

FOCUS

tp

2020/21

Sommaire

Éditorial

- 5 Notre branche a montré comment fonctionne la gestion de crise

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

- 7 Les transports publics sont un élément important du tournant énergétique

Politique des transports nationale

- 8 Climat, climat!
Les transports publics suisses en politique

Les principaux thèmes de l'UTP

- 13 Une large palette de défis redoutables
- 18 Les transports publics dans le tourbillon de la crise du coronavirus

Des chiffres en images

- 19 Les transports publics suisses dans les faits

Interview de Renato Fasciati, directeur des Chemins de fer rhétiques

- 23 «Nous nous trouvons à une époque passionnante et pleine de défis»

L'Union des transports publics

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

La formation à l'UTP

- 28 Numérisation et formation professionnelle dans les transports publics



Blue directional signs with white symbols, including a wheelchair icon, indicating accessibility routes.

HEISSER KAFFEE

BÜBBI EXPRESS

KNACKIGE WURST

21
34

Blue directional sign with a white arrow pointing left and a wheelchair icon.

HEALTHY LIFE
WASH YOUR FACE

Notre branche a montré comment fonctionne la gestion de crise

Au début de l'année, le nouveau coronavirus a sérieusement ébranlé certains piliers de notre société, dont les transports publics. L'histoire à succès des transports publics suisses, avec leurs nombre d'abonnements vendus et de kilomètres parcourus en constante hausse, avec le soutien fidèle de la population lors de votations, a subitement accusé un coup.

D'un jour à l'autre, il s'est agi d'éviter au maximum les transports publics. Un appel impensable, comme beaucoup de choses en cette période, et surtout, peut-être le défi le plus important de notre branche.

Cette branche a pourtant prouvé pendant les semaines difficiles de ce printemps à quel point elle est capable de maîtriser la situation au prix d'efforts remarquables: dans un délai extrêmement serré, elle a élaboré un nouvel horaire valable partout en Suisse et qui a assuré au moins la desserte de base de tout le pays, tout en respectant en sus les recommandations de distanciation sociale émises par la Confédération.

C'est un exemple qui atteste avec force de la qualité de la collaboration valant au sein de la branche suisse des transports publics. En quelques jours, plus de deux cents entreprises de transport réussissent à ralentir considérablement leur système parfaitement rodé jusqu'à un niveau minimal d'offre, sans pannes majeures et en obtenant la compréhension de leur clientèle. C'est à peine croyable! Et oui, j'ose l'affirmer: je suis fier de notre branche, qui a su montrer comment la gestion de crise peut fonctionner également dans un système hautement complexe.

Pour certains d'entre nous, l'éclatement de la crise du Covid-19 sera peut-être l'événement le plus marquant de toute leur vie. À côté du virus, beaucoup de choses se sont avérées futiles, cela ne fait aucun doute.

Malgré la pandémie, je souhaiterais tout de même évoquer – en pensant à «l'après-coronavirus» – l'approbation cruciale de l'Étape d'aménagement 2035 par le Parlement. L'Assemblée fédérale a accepté que presque treize milliards de francs soient alloués à préparer les transports publics à affronter les chiffres de croissance estimés, qui en ont surpris plus d'un. Par cette décision, le Parlement a donné le feu vert à des travaux d'aménagement dont l'ampleur dépassera largement celle du déjà presque légendaire Rail 2000.

Quand bien même nous ne savons pas encore, à l'heure où nous écrivons ces lignes, quelle sera l'issue de la crise du coronavirus, nous pouvons être sûrs et certains que les transports publics suisses demeureront l'un des principaux piliers de notre société et de notre économie, encore des décennies durant.



Norbert Schmassmann, président de l'UTP



9 Blinzern

803

BE-612803

CURIA CONFOEDERATIONIS HELVETICAE

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

Les transports publics sont un élément important du tournant énergétique

Tel une vague, le nouveau coronavirus a déferlé sur le monde et sur la Suisse, mettant une grande partie de notre vie quotidienne sur pause pendant plusieurs semaines. La crise n'est pas terminée et, oui, les transports publics, en particulier le trafic touristique, sont aussi touchés, comme le monde politique. Les problématiques qui nous occupent habituellement – l'augmentation de la répartition modale, le soutien aux bus électriques et la coordination entre aménagement du territoire et planification des transports – sont tout à coup passés au second plan.

Malgré l'immense portée du coronavirus et de ses conséquences sur tous les domaines de la société, ces problématiques restent présentes et sont capitales pour l'environnement, pour la Suisse, pour nous tous. Il est bon de savoir que les transports publics suisses sont très bien positionnés pour faire partie de la solution. Au summum de la crise, ils ont su montrer à quel point il importe que la Suisse dispose d'une offre de transports publics fiable et qui fonctionne. Merci à tous pour votre engagement pendant cette période difficile.

De nombreux piliers demeurent en dépit du virus. Les transports publics suisses acheminent voyageurs et marchandises avec une efficacité énergétique très élevée, et le font dans notre pays densément peuplé sur un espace étonnamment restreint. Voilà pourquoi il ne va pas seulement dans l'intérêt de notre branche, mais dans l'intérêt de toute la Suisse, que l'UTP s'engage sur le plan politique en faveur de la hausse de la part modale des transports publics, de même que pour un ancrage politique de l'encouragement au passage à des flottes de bus plus respectueux du climat.

La branche des transports publics connaît les défis que doit affronter la Suisse en matière de mobilité: le chan-



Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP

gement climatique, la concurrence intermodale, la stratégie énergétique de la Confédération ou la volonté que les TP restent abordables ne sont que quelques exemples. Elle montre néanmoins aussi, sur différents canaux, ce qu'il faut pour que les transports publics puissent jouer leur rôle indispensable à l'avenir également.

Présenter ces interdépendances à la politique nationale, et parfois cantonale, est l'une des tâches primordiales de notre association, également et à plus forte raison à cause des lourdes conséquences du Covid-19 sur tous les domaines de la société. Car une chose est sûre: il y aura une vie «après le coronavirus» dans laquelle les transports publics aideront à la transition énergétique et serviront la promotion économique de notre pays.

Ueli Stückelberger, directeur de l'Union des transports publics



Politique nationale des transports

Climat, climat!

Les transports publics suisses en politique

Les transports publics sont l'un des sujets principaux traités au Parlement fédéral et dans les Grands Conseils, d'autant plus alors que le climat est au cœur des discussions mondiales. Un tour d'horizon des principales affaires de la politique nationale des transports montre en effet clairement les nombreux niveaux auxquels les transports publics profitent à l'environnement, et comment ces derniers font partie de la solution, et non du problème.

En 2019, le réchauffement climatique était l'une des principales préoccupations de la population suisse. Cela s'est reflété jusqu'au Parlement, lequel s'est (à nouveau) penché sur la nouvelle loi sur le CO₂. Un voyage en train émet vingt-sept fois moins de gaz carbonique qu'un trajet similaire en voiture et requiert six fois moins d'énergie. Les transports publics ont un fort effet de levier lorsqu'il s'agit de rendre la mobilité plus respectueuse de l'environnement. L'UTP et la LITRA ont mis en avant cet argument en revendiquant les mesures suivantes:

1. Augmenter la part modale et l'occupation des TP

Augmenter la répartition modale en faveur des transports publics est un aspect de la solution. Au cours des vingt dernières années, les prestations des TP ont fortement crû, mais leur part sur le total des transports stagne.

L'étape d'aménagement 2035 permettra des chaînes de transport à la demi-heure ou au quart d'heure dans toute la Suisse.

2. Améliorer l'efficacité énergétique et promouvoir les moteurs neutres pour le climat

En convenant de la stratégie énergétique de l'UTP, la branche des transports publics s'est engagée à augmenter son efficacité énergétique de 30 % d'ici 2050. Le passage de moteurs à combustion fonctionnant avec des carburants fossiles à des systèmes d'entraînement neutres pour le climat, aussi bien dans les transports routiers qu'en ce qui concerne les locomotives diesel, doit permettre aux TP de contribuer à réduire les émissions de CO₂ de la Suisse. De plus, à partir de 2025, les entreprises ferroviaires du pays injecteront dans leur réseau uniquement du courant produit à partir de sources renouvelables comme l'énergie hydraulique.

3. Prélever une taxe CO₂ sur tous les moyens de transport

Il ne sera pas possible d'atteindre les objectifs climatiques sans taxer sérieusement les carburants. Non seu-

lement le trafic terrestre mais aussi l'aviation doivent y être soumis et fournir leur contribution. En renforçant le trafic ferroviaire international et en l'aménageant pour l'avenir, il existera d'autres moyens que l'avion pour parcourir de courtes distances.

Le Conseil fédéral en faveur d'une modification de la répartition modale

L'Union des transports publics se réjouit que le Conseil fédéral soit prêt à montrer comment la part modale des transports publics sur l'ensemble du trafic peut être élevée. En février 2020, il a recommandé au Parlement d'adopter quatre motions identiques demandant un plan de mesures à cette fin.

En août 2019, le Conseil fédéral avait décidé de durcir l'objectif relatif aux gaz à effet de serre, la Suisse ne devant plus en émettre du tout à partir de 2050. Ce renforcement s'inscrit dans la poursuite de l'objectif international de limiter le réchauffement climatique mondial à 1,5 degré Celsius au maximum par rapport à l'ère préindustrielle.

Selon les indications de l'Office fédéral des transports (OFT), la part du total des émissions de gaz à effet de serre due au trafic se montait à 32 % en 2015. Le train présente une excellente efficacité énergétique et ne cause aucune émission de CO₂, tout comme les trams et les bus électriques, les autres transports publics routiers n'en émettant que de faibles quantités. Les transports publics sont donc un élément de la solution, et non du problème, en vue d'atteindre les objectifs climatiques.

La part modale des transports publics sur l'ensemble du trafic est aujourd'hui d'environ 21 %. Une augmentation de cette part, et donc un transfert du trafic vers des modes de transport ayant une meilleure efficacité énergétique et émettant moins de gaz carbonique, contribue ainsi significativement à diminuer les émissions globales de CO₂.

Les motions déposées demandaient un plan de mesures visant à augmenter la part modale des transports publics. Ce plan doit être élaboré avec les principaux acteurs de ces derniers, à savoir les cantons, les villes, les communes et la branche. L'UTP accompagnera de près les travaux en ce sens.

Le Conseil national donne un signal fort en faveur de motorisations de bus climatiquement neutres

Le Conseil national a transmis à la mi-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. L'UTP salue cette avancée, qui doit notamment faciliter la percée des bus électriques dans les transports publics.

Les bus diesel sont très répandus, mais ils émettent passablement 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. Des mesures d'encouragement pour ce faire ont déjà été prévues ou introduites dans de nombreux autres pays européens.

En outre, le développement de bus écologiques a fortement progressé ces dernières années, en particulier dans les transports publics sur route. C'est une autre raison qui pousse beaucoup d'entreprises suisses à ef-

fectuer 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.

De nombreux 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 certaine période – afin d'accélérer l'utilisation de bus plus respectueux de l'environnement sur tout le territoire. Le Conseil fédéral a depuis chargé l'Office fédéral de l'énergie de procéder à une étude devant définir le potentiel des bus électriques en Suisse.

L'UTP a lancé à la fin 2019 un sondage auprès des entreprises de transport afin d'obtenir ces chiffres. Le bureau de conseil INFRAS analyse les premières données depuis mi-février afin d'en tirer des conclusions étayées.



L'UTP est satisfaite: 12,89 milliards de francs pour l'étape d'aménagement 2035

En 2019, le Parlement a accepté pour l'étape d'aménagement 2035 un montant supérieur – 12,89 milliards de francs – à ce qu'avait proposé le Conseil fédéral. Ce dernier avait approuvé à la fin octobre 2018 le message sur le plus important projet de développement ferroviaire depuis Rail 2000. Il proposait d'aménager l'infrastructure ferroviaire d'ici 2035 à hauteur de 11,9 milliards de francs.

L'Union des transports publics salue la décision du Parlement de soutenir lui aussi l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire dans cet ordre de grandeur. Grâce à 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.

Diminution de l'apport au FIF: l'UTP a dit non

Dans sa prise de position sur la loi fédérale relative à des allègements administratifs et à des mesures destinées à soulager les finances fédérales, l'UTP a refusé les économies prévues dans le budget fédéral au détriment du FIF. Elle a également rejeté la modification voulant que les prêts conditionnellement remboursables du FIF puissent être repris dans les comptes de la Confédération et convertis en participations sur simple décision du Conseil fédéral.

Les économies prévues dans le budget de la Confédération au détriment du fonds d'infrastructure ferroviaire sont totalement incompréhensibles pour l'UTP compte tenu du soutien élevé dont bénéficie le FIF auprès de la population, du Parlement et de la branche. Le système de financement du FIF est éprouvé.

Réforme du trafic régional voyageurs: l'UTP soutient la variante «optimisation»

La Confédération veut développer le trafic régional voyageurs (TRV) et a mis deux variantes en consultation à cette fin. L'UTP a remis sa prise de position à ce sujet à

l'OFT en juillet 2019 en se prononçant clairement en faveur de la variante de l'optimisation.

Cargo sous terrain: position critique de l'UTP

L'UTP se montre critique envers ce projet. Les coûts d'investissement étant disproportionnellement élevés, la rentabilité et donc la réalisation de tout le projet peuvent être mises en doute selon l'UTP. Pour elle, ce projet n'a pas de sens: le besoin d'un troisième réseau infrastructurel, venant compléter et s'ajouter aux routes et rails existants, n'est pas – d'où l'inutilité d'une loi fédérale régissant le transport souterrain de marchandises.

L'UTP juge irréaliste que ce projet devisé à 33 milliards de francs puisse être exploité de manière rentable, et est d'avis qu'il serait bien plus avantageux de consacrer cette somme (ou même une toute petite partie de celle-ci) à des projets plus profitables au transport de marchandises en Suisse.

«Prestations de mobilité multimodale»: pas de nouvelle loi nécessaire

La Confédération a donné le signal de départ à l'encouragement de prestations de mobilité multimodale à la fin 2018 avec une consultation. L'UTP a salué ces démarches sur le principe dans sa prise de position, mais considère inutile 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. L'UTP approuve en revanche qu'une égalité de traitement entre les tiers et les entreprises de transport soit visée dans le domaine de la protection des données.

La plupart des points traités dans ce projet 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 transports publics. L'UTP a par conséquent estimé qu'aucune base légale n'était nécessaire.



Convention de prestations 2021–2024

Une bonne infrastructure ferroviaire est l'épine dorsale des transports publics suisses. Son entretien est nécessaire pour garantir la fiabilité et la ponctualité du système. La convention de prestations doit l'assurer au travers du fonds d'infrastructure ferroviaire, elle concerne donc toutes les entreprises de chemins de fer.

La convention de prestations 2021–2024 porte sur un crédit de 14,4 milliards de francs pour l'infrastructure ferroviaire, soit 1,2 milliard de plus que pour la période 2017–2020. Cette augmentation du crédit est nécessaire car le réseau ferroviaire est devenu plus grand, que davantage de trains y circulent et que l'usure est plus importante du fait de la charge supérieure.

Il existe également un certain retard à rattraper dans l'entretien dans le but d'améliorer la disponibilité, la qualité et donc la ponctualité.

La mise en œuvre d'ici 2023 de la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) s'ajoute à ces défis. Elle avance certes à grands pas, mais il ne sera pas possible d'appliquer intégralement la loi pour 2023.

Enfin, la convention de prestations 2021–2024 comprend en sus le programme de la branche smartrail 4.0 dans le cadre duquel les chemins de fer suisses modernisent leur système ferroviaire. Le potentiel d'automatisation et d'optimisation est exploité lors du remplacement d'anciens systèmes. Cela permettra d'assurer la robustesse de l'offre future et d'augmenter la capacité du réseau existant. Le train restera ainsi concurrentiel à long terme.

L'UTP soutient le projet et a présenté les exigences de la branche à la fin mai aux côtés des CFF lors d'une audition par la commission des transports du Conseil national. ■

Les principaux thèmes de l'UTP

Une large palette de défis redoutables

Une revue des principaux travaux en cours de l'UTP montre la diversité des défis actuels et futurs auxquels l'association fait et fera face. Les sujets sont politiques, comme le suivi du traitement de l'étape d'aménagement 2035 au Parlement ou la promotion des énergies non fossiles dans les TP routiers, mais aussi internes, à l'instar de la politique de formation ou du fonds de recherche et de développement.

Continuer à développer les transports publics du futur

Le comité de l'UTP a approuvé en juillet 2019 une prise de position dans laquelle il esquisse les principaux défis de la branche des transports publics et indique ses attentes envers la régulation. Dans ce contexte, il est évident que les objectifs climatiques ne peuvent pas être atteints sans augmenter la part modale des transports publics. Par ailleurs, l'UTP mise clairement sur la collaboration éprouvée au sein de la branche, soit une concurrence des idées.

Les transports publics font incontestablement face à d'importants enjeux. Le changement climatique, la concurrence intermodale et le prix abordable des transports sont des sujets qui mettent la branche à contribution. Elle les prend à bras le corps et indique dans sa prise

de position comment elle veut faire face aux nombreux défis. Il est clair que les objectifs climatiques et ceux de la stratégie énergétique ne sont pas atteignables sans accroître la part des transports publics dans la mobilité globale.

Les transports publics sont confrontés en parallèle à des questions de régulation dans différents domaines. Voici les principales positions de l'UTP:

- L'UTP est fière des acquis des transports publics, dont font notamment partie le Service direct commun aux entreprises («un voyage, un billet»), les correspondances coordonnées entre celles-ci et la coopération nécessaire à cette fin entre les entreprises de transport. 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.
- Étant donné que les TP sont très efficaces énergétiquement et polluent peu, leur part modale doit augmenter.
 - Dans ce contexte, l'UTP exige une meilleure coordination entre aménagement du territoire et planification des transports: la Confédération et les cantons doivent œuvrer main dans la main afin de mieux coupler l'aménagement du territoire et la planification des transports. Dans le même temps, la Confédération doit promouvoir les énergies non fossiles dans les transports publics routiers et prendre temporairement à sa charge – au sens d'un financement initial – une partie des coûts supplémentaires induits par le remplacement de bus diesel par des bus plus respectueux de l'environnement.
 - Les entreprises de transport doivent disposer d'une marge de manœuvre entrepreneuriale pour être en mesure de promouvoir des innovations.

Formation en technique ferroviaire: la nécessité d'agir a été identifiée

La problématique du manque de spécialistes en technique ferroviaire et de la perte de savoir-faire au sein de la branche des chemins de fer est connue depuis longtemps. Ces lacunes influencent les performances, la rentabilité et la disponibilité des secteurs liés à la technique. Le comité de l'UTP a chargé le groupe de travail «Formation en technique ferroviaire» d'élaborer un concept de formation d'ici à l'été 2020.

L'une des raisons du nombre insuffisant de spécialistes en technique ferroviaire est l'accent mis sur les nouvelles technologies dans les hautes écoles. Les domaines classiques de l'ingénierie et des transports tendent à disparaître.

Passage aux gares sans fumée

À la fin 2018, l'UTP a décidé de rendre toutes les gares suisses non-fumeurs à l'exception de certaines zones sur les quais. Cette mesure augmente le confort de la clientèle en gare par une propreté accrue et une odeur plus agréable. À la fin octobre 2019, un millier de gares avaient été pourvues de zones fumeurs.

Les gares suisses sont réparties en trois catégories: les grandes gares du trafic longues distances possédant des longs quais sont équipées de deux zones fumeurs par quai, les gares moyennes d'une zone fumeurs par quai, et les petites gares et arrêts disposent de zones fumeurs aux accès qui délimitent le quai. Cette réglementation constitue un compromis typiquement suisse, empreint de respect et de tolérance.

Avec les aménagements effectués et le passage à des gares sans fumée, il est permis de fumer uniquement dans les zones marquées sur les quais et devant les gares.

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

La Suisse est le pays des transports publics; les chemins de fer y jouent un rôle prépondérant. Afin que la numérisation serve aussi notre clientèle, les CFF, l'UTP, le BLS, la Südostbahn, les TPF et les Chemins de fer rhétiques ont lancé ensemble le 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, avec pour principaux objectifs la hausse des capacités, l'amélioration de la ponctualité et le renforcement de la sécurité.

Étape d'aménagement 2035: presque treize milliards de francs pour le réseau ferroviaire

Le Parlement a approuvé pour l'étape d'aménagement 2035 un montant supérieur à ce qu'avait initialement proposé le Conseil fédéral. En effet, le Conseil national a accepté lors de la session d'été 2019 un crédit augmenté à 12,89 milliards de francs.

Selon les perspectives d'évolution du transport de la Confédération, la demande du trafic voyageurs croîtra de 51 % entre 2010 et 2040 et celle du trafic marchandises de 45 %. Afin de pouvoir satisfaire ces demandes dans une qualité élevée à l'avenir également, l'offre de l'ensemble des transports publics suisses doit bénéficier de vastes aménagements. L'objectif du nouveau concept d'offre nationale est de proposer une véritable chaîne de voyage toutes les demi-heures, et même tous les quarts d'heure sur les couloirs fortement fréquentés. En ce qui concerne le fret ferroviaire, des distributions express sont faisables partout en Suisse. Pourtant, pour que cette offre de transports publics par rail puisse être concrétisée, l'infrastructure ferroviaire doit être considérablement aménagée d'ici 2035.

Ces aménagements doivent être effectués là où les clients du trafic voyageurs et du trafic marchandises en profiteront le plus. L'offre de l'horaire est déterminante et les aménagements en découlent.

Le projet «Formation professionnelle dans les TP 2022+» a été lancé

Le projet «Formation professionnelle 2022+» a débuté à la suite de la décision du comité de l'UTP en janvier 2019. Il vise à réformer les métiers d'agent de TP et de gestionnaire de commerce de détail dans les TP en vue de la rentrée 2022.

Le projet se consacre aux révisions et autres développements des formations professionnelles initiales des transports publics. Les travaux ont commencé au deuxième trimestre 2019 sous la direction de l'UTP après la décision prise en janvier par son comité. Il vise à réformer les deux apprentissages d'agent(e) de TP et de gestionnaire de commerce de détail dans les TP à l'horizon 2022 de

façon à ce qu'ils répondent à l'actuelle et future transformation des métiers.

Lire à ce sujet notre article détaillé en page 28.

Aider les TP routiers non fossiles à percer

Pour que les transports publics routiers suisses puissent eux aussi faire figure d'exemples à l'avenir, la Confédération doit prendre en charge une partie des coûts supplémentaires – sous forme d'incitations financières – pendant une certaine période, afin d'accélérer l'utilisation de bus moins polluants sur tout le territoire. Voilà ce qu'exigeait en janvier 2019 un postulat de la commission des transports du Conseil national dont le Conseil fédéral avait recommandé l'acceptation, ce qui fut fait lors de la session de printemps 2019.

Les incitations financières doivent être limitées dans le temps car les coûts baisseront à moyen terme, lorsque les bus électriques seront produits en grande série. De plus, le soutien financier ne doit pas avantager une technologie plutôt qu'une autre, mais mettre sur un pied d'égalité tous les types de motorisation respectueux de l'environnement.

Sur la base du mandat du Parlement, le Conseil fédéral a chargé l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) d'effectuer une étude afin de déterminer le potentiel des bus électriques. Le gouvernement n'a cependant pas encore présenté de mesures concrètes (état au 1^{er} mai 2020). L'UTP travaille actuellement avec l'OFEN et le bureau INFRAS afin de générer ces données et a lancé dans ce but à la fin 2019 une enquête auprès des entreprises de transport afin d'obtenir des informations concrètes au sujet des véhicules.

4,4 milliards de francs pour le trafic régional voyageurs

Le trafic régional voyageurs (TRV) est un pilier des transports publics suisses, car il garantit des relations attrayantes et assure une desserte jusque dans les régions périphériques. Au contraire des lignes du trafic longues distances, celles du TRV ne peuvent généralement pas

être exploitées en couvrant leurs coûts. La Confédération et les cantons versent des indemnités aux entreprises de transport afin que cette offre existe malgré tout.

Depuis 2013, la loi sur le transport de voyageurs exige que le financement des prestations commandées dans le TRV soient financées dans le cadre de versements sur quatre ans. Un crédit d'engagement de quatre ans a été conclu pour la première fois pour les périodes d'horaire 2018-2019 et 2020-2021. Ce processus a fait ses preuves et est aujourd'hui un instrument important pour la planification à long terme du TRV.

L'OFT a ouvert au printemps 2020 la consultation pour le prochain crédit couvrant les années 2022 à 2025. Les 4,4 milliards de francs prévus représentent un montant supérieur de 300 millions de francs au crédit d'engagement précédent. L'UTP est satisfaite du chiffre proposé et de l'augmentation des moyens financiers.

La branche des transports publics voit également d'un bon œil le traitement séparé des conséquences financières de la pandémie de coronavirus, qui ne font pas l'objet du crédit.

Fonds de recherche et de développement (FRD): l'UTP soutient six projets

Des discussions au sein des organes de l'UTP ont régulièrement montré par le passé que certaines questions de fond techniques ou scientifiques des membres restaient irrésolues ou insuffisamment clarifiées. Les petites et moyennes entreprises de transport ne peuvent cependant pas s'attaquer seules à ces sujets, car de tels projets de recherche et de développement sont onéreux. C'est pourquoi l'UTP a décidé en 2018 de constituer son fonds de recherche et de développement (FRD). Limité dans un premier temps à quatre ans et alimenté à hauteur de 200 000 francs chaque année, le fonds vise à financer entièrement ou partiellement des projets techniques de recherche et de développement en lien avec les chemins de fer ou les transports publics routiers.

Six projets se sont vu allouer des contributions lors d'une première soumission en 2019.

Les projets de recherche soutenus en 2019 portaient sur les sujets suivants:

- Confort dans les bus de ligne
- Sécurité aux passages à niveau
- Réduction de l'usure roue-rail dans les courbes serrées
- Utilisation de traverses en béton à semelle
- Optimisation d'éléments de construction de tunnels
- Accès numérique aux chemins de fer, avenir de l'information et du guidage de la clientèle

De nouvelles demandes de contributions pouvaient être déposées jusqu'à la fin avril 2020 et la décision de soutien sera prise à la fin de l'été. Les commissions concernées reçoivent la liste complète des projets avec une proposition motivée du secrétariat quant au financement ou non. Il est ainsi montré en toute transparence quelles demandes ont été déposées dans quels domaines. Sur cette base, les commissions discutent, lors de leurs séances, des demandes de financement et les approuvent ou les rejettent. Chaque commission décide quant aux thèmes qui la concernent. Pour les demandes de moins de 30 000 francs, elle est libre de choisir, alors que la décision sur les demandes de plus de 30 000 francs revient au comité de l'UTP.

Dans ce contexte, le principe de subsidiarité s'applique systématiquement: un projet doit d'abord avoir sollicité des moyens de sources tierces (OFT, promoteurs, etc.) avant de pouvoir obtenir un financement du FRD.

L'UTP et l'OFT ont convenu en 2018 de coordonner leurs activités relatives à la recherche dans le cadre de deux séances par année. Le principal objectif de cette démarche est d'échanger sur des projets de recherche en cours afin d'éviter des doublons ou des lacunes.

En encourageant la recherche et l'innovation, l'OFT entend favoriser l'acquisition des connaissances qui l'aideront à optimiser les coûts dans ses domaines d'activité, à améliorer la sécurité et le rendement énergétique des TP et à réduire l'impact environnemental de ceux-ci. La promotion de la recherche (<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/themes-a-z/recherches.html>) aide la Confédération à remplir ses tâches de la manière la plus économe et la plus efficace possible. Le savoir acquis grâce à la recherche, entraînant des effets d'émulation, incite l'ensemble de l'économie à devenir plus productive. ■



Les transports publics dans le tourbillon de la crise du coronavirus



Comme quasiment le monde entier, les transports publics suisses ont été touchés de plein fouet par la crise du coronavirus. Cependant, leur situation n'était pas comparable à celle d'autres branches économiques. En effet, le Conseil fédéral a dissuadé la population de les utiliser tout en exigeant des entreprises de transport qu'elles maintiennent une large offre de base.

Les conséquences de la pandémie de coronavirus sur les transports publics suisses ne sont pas comparables à celles subies par d'autres branches économiques. Sur ordre des commanditaires, les entreprises de transports publics ont maintenu une vaste offre de base même pendant la période de semi-confinement qui a débuté le 16 mars 2020. L'offre est restée plus ou moins inchangée sur certaines lignes, et d'autres ont même dû être renforcées dans le trafic local afin de permettre le respect de la distance sociale car elles desservent des hôpitaux. Les charges des entreprises de transport sont par conséquent restées quasiment aussi élevées qu'en temps normal.

En parallèle, le Conseil fédéral a recommandé à la population d'éviter autant que possible les transports publics en raison du risque de contagion, d'où une baisse de 80 à 90 % de la clientèle pendant des semaines. L'écart entre des charges presque inchangées et des recettes en chute libre s'est monté à plusieurs centaines de millions de francs par mois.

Les bus et les trains ont certes recommencé à se remplir à partir de la mi-mai et l'exploitation du trafic touristique

(chemins de fer de montagne, navigation et remontées mécaniques) a pu reprendre le 8 juin. Or malgré cette réjouissante évolution récente, il faudra encore longtemps pour que les transports publics récupèrent toute leur clientèle.

Cette situation a pour conséquence que les entreprises de transports publics ne pourront pas assumer seules les trous financiers survenus et encore attendus malgré leurs grands efforts pour maintenir les coûts à un faible niveau. Un soutien financier est nécessaire afin que ces entreprises majoritairement en main de la Confédération, des cantons et des communes ne se surendettent pas. La commission des transports du Conseil national est également de cet avis. Sa motion «Pertes de recettes dans le secteur des transports publics: la Confédération doit trouver des solutions» transmise début mai a trouvé une majorité aussi bien au Conseil national qu'aux États. Le Conseil fédéral a donc été tenu d'élaborer un projet.

Ce «projet Covid» a pour but de trouver des solutions pour tous les secteurs des transports publics d'ici à la session d'automne 2020. L'UTP souhaite remercier toutes les personnes qui ont contribué et contribueront encore à ce qu'un tel projet soit élaboré rapidement.

Qui plus est, les transports publics souffrent toujours d'une faible demande malgré les assouplissements. Comment inciter la population à emprunter à nouveau les transports publics et à leur faire confiance après que le Conseil fédéral l'a déconseillé pendant des semaines?

Ces questions et bien d'autres étaient ouvertes à la clôture de rédaction de la présente édition de «Focus tp» à la fin mai. Personne ne peut dire aujourd'hui quand le nombre de passagers des transports publics suisses aura retrouvé son niveau d'avant la pandémie.

Et enfin, en parlerons-nous toujours l'année prochaine, ou tout cela fera-t-il déjà partie du passé?

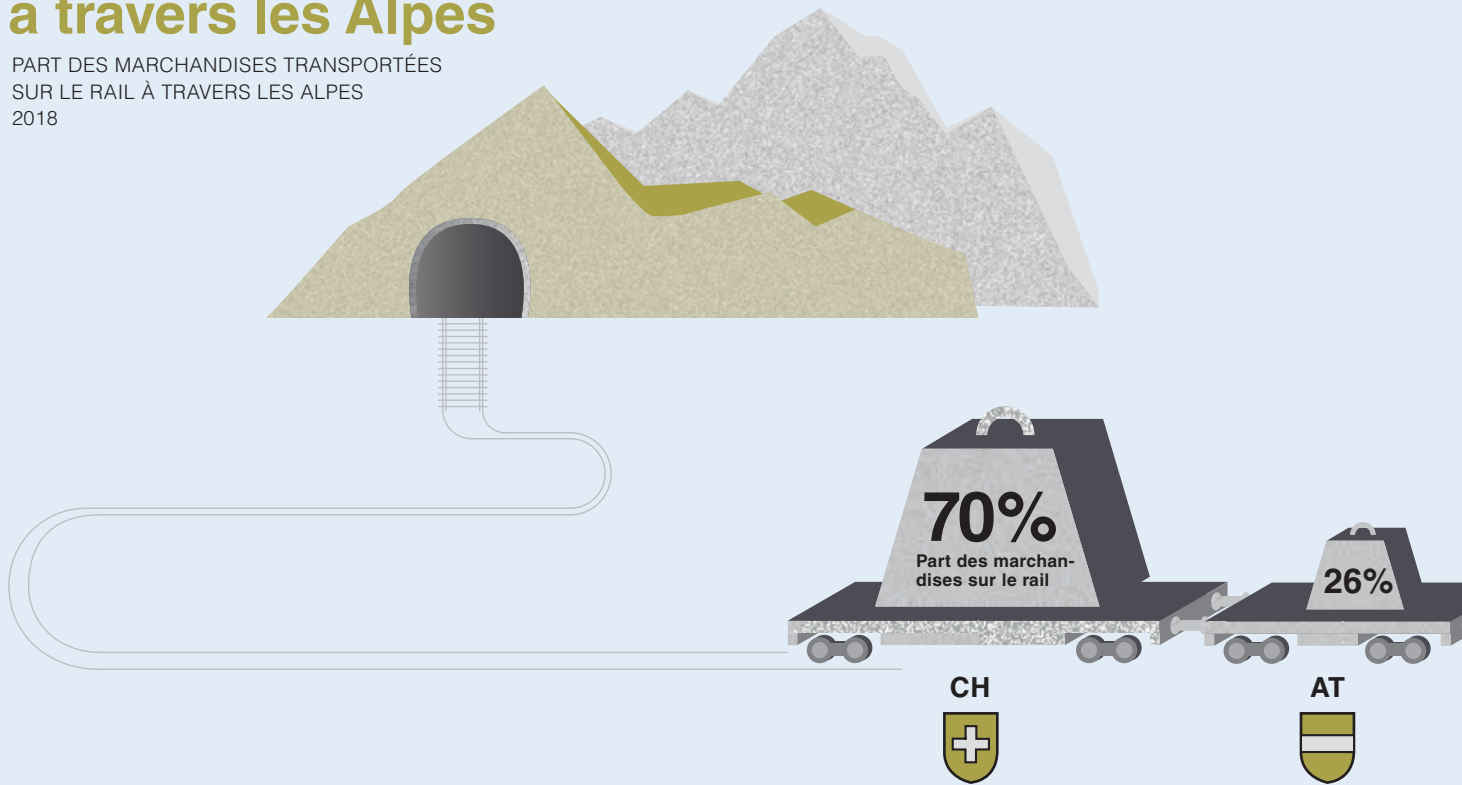
Des chiffres en images

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.

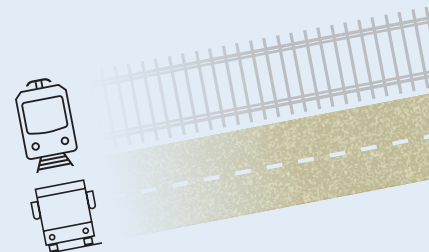
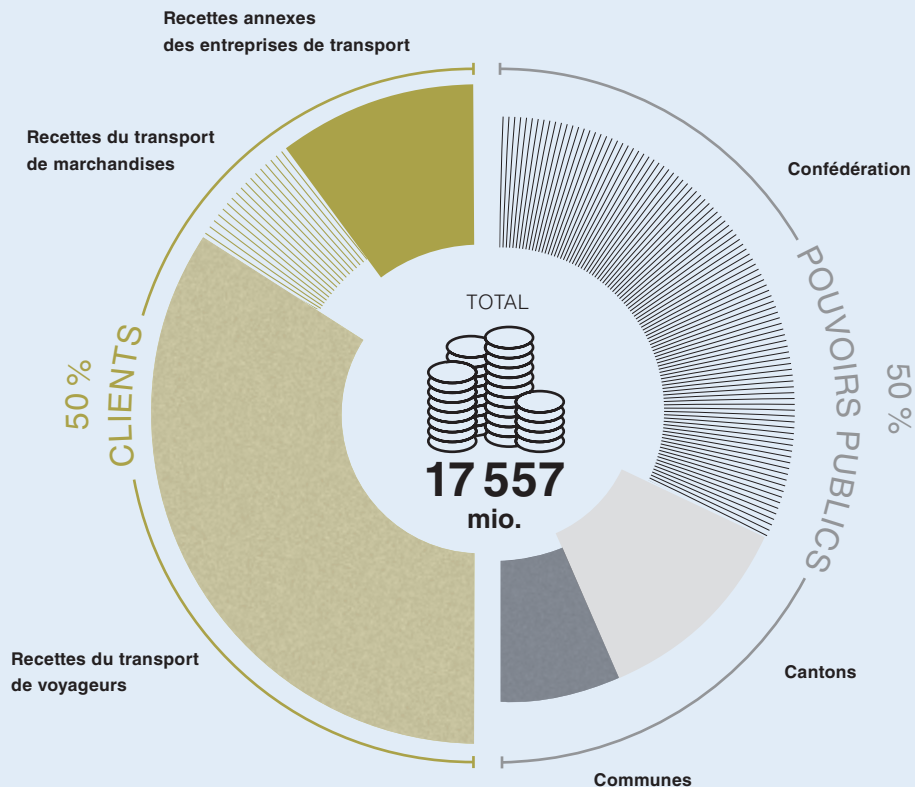
Trafic marchandises à travers les Alpes

PART DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES SUR LE RAIL À TRAVERS LES ALPES
2018



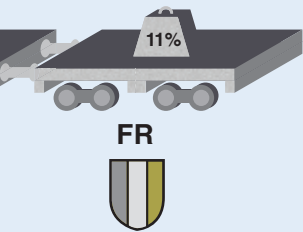
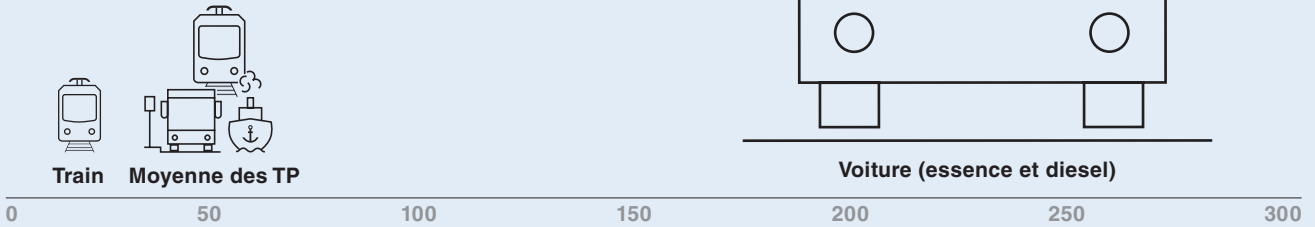
D'où vient l'argent des transports publics?

EN FRANCS 2018



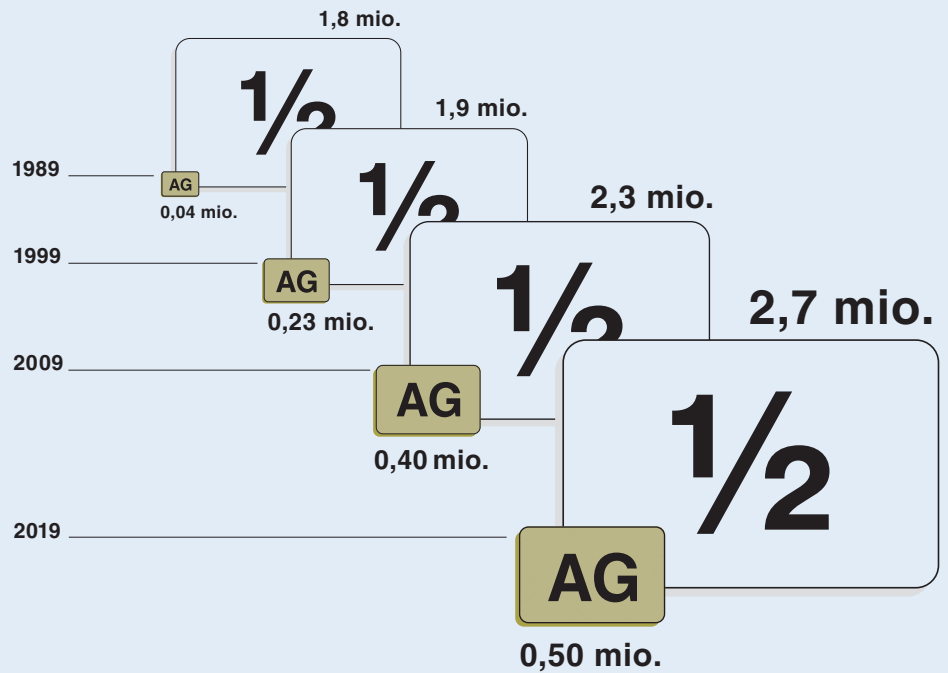
Environnement

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 Renato Fasciati, directeur des Chemins de fer rhétiques

«Nous nous trouvons à une époque passionnante et pleine de défis»

Directeur des Chemins de fer rhétiques et membre du comité directeur de l'UTP, Renato Fasciati connaît parfaitement les TP. Il est prêt à assumer de nouvelles responsabilités en accédant bientôt à la présidence de l'UTP.

[Renato Fasciati, comment une entreprise ferroviaire fortement orientée sur le tourisme comme le sont les Chemins de fer rhétiques vit-elle toutes les conséquences du coronavirus?](#)

[Renato Fasciati](#) Nous avons connu d'immenses montagnes russes ces derniers mois. Après une année 2019 record dans le trafic voyageurs et le train-auto et un début 2020 prometteur, la demande a brutalement chuté à la suite des décisions du Conseil fédéral, en particulier dans le secteur touristique. Les modifications de l'horaire à effectuer rapidement, les règles relatives à l'exploitation et de nombreuses discussions ont beaucoup demandé à notre personnel et à la *task force* spécifiquement mise en place.

[Les RhB appartiennent principalement au canton des Grisons. Quelle est la situation \(ndlr: l'interview a été réalisée à la fin avril 2020\) quant au manque à gagner?](#)

La fréquentation a chuté de 80 à 90 % en moyenne et, sous réserve de l'évolution de la pandémie, nous comp-

tons cette année avec des pertes de recettes pouvant atteindre 40 millions de francs. Sachant que notre trafic voyageurs (sans le Glacier Express) présentait un degré de couverture des coûts de plus de 60 %, la diminution drastique des recettes nous touche fortement.

[Comment avez-vous perçu l'action du monde politique, de la Confédération et de l'UTP durant cette période?](#)

La crise actuelle est un grand défi pour tous, car aucune pandémie de cette ampleur n'a eu lieu depuis des décennies. L'action politique a été courageuse et pragmatique à tous les niveaux. Les changements de situation ont nécessité différentes corrections de cap qui ont compliqué la tâche de toutes les personnes impliquées. Les gestionnaires des systèmes ferroviaire et routier ont fait du bon travail. Quant à l'UTP, elle a à mon avis très bien rempli son rôle d'association de la branche en contribuant grandement à ce que cette dernière trouve rapidement une position commune et obtienne un soutien politique et financier.

Comment le canton des Grisons et ses habitants jugent-ils les transports publics suisses depuis le sud-est du pays?

Dans ce canton qui est le plus grand en superficie, les transports publics ont deux fonctions importantes. D'une part, ils assurent la desserte des régions pour la population et les touristes, et d'autre part, leurs lignes mondialement connues telles que le Glacier Express ou celles inscrites au patrimoine mondial de l'UNESCO de l'Albula et de la Bernina sont des attractions touristiques majeures qui amènent chaque année des centaines de milliers de visiteurs du monde entier. Tant les autochtones que les touristes identifient par conséquent fortement les Grisons aux Chemins de fer rhétiques.

«Nous sommes souvent en mesure de porter la voix des chemins de fer métriques et des entreprises touristiques auprès de l'UTP.»

Dans le même temps, les transports publics offrent aux Grisons la liaison la plus rapide et confortable vers Zurich et d'autres villes, et ils connaissent une forte croissance.

Quels sont les principaux défis pour le directeur de la plus grande entreprise à voie métrique de Suisse? Et ceux d'une entreprise à voie métrique en tant que telle?

Les Chemins de fer rhétiques se trouvent au milieu de la plus grande modernisation de leur histoire. Outre la plus importante acquisition de matériel roulant jamais faite, quatre tronçons à double voie sont en cours d'achèvement, une centaine de gares sont aménagées pour être accessibles sans obstacle et d'innombrables ponts et tunnels sont assainis après plus de 130 ans d'exploitation. Un nouveau tunnel de l'Albula est en construction et l'horaire est étendu à la cadence semi-horaire. De nouvelles offres telles que l'Excellence Class du Glacier Express et un réseau de distribution international donnent beaucoup de travail à notre division Mar-

ché. Tout cela doit se faire en garantissant en tout temps l'exploitation sûre et fiable d'un réseau métrique principalement à voie unique, avec de nombreux chantiers et des conditions climatiques difficiles.

Les défis posés aux chemins de fer à voie étroite sont très semblables à ceux que connaissent les entreprises à voie normale. Une différence découle du fait que la taille souvent plus faible des structures requiert de trouver des solutions plus pragmatiques et que les responsables sont généralement chargés d'un plus large domaine de compétences que les collaborateurs davantage spécialisés des chemins de fer à voie normale. Cela rend le tout très intéressant à tous les niveaux.

Question un peu naïve: l'écartement d'un chemin de fer joue-t-il vraiment un rôle pour l'exploitation?

Sur le principe, pas du tout. Le fonctionnement du système roue-rail est le même avec 1 ou 1,435 mètre d'écart. Les différences résultent des déclivités souvent plus grandes sur la voie étroite (jusqu'à 70% en adhérence sur le réseau des RhB), ce qui nécessite de recourir à la crémaillère ou à des systèmes de freinage spéciaux pour certaines entreprises. Les vitesses élevées sont en outre plus exigeantes. Nos trains les plus rapides sont conçus pour une vitesse maximale de 120 km/h.

Quel rôle jouent les RhB au sein de l'UTP? Est-il différent de celui des CFF, de CarPostal ou du BLS, par exemple?

Tout comme les grandes et de nombreuses petites entreprises de transport de l'UTP, nous essayons de contribuer à la cohésion et au développement de l'ensemble de la branche. Nous sommes représentés dans différents organes et commissions, si bien que nous sommes souvent en mesure de porter la voix des chemins de fer métriques et des entreprises touristiques auprès de l'Union, et de créer parfois des ponts.

Comment évaluez-vous la collaboration au sein de la branche, d'un côté entre les chemins de fer de différents systèmes, et de l'autre entre les entreprises ferroviaires et celles de bus et de tram?

La collaboration fonctionne très bien. Des structures bien établies et l'engagement de nombreuses entrepri-

ses de transport le garantissent. La crise actuelle liée au nouveau coronavirus le montre. Il est cependant naturel que les points communs soient plus nombreux entre les entreprises d'un même système, ce qui se traduit par une collaboration plus forte. C'est le cas entre les chemins de fer à voie métrique, qui coopèrent très étroitement. Les entreprises de train, de bus et de tram agissent plutôt séparément sur le plan technique, mais les points communs sont importants dans le domaine commercial et de la clientèle. À mon avis, les différents segments peuvent encore apprendre beaucoup les uns des autres.

[Vous vous présenterez à la présidence de l'UTP lors de l'assemblée générale prévue en août 2020 à Neuchâtel. Après avoir œuvré au comité et au comité directeur, qu'est-ce qui vous attire dans la «fonction suprême» de l'Union?](#)

Je n'ai pas cherché activement ce mandat, mais suis honoré d'avoir été nommé et veux relever le défi d'apporter ma pierre à l'édifice de toute la branche dans cette fonction. Nous nous trouvons à une époque pleine d'enjeux, je suis impatient de participer à fédérer les intérêts de la branche, à améliorer activement les conditions-cadres des transports publics aux côtés du très professionnel secrétariat et des organes.

[Quels sont à vos yeux les plus grands sujets de la branche des transports publics et de l'UTP, en mettant de côté la crise du coronavirus?](#)

La répartition modale doit changer au profit des transports publics, qui respectent le climat, et la croissance de la demande doit être absorbée financièrement et par des mesures de construction. De plus, l'expansion et la complexité du système et des prescriptions doivent être gardées sous contrôle et le rôle des entreprises de transport dans le contexte de la multimodalité doit être affirmé. Enfin, je vois une nécessité d'agir sur le financement à long terme des entreprises de transport et des actions innovantes.



[Quelles sont vos attentes envers l'UTP et quant à la collaboration au sein de la branche?](#)

L'UTP doit réunir et représenter les intérêts de l'ensemble de la branche des transports publics, de la plus petite entreprise de bus à la plus grande entreprise ferroviaire et du tram urbain au train à crémaillère. Je souhaite que les représentants des entreprises de transport continuent à s'engager aussi activement et dans un esprit de compromis dans les commissions et les organes en faveur de solutions solides. J'attends des représentants de l'Union qu'ils poursuivent leur excellente collaboration avec le monde politique et les différentes organisations afin de préserver les intérêts de la branche. Je me réjouis d'y apporter ma contribution active.

[Avez-vous un vœu pour les transports publics?](#)

Je souhaite que les transports publics suisses puissent continuer à compter sur la plus grande approbation et le plus grand soutien au monde dans leur population, et à participer ainsi au fonctionnement du pays et à la qualité de vie de ses habitants.

[Que fait Renato Fasciati lorsqu'il ne travaille pas?](#)

Dans mon temps libre, nos quatre enfants m'occupent beaucoup, de même que la maison et le jardin. Sinon, je suis souvent sur les chemins de randonnée, sur mon VTT ou en peaux de phoque dans les montagnes grisonnes. ■

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 la branche et de ses membres vis-à-vis des autorités cantonales et fédérales. Elle soutient tous les efforts faits en faveur de transports publics attrayants, conviviaux et respectueux de l'environnement, et informe le public de l'importance, des défis et de la contribution majeure des transports publics aux objectifs climatiques. L'UTP s'implique par ailleurs lors de campagnes de votations et avant le traitement par le Parlement d'objets qui concernent les transports publics.



L'UTP compte 146 membres de toutes tailles et de tous les modes de transport. Issus des domaines du chemin de fer, des bus, du tram, de la navigation 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, soit 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'un des principaux objectifs de l'UTP. Une association de branche nationale telle que l'UTP a deux groupes-cibles principaux: d'un côté ses membres, et de l'autre le monde politique et les autorités. L'UTP assure un échange d'informations coordonné

entre ces deux groupes. Elle collecte 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, puis 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.

Le secrétariat de l'UTP est situé à Berne. ■

La formation à l'UTP

Numérisation et formation professionnelle dans les transports publics

L'introduction de technologies numériques dans un nombre croissant de secteurs du travail et de la vie – la fameuse numérisation – influence et modifie les structures économiques des transports publics, tout comme des autres domaines de la société. Les «instruments» numériques font déjà partie du quotidien à de multiples postes de travail, quotidien qui se transforme: les situations de travail, les formes de collaboration et les compétences demandées aux collaborateurs ont fortement évolué et continuent à le faire, entraînant dans leur sillage les profils des métiers et, partant, la formation professionnelle.



Les technologies numériques (ou «digitales») ouvrent de nouvelles voies dans le monde du travail comme ailleurs. Que cela signifie-t-il pour les transports publics et leur formation professionnelle? Comment réagit l'UTP, qui s'engage activement dans la formation et la formation continue des TP? Si l'on demande aux professionnels de la branche quels changements ils vivent dans la pratique de leur métier du fait de la numérisation, ils répondent, de manière tout à fait comparable aux travailleurs d'autres branches, des changements dans la communication, et ce aussi bien dans leurs interactions avec la clientèle que dans leurs échanges entre collègues. Ils citent qui plus est des changements dus à l'utilisation toujours plus présente d'algorithmes numériques et à la gestion de volumes de données de plus en plus imposants.

La communication entre collègues de travail et partenaires passe de plus en plus par les médias électroniques.

La numérisation modifie le diagnostic et la maintenance des véhicules, tout comme la conduite de véhicules à l'aide de systèmes d'assistance de plus en plus poussés. Elle change de la planification du personnel et des véhi-

cules à l'élaboration d'offres supplémentaires par le biais de nouveaux outils, en passant par la manière de documenter son travail en vue d'optimiser les processus.

Évolution des compétences demandées

Les transformations diverses et variées vécues à la place de travail entraînent une modification des compétences exigées des professionnels. La numérisation n'est pas la seule responsable. La forte croissance au cours des dernières années de l'importance des compétences dites transversales, telles que la résolution de problèmes, la communication ou l'esprit d'équipe, explique aussi ce renouvellement des exigences.

On communique de plus en plus avec ses collègues et partenaires avec le soutien de médias électroniques. On demande toujours plus de travailler en équipe, ce qui mène à un bouleversement de la culture de la communication et qui accroît le besoin d'échanger et de communiquer.

Dans le contact direct avec la clientèle, il devient davantage nécessaire de répondre plus précisément aux besoins spécifiques des groupes de clients (p. ex. ceux avec un accès restreint aux technologies numériques). Les voyageurs sont désormais capables d'acheter leurs

billets tout seuls, alors que les entretiens de conseil deviennent plus exigeants au vu de la variété croissante des produits (assortiment de titres de transport et tarifs).

Afin d'exercer son métier de manière compétente, il est décisif de pouvoir employer les technologies numériques de façon ciblée.

Afin d'exercer son métier de manière compétente, que ce soit dans le conseil aux voyageurs ou lors de la mise sur pied d'une offre de transport supplémentaire pour une manifestation, il est décisif de pouvoir employer les technologies numériques de façon ciblée. De même, il

importe de collaborer efficacement avec son équipe et les partenaires externes en vue de conseiller et d'encadrer les clients avec savoir-faire et selon leurs besoins.

Conséquences et besoin d'agir dans la formation professionnelle

Les exemples mentionnés n'en sont que quelques-uns parmi tant. Il n'empêche que le fait que les compétences demandées changent dans toutes ces situations de travail se répercute sur la formation et la formation continue des collaborateurs. Les lacunes doivent être dans tous les cas comblées.

Face à la vitesse à laquelle le quotidien professionnel de nombreux domaines évolue, on peut se demander si les



modifications requises dans la formation peuvent être faites assez vite, en particulier dans la formation initiale, dont les plans de formation sont jusqu'à présent révisés sur un cycle de cinq ans.

Après avoir été identifié au niveau national et cantonal, le besoin d'agir dans la formation professionnelle est traité dans le cadre de la stratégie Formation professionnelle 2030. Il faut de bonnes conditions-cadres et diverses mesures pour anticiper les changements, en particulier ceux causés par la numérisation, et les prendre en compte suffisamment tôt dans le développement des contenus des offres de formation reconnues par la Confédération. Ainsi seulement peut-on garantir que la formation professionnelle suive le rythme de la numérisation. Le rapport de tendance de l'Observatoire suisse de la formation professionnelle (OBS IFFP) plaide en faveur d'un système de formation flexible qui tienne compte de la rapide transformation technologique. Il est par exemple capital que les plans de formation des apprentissages soient formulés plus génériquement de sorte que les responsables de tous les lieux de formation puissent effectuer rapidement les adaptations nécessaires.

L'Union des transports publics remplit à ce propos sa part du marché en révisant les formations initiales des transports publics.

«Formation professionnelle dans les TP 2022+»: les travaux de ce printemps

«Formation professionnelle dans les TP 2022+» est le nom du programme dans le cadre duquel les formations initiales des transports publics sont révisées et développées. Les deux apprentissages d'agent de TP et de gestionnaire de commerce de détail dans les TP font l'objet d'une profonde refonte d'ici à la rentrée d'août 2022 pour répondre à l'évolution des profils des métiers.

Dans les années à venir, une relève bien formée, veillant au fonctionnement du système et sachant réagir promptement aux futures évolutions, sera très demandée, aussi bien dans la planification des ressources, les centrales

d'exploitation et les postes de commande urbains de différentes entreprises de transports publics que dans le conseil et l'encadrement directs des voyageurs aux différents guichets, sur différents canaux et tout au long de la chaîne de transport.

Les travaux rédactionnels des deux projets «Agent(e) de transports publics CFC» et «Gestionnaire de commerce de détail dans les transports publics CFC» sont terminés. Tous deux bénéficient de nouvelles versions du profil de

L'UTP tient compte de l'évolution en révisant les formations initiales des transports publics.

qualification, du plan de formation, objectifs évaluateurs compris, et de l'ordonnance de formation, principes régulateurs compris.

Pour ce qui est des agents de TP, l'organisme responsable de ces documents de base est l'UTP. Pour le commerce de détail, l'UTP est responsable des parties spécifiques à la branche (en particulier les cours interentreprises), tandis que le plan et l'ordonnance de formation incombent plus globalement à Formation Commerce de détail Suisse (FCS) en tant qu'organisation du monde du travail des métiers de la vente.

Nouveautés de l'apprentissage d'agent de TP

La formation a été revue en profondeur. Le profil de la profession a été élargi et concentré sur la planification de l'exploitation, la régulation et la surveillance du trafic, soit davantage que l'ancien axe Planification. Il se compose désormais des domaines de compétences opérationnelles suivants:

- Planifier et mettre en œuvre l'offre pour la clientèle
- Garantir l'exploitation

- Communiquer avec la clientèle et d'autres interlocuteurs
 - Optimiser les offres et les processus opérationnels
- Par ailleurs, les documents de base ont été reformulés à l'égard des exigences et points suivants:
- Ils peuvent être appliqués par les entreprises de transport des différents secteurs de trafic et de toutes tailles, indépendamment des processus opérationnels internes.
 - Ils permettent le transfert d'un large savoir-faire basique sur le fonctionnement de l'ensemble du système des transports publics.
 - Ils tiennent compte des compétences probablement demandées à l'avenir, en particulier sous l'influence de la numérisation par le biais d'outils électroniques toujours plus présents dans la planification, la surveillance et la régulation des processus opérationnels.
 - Le poids et l'enseignement des compétences transversales (compétences méthodologiques, sociales et personnelles) sont renforcés.

Grâce à un profil plus générique, l'apprentissage d'agent de TP pourra être adapté plus facilement aux évolutions de la branche, notamment aux changements technologiques.

- Les compétences linguistiques prennent une place plus importante par l'enseignement d'une deuxième langue nationale et de l'anglais à l'école.

Grâce à ce profil plus générique, la formation initiale des agents de TP pourra être adaptée plus facilement aux évolutions de la branche, notamment aux changements technologiques.

La révision de l'apprentissage d'agent de TP joue un rôle prépondérant dans la garantie de la relève pour ce qui

est des activités opérationnelles (planification, régulation et surveillance) des entreprises de transport. Elle ouvre la voie aux petites et moyennes entreprises qui ne pouvaient jusqu'ici pas former d'apprentis dans ces domaines. Le profil revu permet d'occuper les apprentis dans davantage de domaines d'intervention.

Nouveautés de l'apprentissage de gestionnaire de commerce dans les TP

La branche profite de la révision en cours des métiers de la vente (Vente 2022+) pour élargir le profil de ses activités et domaines d'intervention que sont l'accompagnement des voyageurs (agent de train) et le Contact Center.

Les objectifs de formation spécifiques à la branche ont été retravaillés avec la participation de professionnels et de cadres de presque toutes les entreprises de transport formant déjà des gestionnaires de commerce.

L'intégration de la voie «Agent de train» à la branche TP du commerce de détail dans les TP vise à refléter l'évolution du profil de la profession qui s'éloigne de l'accompagnement des trains pour se rapprocher de l'accompagnement des voyageurs. Un conseil compétent et individuel et l'accompagnement des voyageurs pendant le voyage gagnent en importance. Ils exigent somme toute la même attitude et les mêmes compétences axées sur le service que celles demandées dans le conseil à la clientèle avant et après le voyage.

La numérisation changera (ou a déjà changé) les profils des métiers et en demandera un autre savoir-faire et généralement de nouvelles compétences. Avec ses partenaires et ses membres, l'UTP s'engage en faveur d'une formation solide et orientée sur l'avenir dans les transports publics, car il est indéniable qu'elle pose les bases nécessaires aux entreprises de transport et aux jeunes pour pouvoir offrir des transports publics performants dans notre avenir numérique. ■

Le comité de l'UTP



Derrière (de g. à d.):

Renato Fasciati (directeur des RhB), Matthias Keller (directeur des VBG), Martin von Känel (directeur des TMR), Daniel Reymond (directeur de TRAVYS), Fredy Miller (directeur d'ASm), Thomas Nideröst (directeur de SBW) et Bernhard Adamek (vice-directeur de l'UTP)

Au milieu (de g. à d.):

Pascal Vuilleumier (directeur de transN), Thomas Küchler-Lehmann (président de la direction de la SOB), Andreas Meyer (CEO des CFF; jusqu'au 31 mars 2020), Hans-Peter Hadorn (président du conseil d'administration de la HBS), Fernando Lehner (directeur de la MGB), Andreas Büttiker (directeur de BLT), Cyrill Weber (directeur des ZVB) et Guido Schoch (directeur des VBZ)

Devant (de g. à d.):

Ralf Eigenmann (directeur des VBSG), Stefan Kalt (directeur des RVBW), Thomas Baumgartner (directeur des AB), Norbert Schmassmann (directeur des VBL et président de l'UTP), Ueli Stückelberger (directeur de l'UTP), Vincent Ducrot (CEO des CFF; depuis le 1^{er} avril 2020), Bernard Guillelmon (CEO du BLS), Fabian Schmid (directeur du RBS) et Helmut Eichhorn (directeur de l'Alliance SwissPass)

Manquent:

Michel Joye (directeur des TL), Franz Kagerbauer (directeur du ZVV), Christian Plüss (directeur de CarPostal) et Stefan Schulthess (directeur de SGV)

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, allemand 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

info@utp.ch
www.utp.ch