

FOCUS

tp

2021/22

Sommaire

Éditorial

5 Les TP ont de l'avenir!

La politique des transports publics du point de vue du directeur de l'UTP

6 La part des transports publics sur l'ensemble du trafic doit augmenter

Politique des transports nationale

8 L'augmentation de la part modale et le coronavirus guident le travail politique

Les principaux sujets de l'association

14 Augmenter la part modale: LE sujet de l'année pour l'UTP

Des chiffres en images

22 Les transports publics suisses dans les faits

Interview de Jürg Balsiger, CEO de la Stanserhorn-Bahn

25 «Nous avons fait d'un inconvénient un atout»

La formation à l'UTP

30 Les TP ont besoin de centaines de spécialistes. Que fait l'UTP pour les trouver?

Offensive de la branche sur les spécialistes

34 Le premier Railway Summer Camp a été un véritable succès

Carte blanche: Gregor Saladin

36 Les apprentis sorciers des transports publics

Portrait: l'Union des transports publics

38 L'UTP contribue à façonner l'histoire à succès des transports publics suisses

Assemblée générale 2021

40 L'UTP au cinéma à Schaffhouse



3503

Rhätische Bahn

Les TP ont de l'avenir!

La crise du Covid-19 occupe l'économie, la société et la politique depuis bientôt deux ans. En tant que service public, les transports publics sont particulièrement touchés et ont dû faire face du jour au lendemain à d'importants défis. Nombre d'entre eux ont été relevés, et d'autres font l'objet d'intenses travaux. Il est cependant clair que cette crise crée également pour l'ensemble des transports publics de nouveaux potentiels que nous voulons mettre à profit.

Réussi haut la main, le premier défi consistait à maintenir en tout temps l'offre de transport. Lors du semi-confinement du printemps 2020, un horaire adapté a été élaboré et appliqué en un temps record. Différentes mesures de protection ont été introduites de manière uniforme dans toute la branche sous la direction des gestionnaires de système, les CFF et CarPostal. Les plans de protection ont fait leurs preuves lors de chaque vague jusqu'ici.

Lui aussi bien maîtrisé, le deuxième défi l'a été par le monde politique et l'administration, pour le bien des transports publics. Du fait du maintien de l'offre de base et de la chute de la demande et des recettes, la situation financière de nombreuses entreprises de transport s'est drastiquement péjorée. En collaboration avec l'UTP, la Confédération et les cantons ont trouvé en la couverture des déficits une solution simple et rapide pour tous les segments. Nous en sommes extrêmement reconnaissants.

Le troisième défi est aussi difficile que les deux premiers et nous occupera grandement ces prochaines années: il s'agit d'une part de ramener la demande au niveau d'avant la crise, et d'autre part de faire en sorte que cette demande augmente davantage dans les transports publics que dans les autres modes de trafic, afin de permettre à notre branche de contribuer sensiblement à ce que les objectifs climatiques soient atteints. Dans ce contexte, le trafic de loisirs offre d'intéressantes possibilités aux transports publics, car le taux de remplissage et la part modale y sont plus faibles que dans le trafic pendulaire.

Nous sommes tous appelés à créer de la valeur ajoutée pour notre clientèle en améliorant et en aménageant l'offre de transport, en innovant et en collaborant au-delà des limites de la branche. L'UTP a choisi pour point central la hausse de la part modale des transports publics et contribue par différentes mesures à ce que le potentiel dans ce domaine puisse être réalisé. Nous sommes convaincus que les transports publics retrouveront leur niveau d'avant-crise et qu'ils feront partie de la solution à nos plus grands défis. Saisissons ensemble cette chance!



Renato Fasciati, président de l'UTP

La politique des transports publics du point de vue du directeur de l'UTP

La part des transports publics sur l'ensemble du trafic doit augmenter

Voici un peu plus d'un an, mon éditorial débutait ainsi: «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 sont aussi touchés.»

Et aujourd'hui? Pour ce qui est du Covid-19, les choses n'ont pas beaucoup changé: la pandémie est toujours le principal souci des TP. Mais il y a de bonnes nouvelles, plus qu'une lumière à l'horizon: nous allons pouvoir relever ces défis. Notre branche est prête, le monde politique nous soutient, et, le plus important, la clientèle revient progressivement.

Le réchauffement climatique constitue un encore plus grand défi à moyen et long terme. Les TP sont ici concernés au premier chef. En effet, atteindre les objectifs climatiques ne nécessite pas «seulement» davantage de passagers des TP; rendre les transports durables exige un profond changement du comportement de mobilité, une réduction drastique du trafic fondé sur les carburants fossiles et une progression de la part des moyens de transport publics respectueux de l'environnement et énergétiquement efficaces. Concrètement, cela signifie que la part des TP sur l'ensemble du trafic, la part modale, doit progresser. Pour moi, il est clair qu'améliorer la répartition modale au profit des TP implique que ces derniers sont un élément important de la solution dans la discussion climatique.

Une étude montre comment y parvenir. Commandée par l'UTP au bureau d'ingénieurs genevois Citec et présentée aux médias en juin 2021 (www.utp.ch/etude-repartition-modale), elle décrit et analyse comment les TP peuvent gagner des parts de trafic. Les auteurs de l'étude présentent 38 mesures, réparties dans six



Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP

champs d'action, ayant un impact plus ou moins significatif prises isolément et dont les effets se déploient à divers horizons temporels et spatiaux.

Des mesures et des exemples concrets démontrent que la hausse de la part modale des TP exige d'une part une multitude de mesures conjointes, et d'autre part que de très nombreuses entreprises de transport ont déjà mis en œuvre des projets qui constituent de bons exemples.

Les TP ont une grande importance en vue d'atteindre les objectifs climatiques

Les objectifs climatiques ne pourront pas être atteints sans mesures relatives aux transports. Du fait de leur grande efficacité énergétique et de leurs faibles émissions, les TP jouent un rôle capital en vue d'atteindre lesdits objectifs. À ces atouts liés à la politique climatique s'ajoute le fait que les TP occupent peu d'espace grâce à leurs grands véhicules. Toutes ces forces gagneront encore en importance à l'avenir, augmenter la part des TP sur le volume total du trafic doit donc être un objectif.

Augmenter la part modale des TP est réalisable

Faire croître la part des TP est non seulement indispensable afin d'atteindre les objectifs climatiques, mais aussi réalisable: l'étude démontre concrètement qu'une forte amélioration de la part modale est possible.

Une combinaison de mesures est nécessaire

Il n'existe pas de mesure miracle unique, seule une combinaison de nombreuses mesures permettra d'augmenter la part modale des TP. D'ailleurs, l'importance des mesures n'est pas la même partout et dépend de la région (ville, agglomération, campagne).

Une offre de TP attrayante est la mesure centrale

Une bonne offre de TP est la mesure de base. Cela comprend une cadence élevée, une bonne desserte du territoire, de courtes durées de voyage et une qualité élevée (fiabilité, propreté, etc.).

L'importance des prix des TP ne doit pas être surestimée

Le prix d'un «produit» est certes toujours important, et il ne fait pas de doute que les prestations des TP sont parfois trop chères. Il ne faut cependant pas surestimer l'importance des prix. L'élasticité n'est pas très grande, une offre attrayante importe bien plus que le prix. Une forte baisse du niveau des tarifs ne débouche pas automatiquement sur une forte hausse de la clientèle.

Les TP doivent continuer à évoluer

Même si les TP sont aujourd'hui déjà bien positionnés, ils ne doivent pas oublier de se développer. Les besoins changeants de la clientèle dans le trafic de loisirs appellent notamment de nouvelles offres. Dans ce cadre, les attentes de la clientèle doivent toujours rester au premier plan.

Il faut penser les TP de façon diversifiée

Il faut non seulement des mesures concernant les TP eux-mêmes, mais aussi d'autres telles que la promotion de l'autopartage, de bons nœuds de correspondance, des mesures concernant le trafic routier (par exemple

réduire le nombre de places de stationnement dans les centres-villes, créer des couloirs pour les bus) et une meilleure coordination entre planification des transports et aménagement du territoire.

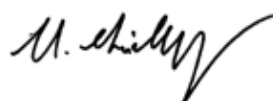
Le cercle vertueux: densification – qualité et fréquence de l'offre de TP – nombre de ménages sans voiture

Plus une zone est dense, meilleure est la qualité et la fréquence de l'offre de TP, et donc plus grand est le nombre de ménages sans voiture. Ceci conduit à un cercle vertueux, car les personnes qui vivent dans un ménage sans voiture emploient davantage les TP que la moyenne, ce qui entraîne à son tour une amélioration de l'offre de ces derniers.

La collaboration de tous est demandée

La mise en œuvre des mesures appelle la participation non seulement des entreprises de transport, mais de toutes les parties prenantes. Augmenter la part des TP sur l'ensemble du trafic constitue un grand défi, ce qui requiert la collaboration des entreprises de transport, des autorités et du monde politique à tous les échelons.

La répartition modale en Suisse est également désormais un objet de discussion sur le plan politique: à la mi-juin 2021, le Conseil national s'est exprimé en faveur des TP en acceptant quatre motions identiques exigeant un plan de mesures en vue d'améliorer leur part modale. Comme vous pouvez le constater, les TP sont loin de manquer de défis, mais notre branche les accepte. Nous sommes actifs, anticipons et agissons. C'est pourquoi je suis très optimiste au sujet de l'avenir des TP suisses.



Ueli Stückelberger, directeur de l'Union des transports publics

Politique des transports nationale

L'augmentation de la part modale et le coronavirus guident le travail politique

La pandémie de coronavirus a dominé tous les secteurs de la vie publique, parmi lesquels les transports publics et un pan de la politique. En 2020-21, cela a eu différents effets sur la politique des transports nationale, qui s'est confrontée avant tout aux conséquences de la pandémie pour les transports publics et au sujet de la répartition modale.



La crise du coronavirus a durement touché les transports publics à partir du semi-confinement ordonné en mars 2020. Les recettes ont chuté dans tous les secteurs de trafic et sont même tombées à zéro dans le trafic touristique, l'exploitation y ayant cessé. Inversement, les coûts n'ont pu être que faiblement diminués du fait du large maintien de l'offre. Résultat: l'ensemble des transports publics a dû faire face à d'importants manques à gagner et déficits. L'UTP a salué en septembre 2020 la décision parlementaire concernant la loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du Covid-19, mais a demandé avec insistance que tous les secteurs de trafic soient pris en compte, soit également le trafic touristique et le trafic local.

«Étant donné que l'offre a été largement maintenue du fait de l'obligation de respecter l'horaire et de l'importance des transports publics, les coûts n'ont que faiblement diminué.»

Au troisième trimestre 2020, le trafic voyageurs ne s'est que lentement remis des dégâts causés par le Covid-19. Pour les mois de juillet à septembre, la demande était toujours 30 % inférieure à celle de l'année précédente. La situation était meilleure dans le trafic marchandises, où la demande était presque revenue au niveau de 2019.

Le nouveau renforcement des mesures de protection contre le coronavirus au début 2021 a resserré l'étau autour des transports publics. L'obligation de travailler à domicile et la fermeture des restaurants, lieux culturels et autres activités de loisirs ont eu des conséquences particulièrement lourdes sur la demande du trafic voyageurs avec une diminution de moitié sur le rail par rapport à la moyenne pluriannuelle.

C'est pourquoi la commission des transports du Conseil national a à nouveau transmis des motions demandant de soutenir les transports publics et le trafic marchandises. La crise du Covid-19 continue en effet de peser sur les transports publics suisses au cours de la deuxième année de la pandémie et les chiffres de fréquentation sont encore loin des valeurs d'avant-crise. Malgré

leurs efforts considérables pour maintenir les coûts à un faible niveau, de nombreuses entreprises de transport ne sont pas en mesure d'assumer seules les importants déficits financiers essuyés. Afin d'éviter que ces dernières, qui sont en règle générale détenues par la Confédération, un canton ou une commune, ne doivent se surendetter, une solution sous la forme d'un soutien financier doit également être trouvée pour 2021.

Lors de la consultation, l'UTP s'est exprimée avec clarté dans sa prise de position: comme en 2020, elle a insisté pour que le trafic touristique et le trafic local soient eux aussi pris en compte. Le Parlement traitera l'objet lors de la session d'hiver 2021.

Le prix de la mobilité FLUX 2020 attribué à Fiesch

Le prix «FLUX – Pôle d'échanges d'or» récompense des nœuds de transport particulièrement remarquables aussi bien sur le plan du service aux voyageurs que de la conception et de l'exploitation. Le lauréat 2020 se trouve en Valais: en un temps record, la localité touristique de Fiesch a aménagé un nouveau «hub» de transports publics pour le chemin de fer, les cars postaux et les remontées mécaniques. Le changement entre ces moyens de transport s'en est trouvé grandement facilité. Cet engagement au profit des voyageurs a été récompensé: l'UTP, CarPostal et l'Association transports et environnement (ATE) ont remis le prix FLUX 2020 à Fiesch au début novembre 2020.

Pour davantage d'informations:

<https://flux.swiss/fr/prix/fiesch/>

L'UTP s'est engagée – malheureusement sans succès – pour l'acceptation de la loi sur le CO₂

Le secteur des transports engendre dans son ensemble de très grandes quantités de CO₂. Les transports publics font en revanche partie de la solution lorsqu'il est question d'atteindre les objectifs climatiques de la Suisse, étant donné que ce mode de transport est très propre et efficace énergétiquement. C'est pourquoi l'UTP soutenait l'acceptation de la loi sur le CO₂, malheureusement en vain: le peuple suisse a refusé l'objet de justesse.

Le trafic combiné, un pilier du transport suisse de marchandises

L'Office fédéral de la statistique (OFS) a publié début février 2021 sa nouvelle statistique sur le transport combiné de marchandises. Il en ressort que ce dernier ne cesse de gagner en importance, en particulier dans la politique suisse des transports.

Le trafic combiné est le transport d'unités de transport intermodales sur différents modes de transport. Le principe est de couvrir la majeure partie de la distance par le rail ou par bateau. Au vu de la politique suisse de transfert, le trafic combiné revêt une importance capitale puisqu'il contribue largement au transfert du trafic marchandises à travers les Alpes de la route au rail et donc à la mise en œuvre de l'article de la Constitution fédérale sur la protection des Alpes.

La nouvelle statistique met en outre en lumière les flux de marchandises des quatre types de trafic (transit, intérieur, importation et exportation). Si le transit voit passer beaucoup de marchandises entre l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas et l'Italie, dans le trafic intérieur, les flux vont et viennent surtout du nord-ouest de la Suisse.

Le Conseil national a transmis quatre motions pour améliorer la répartition modale

Lors de la session d'été 2021, le Conseil national a transmis au Conseil fédéral quatre motions identiques visant à améliorer la part des transports publics sur l'ensemble du trafic, ce que l'on nomme leur part modale.

Cette décision a réjoui l'UTP, qui a présenté une étude indiquant par quelles mesures cet objectif peut être atteint. La part des transports publics sur l'ensemble des transports suisses stagne depuis des années. Afin d'une part d'atteindre les objectifs climatiques et énergétiques définis par la Confédération et d'autre part de compenser le recul dû à la crise du coronavirus, il est indispensable que les transports publics regagnent des parts de trafic. Par conséquent, l'UTP a fait de l'augmentation de la part modale des TP l'un des principaux sujets de son année 2021. L'objet passera devant le Conseil des États lors de la session d'hiver 2021.

«Le trafic combiné ne cesse de gagner en importance, en particulier dans la politique suisse des transports.»

Transports publics routiers et promotion des motorisations propres (mobilité électrique)

Les transports publics sont quasiment neutres en CO₂ et peuvent par conséquent être qualifiés de «propres». Il faut cependant agir dans les transports publics routiers, où le passage à des moyens de transport fonctionnant sans énergies fossiles contribuera grandement à atteindre les objectifs énergétiques et climatiques de la Confédération. De nombreuses entreprises de transport sont très actives à ce sujet et ont déjà fait passer des lignes entières à la motorisation électrique. De même, plusieurs villes ont déjà défini des délais concrets au terme desquels l'ensemble de leurs transports publics routiers doivent être neutres en CO₂. Le principal défi est néanmoins le financement des coûts supplémentaires, car les bus électriques restent à l'heure actuelle plus chers que les bus diesel.

Pour ces raisons, l'UTP s'est fortement engagée afin qu'une solution de financement puisse être trouvée.

Le 12 mars 2021, le Conseil fédéral a publié son rapport en réponse au postulat «Encourager le passage des véhicules de transport public aux énergies propres». Il y figure certes une analyse du potentiel à court, moyen et long terme du passage des bus diesel actuels à des bus roulant sans énergie fossile, du potentiel de réduction des émissions de CO₂, des émissions polluantes et du bruit ainsi que des potentiels coûts supplémentaires, mais l'UTP a constaté avec regret que le rapport ne dit pas comment la Confédération compte concrètement agir. Le refus de la loi sur le CO₂ a encore compliqué la situation, obligeant à repenser la promotion des moyens de transport sans énergie fossile. L'UTP et la commission compétente du Conseil national n'étaient pas satisfaites de cette situation, raison pour laquelle cette dernière a décidé de demander dans une motion au Conseil fédéral d'élaborer une solution globale d'encouragement et de financement des véhicules propres dans les transports publics par bus en collaboration avec les cantons, les communes et la branche. Le concept global de pro-

motion, qui doit mettre en particulier l'accent sur la mobilité électrique, doit prendre en compte le trafic régional voyageurs et le trafic local. L'UTP a intégralement soutenu ce projet.

L'UTP au cinquième Sommet du tourisme

Les transports publics et le trafic touristique sont des piliers importants du tourisme suisse. L'UTP représente les transports publics au sein de l'Alliance du tourisme suisse. De ce fait, elle s'engage activement dans les organes de la Fédération suisse du tourisme (FST) et participe aux Sommets du tourisme convoqués par le Conseil fédéral.

Comme les transports publics, le tourisme suisse a fortement souffert des restrictions liées à la pandémie de Covid-19. Lors du 5^e Sommet du tourisme, les représentants de la branche ont discuté de différentes mesures allant au-delà de la gestion de crise aiguë actuelle, par

exemple la mise en place de la liberté de circulation et la stimulation de la demande. En effet, les voyages transfrontaliers sont l'un des principaux éléments permettant de soutenir le tourisme.

L'UTP a soutenu la révision de la loi sur le transport de voyageurs (réforme du TRV)

L'UTP a été auditionnée lors des débats parlementaires au sujet de la révision de la LTV (projet du Conseil fédéral de juin 2021). Elle a indiqué à la commission des transports que le système du trafic régional voyageurs (TRV) était éprouvé. L'UTP a donc salué le fait que le Conseil fédéral ne prévoit pas de bouleverser la LTV et que la variante «séparation partielle» ait été rejetée. Il est important que la Confédération et les cantons conservent la responsabilité des commandes, également dans le trafic par bus.



Les principaux points positifs pour l'UTP sont les conventions d'objectifs (augmentation de la sécurité de planification), un programme d'encouragement de l'innovation dans le trafic voyageurs, des dispositions claires du droit des subventions et du droit de la protection des données pour les entreprises de transports publics et une optimisation des critères d'indemnisation, en particulier pour les offres nocturnes et le trafic de loisirs.

Malgré son approbation globale du projet, l'UTP a signalé des points problématiques, concernant principalement la distribution par des tiers: la branche des transports publics s'est montrée prête à ouvrir la distribution aux tiers, mais elle doit pouvoir en définir elle-même les conditions. L'UTP a soutenu la formulation en ce sens dans la loi, mais en demandant que le droit des cartels ne soit pas applicable à la distribution.

À cela s'ajoute le fait que des incohérences demeureront dans le TRV, notamment le grand écart que constitue pour les entreprises l'appel à viser une optimisation des bénéfices qui découle du droit des obligations, mais sans avoir le droit de réaliser des bénéfices selon le droit des subventions. Ce point important doit être réglé, mais en dehors de la présente révision de la LTV.

Plan sectoriel des transports: l'UTP dit «oui, mais»

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a ouvert à la mi-septembre 2020 la consultation relative à la partie programme révisée du plan sectoriel des transports intitulée «Mobilité et territoire 2050». La Confédération y définit ses objectifs pour la planification d'infrastructures de transport.

«Mobilité et territoire 2050» est l'instrument de planification de la Confédération visant une harmonisation sur la route et le rail, dans les airs et sur les voies navigables. Il pose le cadre d'un développement à long terme du système global des transports suisses coordonné avec l'aménagement du territoire.

Dans sa prise de position, l'UTP a approuvé sur le principe les orientations posées par le plan sectoriel des

«Afin d'une part d'atteindre les objectifs climatiques et énergétiques et d'autre part de compenser le recul dû à la crise du coronavirus, il est indispensable que les transports publics regagnent des parts de trafic.»

transports, ceci en étant consciente que la coordination de l'aménagement du territoire et de la planification des transports constitue un grand défi. Elle a également exigé que l'efficacité énergétique et l'augmentation de la part modale des transports publics soient bien davantage prises en compte dans le plan sectoriel des transports.

L'UTP a approuvé le crédit d'engagement 2022–2025 du TRV

L'Assemblée fédérale définit un crédit d'engagement pour des tranches de quatre ans afin d'indemniser les coûts non couverts des prestations commandées dans le trafic régional voyageurs. L'Office fédéral des transports (OFT) a proposé à l'Assemblée fédérale un crédit d'environ 4,4 milliards de francs pour la période 2022–2025, soit quelque 300 millions de plus que pour 2018–2021. L'UTP a salué le crédit d'engagement proposé, car cet instrument introduit en 2018 a fait ses preuves et contribue aujourd'hui grandement à la planification à long terme du TRV.

Les conséquences du coronavirus n'étaient pas l'objet du projet de crédit d'engagement. Pour assurer un développement durable de la branche, il était cependant impératif que les suites financières de la pandémie soient traitées séparément. De plus, il a fallu tenir compte du fait que les besoins d'indemnités prévus pour le crédit d'engagement 2022–2025 ont été calculées sur la base de prévisions de demande réalisées sur la base des chiffres d'avant-crise. ■





Les principaux sujets de l'association

Augmenter la part modale: **LE** sujet de l'année pour l'UTP

Les turbulences dues au coronavirus ont chamboulé la liste de priorités de l'UTP pour les années 2020 et 2021, à une exception près: l'augmentation de la part modale et l'étude y relative commandée par l'association faîtière. Le sujet principal défini par l'association pour 2021 continue d'alimenter les conversations.

Les transports publics font partie de la solution, et non du problème, en vue d'atteindre les objectifs climatiques. L'UTP a fait de l'augmentation de la part des transports publics dans la répartition modale son sujet-phare. Bien que toujours plus de gens utilisent les transports publics suisses, leur part sur l'ensemble du trafic – dite part modale – stagne depuis des années. Une étude commandée par l'UTP indique comment améliorer durablement la situation. C'est possible avec un faisceau de mesures de diverses ampleurs, dont certaines s'influencent mutuellement.

La part modale des transports publics en Suisse se situe aujourd'hui à 28 % (du total des distances parcourues). Ces chiffres sont élevés en comparaison internationale, mais il faut observer d'un œil critique que cette part stagne depuis plusieurs années et que la baisse du nombre de voyageurs due à la pandémie de Covid-19 accentue la problématique.

Cependant, atteindre les objectifs climatiques ne nécessite pas «seulement» davantage de passagers dans les transports publics: rendre les transports durables exige un profond changement du comportement de mobilité, une réduction drastique du trafic fondé sur les carburants fossiles et une augmentation de la part des moyens de transport publics respectueux de l'environnement et énergétiquement efficaces.

Une étude montre comment y parvenir. Commandée par l'UTP au bureau d'ingénieurs genevois Citec, elle décrit et analyse comment les transports publics peuvent regagner des parts de trafic. Les auteurs de l'étude présentent 38 mesures, réparties dans six champs d'action, ayant un impact plus ou moins significatif prises isolément et dont les effets se déploient à divers horizons temporels et spatiaux. Si les mesures proposées sont coordonnées, elles peuvent entraîner une véritable augmentation de la part modale des transports publics. La

Les auteurs de l'étude présentent 38 mesures, réparties dans six champs d'action, ayant un impact plus ou moins significatif prises isolément et dont les effets se déploient à divers horizons temporels et spatiaux.

part des distances parcourues avec ces derniers pourra ainsi passer à plus de 40 %, indique l'étude, laquelle est disponible à l'adresse www.utp.ch/etude-repartition-modale et s'accompagne de nombreux exemples de bonnes pratiques de la branche.

Les résultats et les mesures proposées par cette étude sont déterminants pour l'UTP, qui veut contribuer de façon concrète à atteindre les objectifs climatiques et faire connaître l'importance des transports publics dans cette optique en plaçant la répartition modale dans le débat.

Concrètement, l'UTP tire les enseignements suivants de l'étude:

- **Réalisation des objectifs climatiques:** Les objectifs climatiques ne pourront pas être atteints sans mesures relatives aux transports. Du fait de leur grande efficacité énergétique et de leurs faibles émissions, les transports publics jouent un grand rôle en vue d'atteindre lesdits objectifs.
- **L'augmentation est réalisable:** L'augmentation de la part des transports publics est réalisable, comme l'étude le démontre concrètement.
- **Une combinaison de mesures:** Il n'existe pas de mesure miracle unique, seule une combinaison de nombreuses mesures permettra d'atteindre l'objectif.
- **Une offre de TP attrayante:** Une bonne offre de transports publics est la mesure de base. Cela comprend une cadence élevée, une bonne desserte du territoire, de courtes durées de voyage et une qualité élevée (fiabilité, propreté, etc.).
- **L'importance des prix des TP ne doit pas être surestimée:** Le prix d'un «produit» est certes toujours important, mais il ne faut pas surestimer cette importance. L'élasticité n'est pas très grande.
- **Les transports publics doivent continuer à évoluer:** Les besoins changeants de la clientèle dans le trafic de loisirs appellent notamment de nouvelles offres telles que de nouvelles relations directes ou des horaires «flexibles» conçus pour répondre aux besoins des loisirs.
- **Penser les transports publics de façon diversifiée:** la promotion de l'autopartage, de bons nœuds de correspondance ou des mesures concernant le trafic routier sont également nécessaires.
- **Densification:** Plus une zone est dense, meilleure est la qualité et la fréquence de l'offre de transports publics, et donc plus grand est le nombre de ménages

sans voiture. Ceci conduit à un cercle vertueux, car les personnes qui vivent dans un ménage sans voiture empruntent davantage les transports publics que la moyenne.

- **Mise à contribution de tous:** Les entreprises de transport ne sont pas les seules à devoir agir, toutes les parties prenantes, à savoir également les autorités et le monde politique à tous les niveaux, doivent collaborer. L'UTP est par ailleurs consciente que les mesures d'amélioration de l'offre de transports publics dépendent d'importants moyens financiers des pouvoirs publics. La situation financière dans ce domaine n'est pas aussi bonne qu'en Suisse dans tous les pays.

L'UTP se distancie des comportements relevant du droit pénal

L'Office fédéral des transports (OFT) a annoncé à la fin octobre 2020 avoir déposé une plainte pénale contre les entreprises de transport BLS et Verkehrsbetriebe Luzern (vbl). Dans son communiqué de presse, l'Union des transports publics dit regretter cette situation et se distancier de comportements touchant au droit pénal. L'UTP s'engage en faveur de la légalité et de la transparence. L'UTP est attachée au respect en tout temps des dispositions du droit des subventions et ne tolère aucun comportement délictueux. Elle s'engage également en faveur de la transparence sur toutes les questions financières et tient à ce que les comptes des entreprises de transport puissent être intégralement consultés. L'UTP coopère de façon constructive avec les autorités. Pourtant, étant donné que certaines des dispositions relatives à la comptabilité sont floues, elle œuvre pour que des clarifications soient faites dans ce domaine.

Dispositions du droit des subventions: le rapport externe Uhlmann

Après l'«affaire CarPostal» et les procédures menées contre le BLS et les vbl en raison de possibles violations des dispositions du droit des subventions, le comité de l'UTP a discuté des possibles conséquences directes ou indirectes des enquêtes de l'OFT pour l'association. Cet examen est en cours du côté de l'UTP avec le rapport externe commandé au Prof. Dr Felix Uhlmann.

Le rapport porte sur l'ensemble des documents (prises de position, rapports sur les points à l'ordre du jour, procès-verbaux, etc.) des organes de l'UTP que sont le comité, le comité directeur et les commissions Trafic d'agglomération, Trafic régional voyageurs et Finances entre 2009 et 2020.

Le Prof. Dr Uhlmann est parvenu à la conclusion, dans l'évaluation récapitulative de son rapport externe, que l'UTP et ses organes n'ont fait aucune déclaration et n'ont nullement incité les membres à des comportements qui auraient eu pour but la violation des prescriptions applicables du droit des subventions ou d'autres obligations. L'expert a toutefois relevé quelques points critiques: l'association et ses membres (tout comme les politiciens et les autorités) n'auraient pas prêté suffisamment attention au caractère explosif de la problématique. L'UTP prend très au sérieux ces critiques et les recommandations qui en découlent.

«Formation professionnelle dans les TP 2022+»: nouvel apprentissage d'agent de TP à la rentrée 2022

Les importants travaux de révision des formations professionnelles initiales des transports publics progressent comme prévu et les travaux de fond sont terminés. Le SEFRI a effet approuvé le plan de formation des agents de TP en janvier 2020. Le nouvel apprentissage pourra donc débuter à la rentrée 2022.

Les nouvelles bases de la formation d'agent(e) de transports publics sont le fondement d'une formation complète dans les activités opérationnelles clés des TP. Pendant trois ans, les apprentis agents de TP acquièrent de larges connaissances et compétences quant à l'exploitation des transports publics et développent une compréhension du fonctionnement de ce système global.

Les avantages du nouveau profil d'agents de TP

Le profil professionnel a été révisé: il devient plus généraliste et couvre toutes les activités opérationnelles essentielles au quotidien. Les agents de TP planifient et mettent en œuvre des offres dans le trafic voyageurs et marchandises, surveillent et guident l'exploitation à partir d'un



poste de commande ou d'une centrale d'exploitation, informent et communiquent avec différents clients et partenaires internes et externes et analysent et optimisent des offres et des processus opérationnels.

Échangeant étroitement avec les entreprises de transport et login formation professionnelle SA, l'UTP a pris plusieurs mesures pour mieux faire connaître le nouveau profil dans la branche. Elle est notamment en contact avec plusieurs sociétés romandes susceptibles de devenir des entreprises formatrices.

Gestionnaires de commerce de détail dans les TP

En parallèle, les travaux de révision relatifs aux métiers du commerce de détail en vue de la rentrée 2022 avancent également comme prévu. La branche des TP cherche à donner davantage de poids à l'importance croissante de l'orientation sur les besoins de la clientèle. Les futurs gestionnaires de commerce de détail dans les TP seront ainsi capables de conseiller et d'accompagner les voyageurs au guichet et dans les véhicules. Les programmes de formation et les moyens pédago-

giques seront établis d'ici à la rentrée d'août 2022, et les responsables de formation seront informés et mis à niveau. Tous ces travaux sont effectués, sur mandat de l'UTP, par la Haute école fédérale en formation professionnelle (HEFP) et login formation professionnelle SA.

Un colloque Bus 2021 virtuel en raison du Covid-19

Tant en 2020 qu'en 2021, le coronavirus n'a pas permis au colloque Bus d'avoir lieu sous la forme habituelle. À défaut d'accueillir les participants à Fribourg, l'UTP a offert en 2021 la possibilité de visionner en ligne d'intéressants exposés sur le sujet. Regroupés sous le titre «Bus des TP: du diesel aux moteurs plus silencieux et neutres en CO₂», quatre présentations et une interview du directeur de l'UTP Ueli Stückelberger ont été les ingrédients du premier colloque Bus virtuel de l'UTP.

Les intervenants étaient Markus Andereg, directeur suppléant et responsable technique de BERNMOBIL (sujet: principales expériences de l'exploitation pilote sur la ligne 17 de BERNMOBIL), Philipp Huber, responsable de pro-

jet Bus électriques des Verkehrsbetriebe Schaffhausen (passage des Transports publics schaffhousois aux bus électriques), Christian Bach, de l'Empa à Dübendorf (émissions d'un bus) et Sophie Hoehn, cheffe de la section Bruit routier à l'Office fédéral de l'environnement (la mobilité et les bus électriques sont eux aussi une source de bruit).

Le comité de l'UTP crée le programme «Formation en technique ferroviaire»

Le manque de ressources qualifiées dans la branche des transports publics, en particulier dans les métiers techniques, représente un grand défi et demande que la branche agisse de manière proactive. Le comité de l'UTP a donc décidé de mettre en œuvre une initiative en faveur de la formation en technique ferroviaire.

On observe depuis un certain temps maintenant le manque de spécialistes en technique ferroviaire et la dis-

parition du savoir-faire au sein de la branche. Le comité de l'UTP avait déjà mené une discussion de fond à la fin 2018 sur les mesures qui permettraient de maintenir, voire de reconstituer le savoir-faire relatif aux trains, et avait soutenu le principe de mettre sur pied ou de développer une initiative en faveur de la formation en technique ferroviaire. Des analyses approfondies et des sondages réalisés auprès de la branche ont confirmé le besoin de connaissances sur le système et la technique ferroviaires. Le manque de relève dans les chemins de fer a été estimé à quelque 500 personnes par année.

Les intenses activités menées ces derniers mois ont montré que la branche doit engager les ressources (en personnel) disponibles de manière ciblée. D'une part, des mesures définies seront appliquées en ce qui concerne les formations continues, d'autre part la visibilité de la technique ferroviaire doit être renforcée dans les hautes écoles.

Afin de donner suite à ces points, le comité de l'UTP a dernièrement décidé de la mise en œuvre d'un concept



de programme élaboré par le groupe de travail concerné et recommandé par le comité de pilotage Formation en technique ferroviaire et la commission Formation.

En 2022, les transports publics fêtent les 175 ans du trafic ferroviaire en Suisse

La première ligne ferroviaire voyageurs en Suisse, la «Spanisch-Brötli-Bahn», a été ouverte en 1847. En collaboration avec les CFF, CarPostal et l'Alliance SwissPass, l'Union des transports publics a entamé les premières démarches organisationnelles pour la mise sur pied d'une fête commémorant cet événement.

Le comité d'organisation prévoit la mise en place de cinq week-ends dans les régions Ouest, Nord/ouest, Plateau, Centre/sud et Sud/est, ainsi qu'une manifestation nationale destinée aux invités des milieux politique et économique. Lors de ces week-ends, il est prévu que les entreprises de transport locales et régionales organisent leurs propres activités.

Forum Énergie durable

L'UTP organise chaque année son Forum Énergie durable. Le nouveau nom de la manifestation, précédemment appelée «Forum Énergie», a été adapté au contexte énergétique actuel: l'énergie durable est aujourd'hui au centre des réflexions des transports publics. Malgré le rejet par le peuple suisse de la révision de la loi sur le CO₂, qui constituait un élément-clé de la politique climatique et énergétique du pays, les entreprises de transport cherchent des solutions en vue d'améliorer leur bilan énergétique. Augmenter l'efficacité énergétique est une voie décisive pour l'avenir, et le développement d'énergies dites durables telles que le photovoltaïque, l'éolien ou la géothermie amène de nouvelles solutions pour améliorer le bilan énergétique des prestations de transport.

À défaut d'accueillir les participants à Fribourg, l'UTP a offert en 2021 la possibilité de visionner en ligne d'intéressants exposés sur les bus.

Dans sa nouvelle forme, le Forum Énergie durable s'intéresse particulièrement à cette nouvelle approche et se concentre sur les technologies dites «zéro émission».

La branche veut des règles claires pour les scooters électriques dans les TP

Étant donné l'augmentation du nombre de scooters électriques (destinés aux personnes à mobilité réduite) et des problèmes constatés du fait de leur transport dans les différents moyens de transports publics, la commission Traffic d'agglomération de l'UTP a décidé de fonder un groupe de travail chargé d'élaborer une solution de branche.

Le groupe de travail a analysé la situation actuelle, identifié les difficultés et défis actuels et élaboré un concept valable pour l'ensemble de la branche servant à garantir une chaîne de transport minimale pour les personnes concernées.

Le groupe de travail a rédigé un règlement pour le transport de personnes se déplaçant en scooter électrique qui tient compte du public-cible et des aspects techniques, tarifaires mais aussi liés à la sécurité. Ce document régit le transport sûr et sans danger des personnes dépendant d'un scooter électrique et des autres voyageurs, et définit notamment clairement le terme «scooter électrique».

Les transports publics «gratuits» ne sont pas une solution pour la Suisse.

Les transports publics doivent être facilement accessibles, ouverts à tous et abordables. En 2018, une étude de la LITRA est parvenue à la conclusion que les TP suisses présentaient un très bon rapport prix-prestation et offraient une qualité excellente en comparaison européenne. Malgré cela, des débats sont en cours dans différentes villes au sujet d'une éventuelle gratuité des transports publics pour toute la population ou pour certains groupes de personnes. L'UTP rejette cet appel à la gratuité des transports publics pour les raisons suivantes.

Il n'existe pas de transports publics réellement gratuits. Toute chose a son prix et les coûts demeurent. Ils augmenteraient même si la gratuité attirait bel et bien davantage de voyageurs. La charge financière pour les pouvoirs publics, et donc pour le contribuable, croîtrait par consé-

quent. Aujourd'hui, en Suisse, la clientèle, les pouvoirs publics et les sociétés de transports publics assument les coûts des TP de manière solidaire. En cas de mise en place de TP gratuits, ce sont uniquement les pouvoirs publics qui devraient assumer l'entier de ces coûts. Cela signifie que tous les habitants du pays, qu'ils vivent dans des zones urbaines bien desservies ou dans des régions périphériques, subiraient une charge financière supplémentaire, ceci sans tenir compte de leur degré d'utilisation des TP. Les transports publics perdraient un important moyen de guidage: il ne serait plus possible de diriger la clientèle vers des relations faiblement fréquentées au moyen d'offres dégriffées.

Des transports publics gratuits ne signifient pas davantage de durabilité et de protection de l'environnement. La majorité des exemples d'essais de gratuité des TP à l'étranger indiquent qu'il ne se produit pas de transfert en tant que tel du trafic individuel motorisé vers les transports publics. Au lieu de cela, le danger est que ce soient principalement des adeptes du trafic lent qui se tournent vers les TP.

Le principal facteur du succès des TP n'est pas le prix d'une offre, mais sa qualité. Fournir des prestations de qualité est la tâche des entreprises de transports publics. L'absence de recettes péjorerait la capacité des entreprises de développer de bons TP.

Un Forum de l'UTP pour la mise en œuvre de la stratégie ERTMS

En publiant le 15 avril 2021 sa stratégie ERTMS (European Rail Traffic Management System), l'Office fédéral des transports a défini les lignes directrices de la modernisation à long terme des systèmes servant à la production et au guidage ferroviaires. L'UTP soutient ce projet et a créé à cette fin un Forum «Mise en œuvre de l'ERTMS» représentant l'ensemble de la branche. La tâche centrale du Forum est de guider la mise en œuvre de la stratégie ERTMS en Suisse, en collaboration avec l'OFT et l'industrie, de manière à parvenir à une implémentation utile à l'exploitation, économique et efficace quant aux coûts, augmentant durablement la compétitivité du rail et tenant compte des futures exigences posées au système ferroviaire. Ce Forum de l'UTP remplace l'organisation du programme smartrail 4.0 dissoute fin 2020.

Trafic marchandises: l'UTP, l'OFT et la VAP signent une déclaration d'intention

De nombreux processus de production du trafic marchandises ferroviaire s'effectuent aujourd'hui encore manuellement, ce qui coûte du temps et du personnel. De plus, ces travaux sont physiquement exigeants et dangereux. Afin de préserver la compétitivité du rail dans la concurrence intermodale face à la route tout en répondant au changement démographique, ces processus de production doivent être développés et automatisés. C'est pourquoi l'attelage automatique numérique est la technologie-clé du futur qui définira si des wagons de différents détenteurs, opérateurs et entreprises du trafic ferroviaire pourront être transportés en un même convoi.

En Suisse, par la motion Dittli (20.3221), le Parlement a chargé le Conseil fédéral d'élaborer une stratégie de financement et de mise en œuvre coordonnée des nouveautés techniques qui permettent en particulier une automatisation du dernier kilomètre. En améliorant sa productivité et sa compétitivité, le trafic marchandises ferroviaire doit ainsi pouvoir augmenter sa part de marché.

L'Office fédéral des transports, l'Union des transports publics et l'Association des chargeurs (VAP) ont défini leur approche à cette fin à la mi-juin 2021 dans une déclaration d'intention: les trois organisations veulent créer ensemble un concept d'objectif, définir la voie permettant d'y parvenir et développer un modèle de financement. Une prochaine étape consistera à établir une convention de collaboration et à préciser l'organisation du projet. La direction du projet, formée de l'OFT, de l'UTP, de la VAP et de CFF Cargo, espère faire avancer suffisamment les travaux sur les bases d'ici mi-2022 de façon à pouvoir formuler à la fin 2022 un message et à ce que le processus parlementaire et la décision de financement soient bouclés d'ici fin 2023.

Il n'existe pas de transports publics réellement gratuits. Toute chose a son prix et les coûts demeurent. Ils augmenteraient même si la gratuité attirait bel et bien davantage de voyageurs.

Nouvelle convention sur les FVP

À la fin juin 2021, le DETEC, l'UTP et les associations de personnel des transports publics (SEV, SSP, transfair) se sont mis d'accord sur les nouvelles valeurs-clés du régime des facilités de voyage pour le personnel. La convention conclue a été signée par toutes les parties et approuvée par l'Office fédéral des transports.

Dorénavant, les entreprises de transport achetant un AG-FVP à leurs collaborateurs/trices, aux membres de la famille de ceux-ci et aux retraités bénéficieront d'un taux de réduction de 35 % par rapport au prix de l'AG commercial. Les retraités et les membres de la famille des collaborateurs qui posséderont un AG-FVP au 31 décembre 2023 profiteront d'un large maintien du droit acquis.

La nouvelle réglementation FVP s'appliquera à partir du 1^{er} janvier 2022, voire du 1^{er} janvier 2024 pour certains aspects.

L'importance du trafic touristique en Suisse

Le trafic touristique et de loisirs a un potentiel énorme. Son importance capitale est pourtant souvent sous-estimée dans la population et la politique des transports fédérale, cantonale et communale.

Une manifestation de l'UTP et du Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) a été organisée mi-août 2021 pour changer cela.

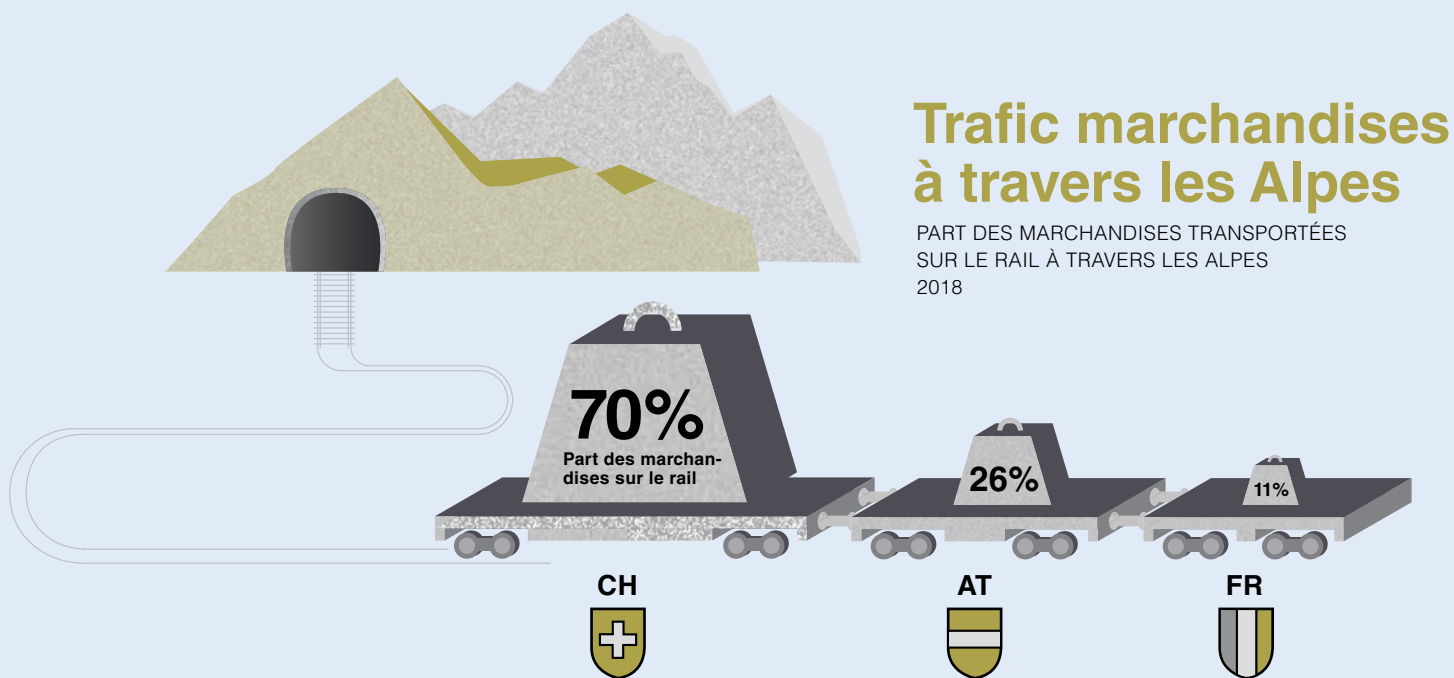
Le transport est un élément central de l'ensemble de la chaîne touristique de création de valeur. Souvent, le voyage est une expérience en soi (par exemple, le Golden Pass ou le Glacier Express). Seules les entreprises de transport purement touristiques comme les remontrées mécaniques ont toutefois conscience de cette importance. ■



Des chiffres en images

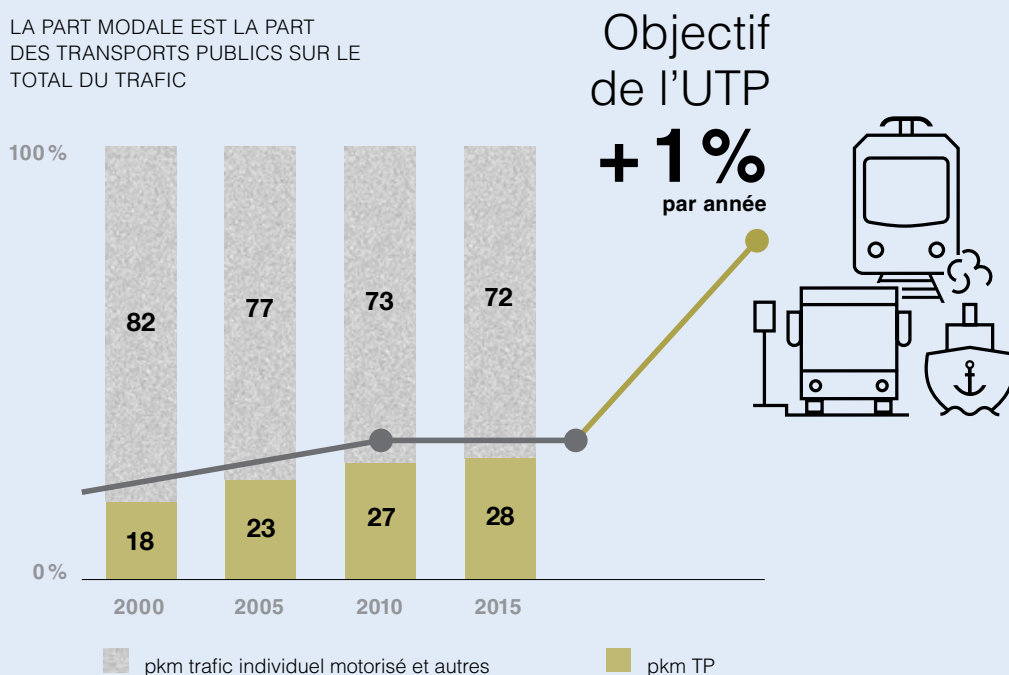
Les transports publics suisses dans les faits

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.



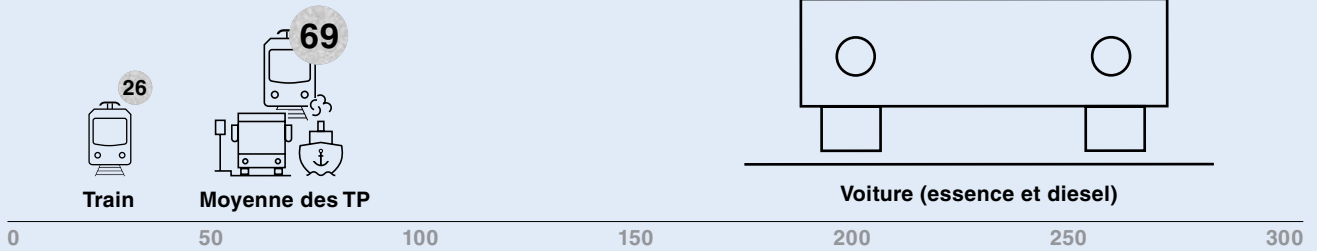
Part modale

LA PART MODALE EST LA PART DES TRANSPORTS PUBLICS SUR LE TOTAL DU TRAFIC



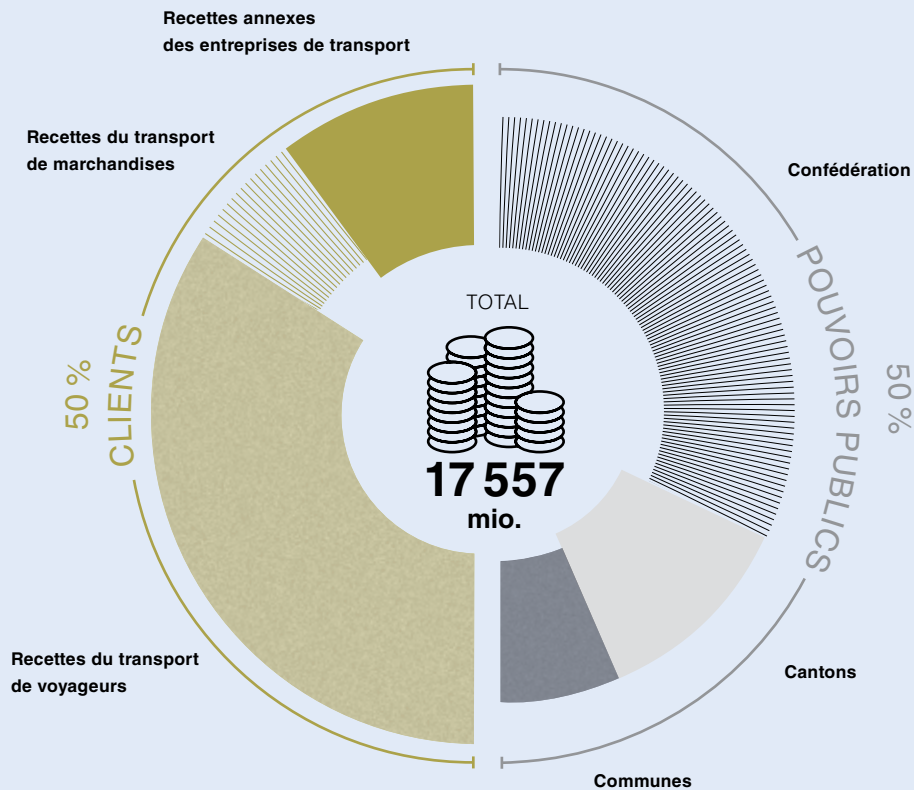
Environnement

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



D'où vient l'argent des transports publics?

EN FRANCS 2018





Interview de Jürg Balsiger, CEO de la Stanserhorn-Bahn

«Nous avons fait d'un inconvenient un atout»

Directeur débordant d'idées de la Stanserhorn-Bahn, Jürg Balsiger a souvent suscité beaucoup d'engouement dans le monde du trafic touristique et fait figure de génie du marketing, grâce notamment à son «CabriO». Dans une interview, il nous parle d'idées, de projets, de difficultés et de durabilité, et ose un regard vers l'avenir.

Jürg Balsiger, on ne cesse de lire que le trafic touristique et le trafic de loisirs auraient un grand potentiel en Suisse comme composantes de l'ensemble des transports publics. Qu'en pensez-vous?

Jürg Balsiger Je constate que, dans le trafic touristique, nous avons un autre type de clients. Ce ne sont pas des pendulaires, lesquels se comportent différemment et se déplacent à d'autres moments de la journée. Je vois un énorme potentiel chez les retraité(e)s – et il y en a beaucoup – mais aussi chez les personnes qui vieillissent. Une bonne partie d'entre elles sont attachées à la voiture, ignorent peut-être encore tout des transports publics et ne savent donc pas les superbes aventures à côté desquelles elles passent en n'empruntant pas les TP.

On dit aussi souvent que la considérable importance du trafic touristique est sous-estimée

par la population et la politique des transports. Comment le vivez-vous relativement à votre entreprise?

Par chance, je ne le vis pas. À l'inverse, dans les discussions portant par exemple sur les heures de départ le matin, je perçois plutôt une faible disposition à prendre le trafic touristique en compte. Les grands prestataires veulent mettre leurs capacités de transport à la disposition des pendulaires, mais, en tant qu'entreprise de remontées mécaniques, nous avons aussi un intérêt à ce que tous les visiteurs ne passent pas par la station aval entre 10h30 et 12h30. Nous serions donc passablement intéressés à ce que les trajets plus matinaux jusqu'à nous soient soutenus et rendus plus attrayants. Certes, il y a un conflit d'intérêts facile à comprendre, mais si toutes les parties font un pas vers les autres, on trouvera des solutions. Il ne faut pas l'oublier: le trafic touristique aide à porter le trafic commandé, le trafic régional.

L'UTP s'est fixé comme principal objectif en 2021 d'augmenter la part modale des transports publics. Quelles possibilités d'amélioration jugez-vous praticables, que ce soit pour le Stanserhorn ou de manière générale?

Toutes les entreprises de transport ont le devoir de promouvoir des excursions touristiques faisables en transports publics à partir du domicile – et d'y donner envie. Nous devons augmenter la prise de conscience qu'il n'est pas nécessaire de conduire jusqu'à un parking avant de prendre les installations. Je pense là à nouveau aux groupes-cibles mentionnés plus tôt. Les campagnes des transports publics doivent faire beaucoup plus en direction du trafic de loisirs et créer des offres d'excursion attrayantes. RailAway propose tout ce qu'il faut: les outils, les compétences, le savoir. Ce serait une décision stratégique que de donner cette importance à RailAway. Ils font un super job, mais ils manquent parfois de soutien de la part de la branche des TP.

Que pensez-vous du lien entre le Stanserhorn et les transports publics?

Que du bien. Je le remarque dans la collaboration avec les gens des CFF, qui se chargent des billets dégriffés. Ils sont si motivés et innovants, ce sont des inventeurs qui testent beaucoup de choses pour que cela marche. Le problème que l'on rencontre parfois est que l'utilité des billets de bout en bout disparaît lorsque les correspondances ne peuvent pas être tenues. Il faudrait dans ce cas quelqu'un placé plus haut qui décide «OK, allons jusqu'au bout de l'idée». Or les produits de niche que nous sommes ne sont que trop souvent oubliés. C'est aussi un peu notre faute, nous devrions nous faire entendre plus fortement et plus souvent.

Quelle importance a le développement durable pour les transports publics suisses et pour le tourisme?

La durabilité nous importe beaucoup! La Suisse et sa nature, ses montagnes, ses lacs et ses villes ne peut rester intacte que si nous agissons de manière durable. Le Stanserhorn est un endroit très fragile. On ne peut pas

arriver avec un marteau-piqueur, il faut faire preuve de retenue face à la nature. Concrètement, nous recueillons l'eau de pluie; l'eau du toit sert de boisson, celle de la terrasse va remplir les chasses d'eau. L'eau nous est donc livrée gratuitement par l'énergie solaire et la météo. Nous avons également des panneaux solaires sur le toit. Et ce n'est pas tout: nous ne vendons plus de bouteilles en PET dans notre restaurant, mais des bouteilles en verre. Les ingrédients de nos cuisines proviennent tous de Suisse ou de l'Arc alpin. Pour nos macarons du chalet, nous avons fait créer des pâtes spéciales à base de semoule de blé dur suisse. Voilà comment nous sommes durables.

Il ne faut pas l'oublier: le trafic touristique aide à porter le trafic commandé, le trafic régional.

Votre entreprise a déjà gagné deux fois le prix «Milestone», la plus haute distinction du tourisme suisse, et a plusieurs fois fait sensation à l'étranger. Que faites-vous mieux ou différemment que les autres entreprises touristiques?

Nous avons fait d'un inconvénient un atout: nos installations ont une capacité de transport limitée. Au lieu de nous en plaindre, nous nous sommes dit que c'était notre chance! Nous avons donc créé une ambiance presque familiale avec nos accompagnants et nos rangers, ce qui est extrêmement apprécié de nos visiteurs.

À côté des projets distingués et des slogans mentionnés, le caractère éminemment sympathique du personnel de la Stanserhorn-Bahn est en effet reconnu. Comment faites-vous pour transmettre votre enthousiasme à tous les employés?

On ne peut pas simplement aller dire aux collaborateurs: «Bon, à partir de maintenant, nous sommes tous sympas avec les clients.» La tâche principale incombe au management, qui engage le personnel. La question est: qui

Le protagoniste

Né en 1963, ayant grandi à Berne, marié et père de deux filles, Jürg Balsiger a accompli un apprentissage d'agent du mouvement aux CFF de 1980 à 1983, puis a travaillé à différents postes de l'ex-régie fédérale. Il a ensuite rejoint l'Office national suisse du tourisme (aujourd'hui Suisse Tourisme) et l'a suivi à New York, Francfort, Düsseldorf et Chicago jusqu'en 1993. En 1992, Balsiger a terminé sa formation de spécialiste en marketing CCI. De 1993 à 1997, il a œuvré en tant que directeur touristique à Brienz/Axalp, avant de prendre la tête de la Stanserhorn-Bahn en 1997.



est-ce que j'engage? Si l'on a déjà une base d'employés pour qui le verre est au moins à moitié plein, des gens qui sont heureux de l'endroit où ils travaillent, si leur cordialité n'est pas feinte mais vient du cœur, alors il est plus simple de trouver et d'engager de telles personnes. De plus, notre montagne appartient à la population, qui en est fière. Cela donne une base tout à fait différente dans les questions d'embauche.

Dans quelle mesure la Stanserhorn-Bahn est-elle touchée par la pandémie de coronavirus? Ou tourné autrement: avez-vous pu retirer quelque chose de positif de la pandémie?

Sans AG, la clientèle vient uniquement quand les prévisions météo annoncent des hautes pressions et du soleil. Les titulaires de l'AG se disent que la météo n'est pas terrible, mais que cela change vite en montagne.

Oui, nous avons vécu un échange intrasuisse d'une mesure jamais vue, il y a par exemple eu beaucoup plus de visiteurs de Suisse romande.

Déjà avant la pandémie, vous aviez une part très importante de visiteurs suisses, de 80 à 85%. Elle devrait s'être montée à presque 100% d'ici fin 2021.

Non, nous avons de la peine à maintenir le niveau d'avant-crise. La raison est simple: les Suisses ont découvert de toutes nouvelles destinations d'excursion en Suisse. De plus, passablement de destinations connues jusqu'ici pour leur tourisme hivernal ont été courues l'été et l'automne. De ce fait, en tant qu'excursion classique, nous n'avons pas progressé. Je suis toutefois convaincu que notre tour reviendra. Les Suisses ont découvert leur pays grâce au coronavirus, nous avons eu le plaisir d'accueillir de nombreux Romands et Tessinois.

La Stanserhorn-Bahn a commencé à accepter l'AG à 100%. Quelles ont été vos expériences?

Elles ont été très positives. Nous avons par exemple des visiteurs les jours où la météo n'attirait auparavant que

peu de monde. Sans AG, les clients viennent uniquement quand les prévisions météo annoncent des hautes pressions et du soleil. Les titulaires de l'AG réfléchissent autrement: la météo n'est pas terrible, mais cela change vite en montagne. Nous apprécions évidemment cette façon de penser et la fréquentation qui augmente en conséquence.

[L'acceptation de l'AG a donné lieu à certaines attaques plus ou moins virulentes de la part de la branche. Comment y avez-vous réagi?](#)

J'ai d'abord pris peur, parce que je n'avais jamais connu cela dans cette branche. Lorsque j'ai compris qui agissait pour quelles motivations et qui étaient les voix critiques derrière, j'ai bien réussi à y faire face. Mais oui, jusqu'ici je considérais notre branche comme une grande famille.

[Il y a bien cinq ans \(soit après l'ouverture du CabriO\), vous avez dit que suivrait une phase de consolidation sur plusieurs années. Après les projets distingués des mountain rangers et du CabriO, on se demande logiquement quel projet «unique au monde» viendra ensuite.](#)

Le Stanserhorn est un endroit très fragile. On ne peut pas arriver avec un marteau-piqueur, il faut faire preuve de retenue face à la nature.

Nous avons dû prolonger notre phase de consolidation à cause du Covid-19. Notre restaurant tournant a vingt ans; à l'époque, on avait refait toute la cuisine. Depuis, nous avons revu plusieurs fois notre concept d'exploitation, si bien que notre cuisine atteint aujourd'hui ses limites. Nous voulons nous orienter sur les nouveaux besoins. De plus en plus de visiteurs souhaiteraient profiter de l'ambiance et manger des plats plus raffinés que ce que nous offrons au self-service. Nous voulons un restaurant avec service à table, mais ce n'est pas possible avec notre cuisine actuelle. Le conseil d'administration s'est attaqué à cette question et d'autres.

[Vous dirigez la Stanserhorn-Bahn depuis 1997. N'avez-vous jamais eu envie d'assumer une fonction dirigeante dans une «grande» entreprise touristique ou de transports publics?](#)

Je me suis déjà posé cette question... et j'y ai toujours répondu assez rapidement: ma manière de diriger passe par les gens. Des gens dont je connais le nom, mais aussi le bagage. Je fonctionne comme cela. Et j'ai l'impression que, dans une grande entreprise avec des divisions et des chefs de secteurs, je n'aurais plus affaire qu'à des personnes qui doivent se rapporter à moi. Le lien avec la base ne se ferait plus comme aujourd'hui. Mon style de direction ne fonctionnerait plus comme ici, où je suis heureux.

[Pour finir, que fait Jürg Balsiger lorsqu'il n'est pas au Stanserhorn?](#)

Je fais de la randonnée, c'est vraiment mon passe-temps principal, mais j'aime aussi profiter de vacances en Suisse à vélo électrique. Et j'ai encore un autre hobby: une vieille Jaguar E, que je bichonne depuis les années 80. ■



La formation à l'UTP

Les TP ont besoin de centaines de spécialistes. Que fait l'UTP pour les trouver?

La branche des transports publics suisses est en mal de collaboratrices et de collaborateurs qualifiés, en particulier dans les métiers techniques. Des analyses approfondies ont montré qu'il faudrait presque 500 ingénieurs par année pour combler les besoins, dont une centaine parmi la relève. L'UTP s'attaque à ce problème au travers de son programme de formation en technique ferroviaire.

Le manque de spécialistes en technique ferroviaire et le lent recul du savoir-faire de la branche sont des problèmes que l'on observe depuis quelque temps. C'est un fait, le marché suisse du travail ne couvre la demande actuelle du rail en ingénieurs ni en qualité ni en quantité. Le Secrétariat d'État à la formation, à la recherche et à l'innovation constate d'ailleurs que, dans les professions dites «MINT» (mathématiques, informatique, sciences naturelles et technique), la bataille a débuté il y a longtemps.

La concurrence accrue à l'égard des ressources qualifiées a pour conséquence que le recrutement de possibles talents dans les métiers MINT commence de plus

en plus tôt. Et cela implique également que la question de la manière de trouver la relève nécessaire prend de l'importance.

Problématique identifiée dans la formation tertiaire

Des estimations chiffrent la vacance annuelle dans la branche ferroviaire à quelque 500 ingénieurs, dont une centaine parmi la relève. Le besoin élevé qui en résulte contraste fortement avec le faible enseignement de compétences spécifiques aux chemins de fer dans les cur-

sus techniques et dans les formations continues spécialisées.

Les universités, hautes écoles et hautes écoles spécialisées proposent des formations et formations continues largement standardisées dans le domaine technique. Les offres de formation spécifiques à la technique ferroviaire sont rares aussi bien en bachelor qu'en master, et également par rapport à nos pays voisins. De ce fait, à la sortie de «l'école», il manque souvent à la relève les compétences propres au rail requises pour satisfaire le monde du travail.

L'UTP a pris l'initiative d'un projet de formation en technique ferroviaire

Face à l'aggravation du manque de collaboratrices et collaborateurs qualifiés, le comité de l'UTP a chargé un groupe de travail, en décembre 2019, d'analyser la pro-

blématique et de chercher des solutions. Composé de représentants de différentes entreprises ferroviaires, le groupe de travail a élaboré un concept qui propose les orientations suivantes:

- augmenter la visibilité des carrières professionnelles de spécialistes et de cadres en technique ferroviaire afin de redorer le blason de la branche des chemins de fer face aux nouveaux venus;
- promouvoir un enseignement ciblé de compétences spécifiques au rail dans les cursus d'études techniques et dans la formation continue au travers d'une modularisation des offres de formation portant sur les connaissances du système et de la technique ferroviaires.

En mai 2021, le comité de l'UTP a décidé de mettre en œuvre le programme d'ici 2023, il a approuvé les fonds nécessaires pour ce faire et a octroyé la réalisation à un groupe de projet.





Mesures dans les hautes écoles: augmenter la visibilité et le réseau d'enseignants

Le système et la technique ferroviaires sont attrayants et porteurs d'avenir, mais trop peu connus des jeunes talents. Un facteur décisif est la visibilité des thèmes ferroviaires dans les hautes écoles (spécialisées). Celle-ci peut être améliorée par exemple par des travaux de diplôme, des exemples de cas ou des cas réels de la branche.

De manière générale, la formation tertiaire apprécie les chemins de fer, or elle peine souvent à trouver les enseignants capables de transmettre leurs connaissances et d'ouvrir des portes vers la branche. À cela s'ajoute la difficulté accrue à exercer comme enseignant à côté de son travail sur le terrain, lequel ne cesse de croître.

En renforçant l'activité et étoffant le réseau des enseignants au sein de la branche, l'UTP cherche à améliorer la situation. Ces mesures ciblent l'acquisition de relève et le développement de ses compétences. Les entreprises ferroviaires rencontrent plus rapidement les

ingénieurs de demain via les enseignants et conseillent les instituts de formation dans la conception de l'enseignement. De plus, les mesures contribuent à développer des formations et formations continues répondant à la demande, attrayantes et spécialisées, fondées sur les modules du projet (voir paragraphe suivant). Enfin, les efforts de l'UTP ont globalement un effet positif sur l'image de la branche et renforcent son attrait auprès des futurs ingénieurs.

Le Railway Summer Camp en guise de première mesure concrète

Une première mesure du projet de formation en technique ferroviaire a déjà vu le jour. Une quarantaine d'étudiantes et d'étudiants issus de toute la Suisse ont pu se familiariser avec la technique ferroviaire comme futur environnement de travail en participant il y a peu au premier Railway Summer Camp (voir l'article en page 34).

Des modules de formation continue

L'un des axes centraux du projet de formation consiste à élaborer des modules de formation et de formation continue dans cinq blocs, à savoir système ferroviaire, production ferroviaire, matériel roulant, interaction et infrastructure. Un module est une unité de 40 leçons au maximum qui se suffit à elle-même car synthétisant intelligemment un sujet. La modularisation de la formation permet de répondre au besoin croissant de formations individuelles.

Plusieurs modules peuvent former un CAS, plusieurs CAS un MAS. La conception des modules a commencé et s'attelle non seulement à élaborer des offres d'enseignement classiques dans des instituts de formation, mais surtout à revoir les solutions et offres de la branche en étoffant et retravaillant certains cours d'entreprises ou en introduisant des éléments plus pratiques comme des stages.

Un sondage réalisé auprès de la branche a montré que plus de vingt modules étaient jugés très urgents. Relativement aux offres de formation continue existantes, il s'avère que seize de ces modules existent déjà dans une forme similaire ou sont sur le point de voir le jour. Ils doivent donc être façonnés en priorité. Les modules prioritaires sont des modules de base posant le fondement des connaissances dans les domaines du système ferroviaire, de la production ferroviaire, du matériel roulant, de l'infrastructure et de l'interaction entre eux. Ils peuvent être suivis par des modules de construction et d'approfondissement.

La conception des modules doit être accompagnée de près par la branche afin que la mise en œuvre corresponde à la pratique et à l'état des connaissances. La branche est la seule à avoir le savoir-faire et l'expérience nécessaires. Des ressources en personnel doivent être libérées à cette fin. De plus, les entreprises doivent être prêtes à permettre à leurs collaborateurs désireux d'apprendre de suivre les modules souhaités.

En ce qui concerne ces formations continues modulaires, de premières mesures concrètes ont déjà pu être réalisées:

Le CAS «Bahnbau» dédié à la construction ferroviaire de la Haute école spécialisée bernoise transmet, à partir de l'automne 2021, des connaissances approfondies sur le cycle de vie de l'infrastructure ferroviaire. Il se compose de la gestion de projets et du maintien de la substance dans la construction ferroviaire et s'adresse aux chefs de projets, aux gestionnaires d'immobilisations et de portefeuilles actifs dans l'infrastructure ferroviaire, aux diplômés de hautes écoles non issus des chemins de fer et à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances de la construction ferroviaire.

À partir du printemps 2022, la Haute école spécialisée de la Suisse du nord-ouest proposera le CAS «Elektrische Triebfahrzeuge» sur le campus de Brugg-Windisch. Ce nouveau cursus s'appuie sur les recommandations de modules de l'UTP et contient notamment les suivants: bases du système ferroviaire, système de guidage du matériel roulant, systèmes d'entraînement électriques, interaction électrique, introduction à la gestion d'actifs, mise en service et sous-systèmes du matériel roulant. Le CAS s'adresse aux personnes qui travaillent dans la technique ferroviaire en tant qu'ingénieurs, techniciens ou chefs de projet et souhaitent approfondir ou élargir leurs connaissances.

Le «CAS Système ferroviaire» répond au besoin attesté envers une formation ferroviaire de base en français. L'objectif du CAS est de dispenser des modules sur les fondements du système ferroviaire, de la production et de la technique ferroviaire. La formation s'adresse aux francophones ayant récemment rejoint la branche (chemins de fer, autorités, fournisseurs). Les travaux préparatoires réalisés conjointement avec les TPF et la HEIA-FR sont en cours. Le début de la première volée est prévu à l'automne 2022.

Vous trouverez des informations régulièrement actualisées sur le programme de formation en technique ferroviaire sur notre site Internet: www.utp.ch/formation-technique-ferroviaire. ■

Offensive de la branche sur les spécialistes

Le premier Railway Summer Camp a été un véritable succès

Pour lutter contre le manque de relève qualifiée dans la branche, l'UTP a organisé à la mi-septembre 2021 le premier Railway Summer Camp, une formation-découverte qui a ouvert les coulisses de la technique ferroviaire à quarante étudiants.



Il manque plusieurs centaines de spécialistes dans la branche des TP suisses, en particulier dans les métiers techniques. L'UTP veut lutter contre cela et a décidé de lancer une offensive sous la forme du programme de formation en technique ferroviaire.

Le premier Railway Summer Camp (RSC) a eu lieu à la mi-septembre 2021 à la Haute école d'ingénierie et d'architecture de Fribourg. Lors d'ateliers et de visites, le camp a présenté les professions de la technique ferroviaire à une quarantaine d'étudiantes et étudiants de toute la Suisse. Le RSC a suscité un intérêt tel que le nombre de personnes admises initialement prévu a été doublé.

Après ce premier succès, les organisateurs planifient déjà la prochaine édition. Le RSC est un projet de coopération des partenaires de la branche: le BLS, les CFF, la Haute école d'ingénierie et d'architecture de Fribourg, Furrer+Frey AG, la SOB, l'Association suisse des entreprises de construction de voie (VSBTU) et l'UTP.

www.railway-summer-camp.ch



Pierre-André Pochon
et Eva Garcia
dans Forum



Reportage de
Julie Kummer



Les étudiants apprécient la découverte

Pourquoi les étudiantes et étudiants sacrifient-ils une semaine de leurs vacances pour participer au Railway Summer Camp? Nous avons posé la question à certains d'entre eux:



Simon Rohrer, 24 ans, étudiant en électrotechnique, Hochschule für Technik, Brugg-Windisch.

«Dans mes études, j'ai choisi l'option Électronique de puissance. Au Railway Summer Camp, je découvre un condensé d'autres aspects, et je trouve cela passionnant! Le fait de réunir des étudiants d'orientations très diverses au camp est aussi vraiment chouette.»



Tina Jutzeler, 26 ans, étudiante en génie civil, Haute école d'ingénierie et d'architecture, Fribourg.

«La mobilité sous toutes ses facettes m'a toujours intéressée. Les transports publics jouent un rôle capital dans la mobilité. Le Railway Summer Camp m'offre la possibilité de jeter un œil à ce monde professionnel. Je voulais absolument saisir cette chance.»



Giulia Delamotte, 24 ans, étudiante en sciences de l'énergie et de l'environnement, Scuola universitaria professionale della Svizzera italiana, Lugano.

«En Suisse, nous avons peut-être les meilleurs transports publics du monde. L'avenir appartient clairement aux transports publics. Voilà pourquoi je souhaite mieux connaître ce domaine. Si je travaillerai un jour dans la branche ferroviaire? Difficile à dire, je suis ouverte à beaucoup de choses.»



Remo Weber, 24 ans, étudiant en électrotechnique, Hochschule für Technik, Rapperswil.

«J'ai grandi le long d'une ligne de train. Il est donc presque logique que je me sois inscrit au Railway Summer Camp. Je peux très bien m'imaginer travailler un jour dans la construction ferroviaire. Ce serait vraiment cool que je puisse écrire mon travail de bachelor sur une problématique de technique ferroviaire.»



Carte blanche: Gregor Saladin

Les apprentis sorciers des transports publics

Déjà à l'école secondaire, nous avons appris en cours de biologie qu'une croissance démesurée n'est pas saine pour les plantes. Ce qu'on appelle l'hypertrophie («suralimentation») entraîne finalement la mort des plantes concernées. Depuis, nous savons qu'une pousse démesurée peut concerner non seulement les plantes, mais différents domaines de la vie. Le risque que les transports publics suisses subissent ce problème ne doit pas être écarté.

En 2016, le Fonds d'infrastructure ferroviaire a mis en place une source durable de moyens publics, garantissant la sécurité de la planification à l'égard de l'entretien, du renouvellement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. L'idée était séduisante et a été légitimée par un résultat clair comme de l'eau de roche lors de la votation populaire sur le projet FAIF en 2014.

Les moyens intarissables agissent comme de l'eau nutritive sur les plantes. Ils ont donné lieu à un boom de construction sur le réseau ferré, qui rappelle la naissance des chemins de fer au XIX^e siècle et qui est visible et perceptible par les voyageurs. Or les exigences de poursuite de la croissance ne cessent pas. Les actuels programmes d'aménagement à plusieurs milliards accélèrent encore le lobbying des cantons, des régions et des associations.

Aux projets monstres tels la liaison directe entre Aarau et Zurich, la gare souterraine de Lucerne, la poursuite vers le sud des NLFA au Tessin ou le nœud ferroviaire de Bâle s'ajoutent des souhaits motivés par la politique régionale, parmi lesquels les tunnels à voie étroite du Grimsel et de l'Oberalp ou le parc national. Ces projets et la morte-vivante Porta Alpina sont parfois soutenus avec une véhémence proche de l'éréthisme religieux.

Ainsi, des attentes irréalistes envers les performances des transports publics sont appuyées par des arguments politiques régionaux, environnementaux et climatiques pas franchement pertinents. Les opposants sont rares, même à l'idée que les très sympathiques trains de nuit puissent considérablement réduire le trafic aérien intra-européen. Quiconque – moi compris – prend le train par conviction doit reconnaître que chaque nouvelle offre ferroviaire ne crée pas de plus-value et n'entraîne qu'un faible changement.

Il est également difficile de défendre la fin de vie artificiellement anticipée de matériel roulant fonctionnel, qui soit finit à la casse, soit fournit de bons et loyaux services pendant encore des décennies dans d'autres pays (trams zurichois et bâlois en Europe de l'Est). Ou encore

L'auteur

Né en 1956, Gregor Saladin est à la retraite depuis juin 2021. Il a travaillé environ la moitié de sa vie en tant que journaliste, l'autre moitié à la communication de l'Administration fédérale. Ces dix-neuf dernières années, il a œuvré à l'Office fédéral des transports, où il a notamment coorganisé les fêtes d'inauguration des tunnels de base du Gothard et du Ceneri.

rouille comme les anciennes rames privées à Madagascar. On consomme ainsi des quantités d'énergie grise justifiée par les prétendus besoins des voyageurs, plus poussés par le marketing que véritables, et par l'interprétation très stricte de la loi sur l'égalité pour les handicapés, et on n'aide en rien à améliorer le bilan carbone de la Suisse.

Lorsqu'on lui demande son avis en votation, la population fait preuve d'une forte sensibilité pour séparer le nécessaire du désirable. En juin dernier, la prolongation de la ligne de tram 14 du réseau bâlois, de Pratteln à Augst, a essuyé le non. Personnellement, je regrette ce résultat étant donné que je suis émotionnellement lié aux trams depuis quasiment ma naissance: j'ai grandi à côté du dépôt de la Birseckbahn. Rationnellement, je salue toutefois que la croissance soit régulièrement remise en question, également dans les transports publics.

Sans cela, l'aménagement ferroviaire pourrait répéter l'histoire de l'apprenti sorcier dans le film Fantasia de Walt Disney. Le balai ensorcelé par l'apprenti (ou dirait-on aujourd'hui «apprenant»?) transporte inlassablement ses seaux d'eau, inonde toute la maison et finit par presque noyer le protagoniste. Qui oserait risquer que les excellents transports publics suisses périssent du fait de leur succès, de leur hypertrophie? Voilà pourquoi un peu plus de modestie et moins de politique symbolique ne serait pas déraisonnable de temps à autre également dans la mobilité. ■

Portrait: l'Union des transports publics

L'UTP contribue à façonner l'histoire à 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 et conviviaux, et informe le public de l'importance des transports publics, de leurs défis et de leur contribution majeure aux objectifs climatiques.



L'UTP est l'association de la branche des transports publics et compte 141 membres. Issus des chemins de fer, des bus, des trams, 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, et ce dans le respect de l'environnement.

Les transports publics font bouger et animent la Suisse, contribuant à la compétitivité élevée du pays. Le maintien de cet atout constitue le principal objectif de l'UTP. L'association 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, notamment dans le cadre

de nombreuses commissions dédiées à un thème particulier, au sein du comité, ou comme en 2021 en commandant et en présentant au public une étude consacrée à l'amélioration de la répartition modale.

L'UTP représente les positions élaborées en son sein auprès du Parlement, des offices fédéraux, des cantons ou de la population. En sens inverse, l'association recueille également des idées de l'extérieur, par exemple de la part du monde politique, des autorités, de la science et de la technologie (concernant notamment la numérisation), mais aussi de la clientèle.

L'UTP tient à la transparence dans toutes ses affaires et au respect en tout temps des dispositions du droit des subventions. Son secrétariat est situé à Berne. ■

Assemblée générale 2021

L'UTP au cinéma à Schaffhouse

L'assemblée générale 2021 de l'UTP a eu lieu à Schaffhouse.

Les principaux points abordés ont été le paquet d'aides Covid destiné aux transports publics suisses, avec la revendication de l'UTP d'inclure le trafic local et le trafic touristique, et l'augmentation de la répartition modale en faveur des TP.

Le modèle de l'assemblée générale de l'UTP a fait ses preuves: un apéritif dînatoire à proximité immédiate des stands des exposants, à Schaffhouse dans le dépôt des bus dernier cri, l'AG dans une salle fermée, un apéritif dans l'un des hauts lieux de la ville hôte...

À Schaffhouse, c'est surtout quant à la «salle fermée» que l'on a innové. L'assemblée générale, dirigée de main de maître par le président Renato Fasciati, s'est tenue dans deux très grandes salles de cinéma juxtaposées. Les intervenants œuvraient en chair et en os dans la première, alors que les débats étaient retransmis en direct sur la toile de la seconde. Même les votes sur les objets – tous incontestés – ont été réalisés en parallèle dans les deux salles.

Voici les membres du comité directeur et du comité de l'UTP (ci-contre, en haut)

Renato Fasciati* (RhB), Fabian Schmid* (RBS), Thomas Baumgartner (AB), Denis Berdoz (tpg), Dominik Brühwiler (ZVV), Andreas Büttiker (BLT), Serge Collaud (tpf), Vincent Ducrot* (CFF), Ralf Eigenmann (VBSG), Stefan Kalt (RVBW), Matthias Keller* (VBG), Thomas Kuchler (SOB), Fernando Lehner (MGB/GGB), Marco Lüthi (VBZ), Christine Maier (vb/tbb), Fredy Miller (ASm), Thomas Nideröst* (SBW), Christian Plüss* (PAG), Daniel Reymond (TRAVYS), Daniel Schafer (BLS), Stefan Schulthess (SGV), Bruno Schwager (vbsh), Roman Stingelin (AAGL), Martin von Känel (TMR), Pascal Vuilleumier (tpn), Cyrill Weber* (zvb), Philipp Wegmüller (railCare).

*Membre du comité directeur de l'UTP ■



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