trafic voyageurs international 180 millions de francs entre 2025 et 2030. L'UTP attend à présent une rapide extension de l'offre des relations internationales.

Et finalement, pour ce qui est de l'exonération de l'impôt sur les huiles minérales, deux points essentiels ont été décidés en faveur des transports publics. Premièrement, les entreprises de transport routier – hors trafic local urbain – devront payer l'impôt sur les huiles minérales à partir de 2030 seulement, et pas déjà en 2026, comme l'avait initialement proposé la Confédération. Cela est judicieux car la transformation des flottes de bus bat son plein, mais elle ne sera pas terminée en 2026. Le second point concerne les entreprises de navigation au titre d'une concession fédérale pour le transport de voyageurs. Celles-ci resteront exonérées de l'obligation fiscale, parce que l'état technologique actuel ne permet pas de rendre les bateaux de ligne neutres en CO₂ à un horizon raisonnable.



Exemple concret: transformation de la flotte de bus des BVB

Les Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) prévoient de faire passer d'ici à 2027 l'ensemble de leur flotte de bus à des véhicules électriques à batteries et de tirer 100 % de l'électricité nécessaire de sources renouvelables. Sur l'ensemble de son cycle de vie, production des batteries incluse, la flotte de bus électriques génère environ 85 % d'émissions de CO₂ de moins que la flotte actuelle.

Les bus électriques se caractérisent par leur efficacité énergétique et leur capacité de récupération d'énergie, qui les rendent particulièrement adaptés au trafic urbain et aux nombreux freinages qu'il induit. Les BVB ont mis en service leur premier bus articulé électrique à batteries en février 2019. Ils ont reçu en novembre 2022 les premiers des 65 bus électriques mis en service d'ici à l'hiver 2023/2024. D'ici à 2027, 61 autres bus électriques doivent être achetés. Le passage aux bus électriques est complexe et nécessite de larges adaptations de l'infrastructure, en plus de l'acquisition des véhicules.

Ce que la branche des transports publics a déjà réalisé

Dans le secteur des transports publics routiers, les entreprises font avancer le passage à des entraînements propres et veulent atteindre la neutralité carbone au plus tard en 2040, et bien avant pour certaines. Les entreprises

de navigation s'efforcent elles aussi de rendre leur exploitation plus respectueuse de l'environnement. De premiers bateaux, de petite taille, ont déjà été transformés pour être propres. Il sera cependant difficile d'installer rapidement des motorisations propres sur tous les bateaux, d'une part parce que certains sont plus que centenaires, et d'autre part parce qu'aucune technologie de propulsion renouvelable et neutre en CO₂ n'est encore disponible pour les grands bateaux de ligne qui doivent parcourir de longues distances à vitesse commerciale.

Les procédures d'approbation d'infrastructures (notamment de recharge) de bus électriques à batteries sont longues et complexes. La branche s'engage pour des processus et des exigences accélérés et simplifiés en sa faveur dans les procédures d'approbation afin de permettre une pénétration rapide et élevée de la mobilité électrique dans les transports publics routiers.

Service de coordination pour les nouveaux modes d'entraînement dans les TP

Sur mandat de la Confédération, l'Union des transports publics tiendra un service de coordination pour les nouveaux modes d'entraînement dans les transports publics. Les connaissances présentes et acquises par différents acteurs doivent être réunies et mises à la disposition de tous sans discrimination. Le service de coordination répond au besoin de concertation relatif à la compatibilité et à l'interopérabilité des technologies et des systèmes. ■

Assemblée générale de l'UTP 2024

Le financement des transports publics et les bus propres au cœur de l'AG à Martigny

Les 5 et 6 septembre, le Bas-Valais a été le centre névralgique des transports publics suisses: plus de 300 cadres des entreprises de transport et des fournisseurs de la branche se sont réunis à Martigny pour assister à l'assemblée générale de l'Union des transports publics (UTP).

Ces deux jours ont été axés sur deux sujets principaux: le financement du trafic régional voyageurs et le passage des flottes de bus à des véhicules équipés d'entraînements propres.

Perren (Transports de la région Morges Bière-Cossonay), Jean-Frédéric Python (Compagnie des chemins de fer du Jura) et Laurent Roux (Verkehrsbetriebe Luzern) ont été élus au comité. ■

Élections au comité

Cette année, des élections générales du comité étaient aussi à l'ordre du jour. Denis Berdoz (Transports publics genevois; départ au 31 décembre 2024), Ralf Eigenmann (Verkehrsbetriebe St. Gallen), Thomas Kuchler (Schweizerische Südostbahn), Fernando Lehner (Matterhorn Gotthard Bahn), Marco Lüthi (Verkehrsbetriebe Zürich) et Daniel Reymond (Travys) ont quitté le comité. Egon Gsponer (Matterhorn Gotthard Bahn), Pierre-Alain

Vous trouverez davantage de photos ici:



Le comité de l'UTP actuel:





Plus de 300 cadres du domaine des transports publics ont participé à l'AG 2024 de l'UTP, à Martigny.





Il règne une bonne ambiance à l'assemblée générale.



Le comité de l'UTP dans sa composition actuelle (absent sur la photo: Laurent Roux, VBL).

**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 français et en allemand:





Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
CH-3005 Berne

info@utp.ch
www.utp.ch