

FOCUS

tp

2023/24

Sommaire

Éditorial

5 Ne pas freiner la reprise

Stratégie énergétique de l'UTP

6 La branche veut augmenter son efficacité énergétique de 30 %

Interview de Matthias Rücker, responsable Efficacité énergétique aux CFF

11 Qu'est-ce que l'efficacité énergétique ?

Politique des transports : les principaux objets

13 Les transports publics au menu des instances politiques

Les principales activités de l'association

17 Augmentation de la part modale et stratégie énergétique : l'UTP s'engage dans des sujets d'importance

Lutte contre le manque d'ingénieurs

26 Le programme de formation en technique ferroviaire se poursuit en 2024

Interview du directeur de l'OFT, Peter Füglistaler

30 « Continuer d'aménager les transports publics à ce rythme ne résoudra pas les problèmes à venir »

Répartition modale

34 La hausse de la part modale reste l'un des principaux objectifs de l'UTP

Le directeur du BLS Daniel Schafer à propos des trains directs entre Bienne et l'Oberland bernois

38 « La nouvelle offre séduit »

Brève interview de Helmut Eichhorn, directeur de l'Alliance SwissPass

39 « Toutes les mesures d'assortiment de l'Alliance SwissPass visent à augmenter la compétitivité des TP »

Planification du trafic et aménagement du territoire dans les zones urbaines

40 Des villes et des TP attractifs : voici comment faire

Carte blanche à Celina Spiess

44 « Il est grandement temps qu'il y ait plus de femmes dans ces métiers »

Formation dans les transports publics

46 Le paysage de la formation dans les transports publics évolue

Assemblée générale 2023 de l'UTP

48 La branche accueille Albert Röstli

Impressum

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

Rédaction : Roger Baumann

Conception : Marion Aland, Philipp Ladrach

Traduction : Bruno Galliker, Floriane Moerch

Illustrations : © photos

p. 4 : Alliance SwissPass, T. Hodel | pp. 5, 31, 33 : UTP, T.Hodel | p. 6 : CarPostal | p. 9 : SMC
p. 11 : E. M. García | p. 14 : tl | pp. 16, 37, 39, 43 : Alliance SwissPass, T. Loosli | p. 20 : GGB
p. 23 : UTP | p. 23 : tl | pp. 26, 28, 29 : CFF | p. 27 : UTP, C. Strub | p. 35 : VBZ | p. 35 : vbsg | pp. 35, 41 : vb-tpb, D. Weiss
p. 38 : P. Salzmann | p. 43 : SOB | p. 45 : C. Spiess

Impression : Vögeli AG, Langnau

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

Éditorial

Ne pas freiner la reprise

Nous pouvons le dire avec soulagement : la pandémie de coronavirus appartient au passé et notre clientèle emprunte à nouveau les transports publics autant qu'avant les « années Covid », voire davantage. Ce sont de bonnes nouvelles. En parallèle, l'importance du trafic de loisirs va croissant.

C'est précisément ce trafic de loisirs qui met notre branche à contribution et présente un grand potentiel. Nous devons mettre à profit la tendance et chercher à répondre aux besoins de nos clientes et clients. À propos de profiter de tendances : les transports publics sont très actifs, par exemple par rapport à la répartition modale. Ils ont entrepris des actions concrètes telles qu'améliorer nettement l'assortiment jeunesse à la mi-2023 et mettre en place des nouveaux trains expressément destinés au trafic de loisirs. Nous ne pouvons cependant pas nous reposer sur nos lauriers et sommes appelés à réaliser d'autres mesures.

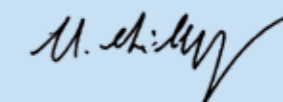
La branche est également active face à un autre défi d'actualité : le financement du trafic régional voyageurs. Face aux mesures d'économies budgétaires lancées par le Conseil fédéral, l'Union des transports publics s'engage

résolument afin d'éviter une diminution précipitée de l'offre régionale des transports publics. En effet, une péjoration de l'offre fait diminuer la satisfaction de la clientèle, puis le nombre de clients et de courses, et en fin de compte les recettes des entreprises de transport. Ce manque à gagner doit cependant être assumé par les commanditaires, à savoir la Confédération et les cantons, si bien que l'effet d'économies est plus ou moins nul, mais les dégâts pour les transports publics suisses immenses.

Les mesures d'économies annoncées ne doivent pas non plus ralentir le passage des transports publics routiers à des entraînements propres. Cela constituerait un très mauvais signal vis-à-vis des défis climatiques actuels. Nous sommes confiants quant au fait que nous trouverons des solutions avec les commanditaires et les instances politiques afin que les transports publics suisses, efficaces énergétiquement et excellemment conçus, puissent continuer à assumer pleinement leur très important rôle dans les villes, en campagne, pour les déplacements liés au travail et dans le trafic de loisirs.



Renato Fasciati, président de l'UTP

Ueli Stüchelberger, directeur de l'UTP





Stratégie énergétique de l'UTP

La branche veut augmenter son efficacité énergétique de 30 %

Au printemps 2023, l'UTP a présenté sa stratégie énergétique, adaptée selon les dernières évolutions. Ses principaux objectifs sont d'augmenter l'efficacité énergétique et de produire et d'utiliser davantage d'énergie renouvelable afin de parvenir à une exploitation neutre en CO₂ à partir de 2040. Derrière ces objectifs, on retrouve, au niveau stratégique, l'idée que les transports publics contribuent à ce que la Suisse atteigne les objectifs climatiques et énergétiques qu'elle s'est fixés.

La situation ayant poussé à la révision de la stratégie énergétique de l'UTP était claire : si l'on veut atteindre les objectifs de la Stratégie énergétique 2050 de la Confédération, l'énergie doit être utilisée plus efficacement et provenir de sources renouvelables. La branche des transports publics voulant apporter sa pierre à l'édifice, l'UTP a décidé de réviser ses propres objectifs en matière d'énergie. La stratégie retravaillée a été approuvée au printemps 2023, et présentée notamment à l'occasion du colloque « La mobilité et les TP de demain », qui s'est tenu en mai à Bienne.

La stratégie énergétique de l'UTP met l'accent sur quatre orientations :

- Amélioration de l'efficacité énergétique
- Production et utilisation d'énergie renouvelable
- Entraînements propres dans les transports publics routiers
- Conditions-cadres réglementaires et communication favorables

Amélioration de l'efficacité énergétique

Les entreprises de transport entendent augmenter leur efficacité énergétique de 30 % d'ici 2050. Des mesures ciblées sont nécessaires pour ce faire.

La plus grande part de la consommation d'énergie de l'exploitation est due à l'énergie d'entraînement. C'est dans ce domaine que se situe le plus important levier de réduction de la consommation. L'objectif est de réduire la consommation d'énergie d'entraînement et de miser selon les possibilités sur de nouvelles formes d'entraînement efficaces.

Acquisition et entretien de matériel roulant

L'industrie des constructeurs et des fournisseurs joue un rôle-clé dans les efforts en vue d'améliorer l'efficacité énergétique des transports publics. Cela concerne aussi bien la construction de nouveaux véhicules que les optimisations de l'entretien du matériel existant.

Lors de l'acquisition de nouveau matériel roulant et de nouveaux véhicules, les entreprises de transport tiennent compte de critères d'efficacité énergétique et choi-

sisent les meilleures solutions possibles. En cas de modernisation de matériel roulant et de véhicules existants, des composants et des matériaux permettant d'améliorer l'efficacité énergétique sont employés lorsque cela est possible.

Exploitation

L'exploitation est continuellement améliorée à l'aide d'horaires optimisés, de cours de conduite et de différents systèmes d'assistance à la conduite. Cela permet de promouvoir une conduite efficace et d'éviter des arrêts de trains superflus et les redémarrages énergivores qu'ils impliquent.

Tous les autres domaines, tels que le chauffage, la ventilation et la climatisation des véhicules, sont examinés quant à leur efficacité énergétique et améliorés en continu. Ces mesures peuvent comprendre des adaptations de composants (chauffage, éclairage, génératrices auxiliaires, etc.) ou du guidage (p. ex. optimisation des processus et de l'exploitation).

Infrastructure et bâtiments

L'infrastructure est exploitée avec la meilleure efficacité énergétique possible, par exemple en recourant à des chauffages d'aiguillages sensibles à la température ou à un éclairage efficace de zones de voies, quais et affichages. Les bâtiments des entreprises de transport tels que les gares, les ateliers et les bureaux sont optimisés énergétiquement (isolation, optimisation du chauffage, de la ventilation, etc.). Lors de transformations ou de nouvelles constructions, les standards usuels de construction énergétiquement efficace sont appliqués.

Monitoring

La branche des transports publics veut connaître et pouvoir justifier ses progrès en matière d'efficacité énergétique. Les entreprises de transport collectent des chiffres indicateurs permettant des comparaisons qui servent à mieux connaître et à pouvoir mesurer leur consommation énergétique, ainsi qu'à évaluer si les objectifs d'amélioration sont atteints. Les entreprises de transport encouragent une évaluation agrégée à l'échelle de la branche.

Production et utilisation d'énergie renouvelable

La branche des transports publics est décidée à donner la priorité aux énergies renouvelables et à accroître son degré de responsabilité propre en la matière, et partant à améliorer la sécurité d'approvisionnement de la Suisse. L'exploitation des transports publics sur la route et le rail doit être neutre en CO₂ d'ici 2040.

Les entreprises de transports publics sur la route et sur le rail s'engagent à utiliser exclusivement des énergies renouvelables d'ici 2040 dans l'ensemble de leur organisation respective. Elles font en sorte que des surfaces appropriées des terrains et installations de leur propriété soient reliées et utilisées pour la production d'énergie renouvelable dans la mesure où cela est techniquement possible et judicieux sur le plan économique-énergétique.

Les entreprises de transport mettent à la disposition d'autres entreprises pour la production d'énergies renouvelables des surfaces adaptées qu'elles n'utilisent pas elles-mêmes à cette fin. La collaboration ne se limite pas à l'énergie solaire, mais comprend aussi la production d'autres énergies renouvelables.

De plus, les entreprises de transport recherchent des synergies avec des tiers, par exemple pour l'échange de chaleur, d'eau ou d'énergie. Dans ce contexte, elles évaluent en particulier l'utilisation de courant ferroviaire par d'autres segments des transports publics, par exemple pour la recharge de bus électriques, afin d'augmenter encore le recours aux énergies renouvelables dans les transports publics.

Entraînements propres dans les transports publics routiers

Le passage rapide des flottes de bus diesel à des technologies d'entraînement respectueuses de l'environnement est une contribution centrale des transports publics en vue d'atteindre les objectifs énergétiques et climatiques de la Suisse. De nombreuses entreprises de transport procèdent déjà activement à cette transition. La branche des transports publics s'efforce de faire passer l'ensemble des bus à des motorisations propres et veut les exploiter exclusivement à l'aide d'énergies renouvelables d'ici 2040.

Ce passage entraîne d'importants coûts supplémentaires pour l'achat et l'exploitation. La branche doit bénéficier d'un financement de lancement efficace et rapidement applicable de la part de la Confédération et d'aides financières à l'investissement de la part des instances communales et cantonales tirées des budgets des transports et des futurs projets d'agglomération.

Service de coordination

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

Standardisation

La branche vise, là où cela est judicieux, une standardisation de la mobilité électrique dans les transports publics routiers correspondant à l'évolution technologique. Grâce à des effets d'échelle, la standardisation doit avoir des effets positifs sur les acquisitions et assurer ainsi l'interopérabilité des véhicules sur différents réseaux de lignes.



Conditions-cadres réglementaires et communication favorables

Avec l'avancée de la décarbonation du trafic individuel motorisé (TIM), les transports publics risquent de perdre une partie de leurs avantages environnementaux aux yeux du public. Ils resteront cependant le moyen de transport le plus efficace d'une part énergétiquement et d'autre part sur le plan de l'utilisation d'espace, grâce à leur capacité à transporter un grand nombre de personnes ou des tonnages élevés. Les entreprises de transport et l'UTP assurent une communication active et coordonnée afin de montrer les avantages des transports publics aux instances politiques et au public.

La branche est décidée et prête à augmenter son efficacité énergétique et sa production d'énergie. Dans la pratique, le manque de mécanismes de financement et d'incitations constitue souvent un important obstacle à la réalisation. Des conditions-cadres économiques et réglementaires bien conçues et des incitations ciblées sont capitales pour la mise en œuvre accélérée de mesures en ce sens.

Colloques et manifestations spécialisées

- L'UTP organise régulièrement des colloques de branche consacrés à des sujets énergétiques afin de promouvoir l'échange de connaissances et de garantir l'interconnexion entre les acteurs de la branche.
- En collaboration avec ses commissions, l'UTP organise des ateliers pour les spécialistes de la branche lors desquels des évolutions technologiques et des exemples de bonnes pratiques sont présentés.
- L'UTP organise chaque année un « Forum Énergie durable » en coopération avec l'Office fédéral des transports (OFT).

Plateformes d'information et d'échange

- L'UTP exploite des plateformes en ligne (« Plateforme Énergie », « Plateforme d'information pour les modes d'entraînement propres dans les transports publics routiers ») accessibles à tous ses membres. Des documents de base, des possibilités de promotion, des fiches de bonnes pratiques, des informations de fond et des rapports d'expérience y sont disponibles.
- Le groupe de travail « Énergie durable » de l'UTP se réunit régulièrement afin d'approfondir le transfert d'informations et de connaissances entre les entreprises de transport et d'accompagner activement la mise en œuvre de la stratégie énergétique de l'association.
- L'UTP assure l'accès au service de coordination « Nouveaux modes d'entraînement des bus de transports publics » et la diffusion des connaissances qu'il collecte.

Politique et autorités

- L'UTP œuvre sur le plan politique et auprès des autorités en vue de la mise en place d'incitations et de conditions-cadres favorables à des entraînements respectueux de l'environnement, à la production et à l'utilisation d'énergies renouvelables et à l'augmentation de l'efficacité énergétique des transports publics. Elle s'engage afin que les projets et mesures des transports publics dans le domaine énergétique puissent être financés et soient encouragés.

- L'UTP s'engage activement pour l'acceptation de la loi sur la protection du climat et la nouvelle version de la révision de la loi sur le CO₂. Cette dernière revêt une importance capitale pour la décarbonation des transports publics routiers.
- L'UTP s'engage en faveur de la poursuite du partenariat couronné de succès avec l'OFT dans le cadre de la stratégie énergétique 2050 dans les transports publics (SETP 2050).

Vision 2050

Les transports publics constituent un système efficace et performant de transport de voyageurs et de marchandises.

L'UTP se fixe les objectifs suivants pour 2050, en comparaison avec 2022 :

- L'efficacité énergétique augmente de 30 % à l'échelle de la branche (prestations de transport, infrastructure, immobilier).
- La répartition modale évolue nettement en faveur des transports publics aussi bien dans le trafic voyageurs que dans le trafic marchandises.
- La branche des transports publics augmente sensiblement sa propre production d'énergie et contribue ainsi à la sécurité d'approvisionnement.
- Les transports publics sur le rail et sur la route utilisent exclusivement des technologies d'entraînement respectueuses de l'environnement après 2040.
- L'ensemble des besoins énergétiques de la branche des transports publics sont couverts par des sources renouvelables à partir de 2040.

Télécharger la stratégie énergétique de l'UTP. ■



Interview de Matthias Rücker, responsable Efficacité énergétique aux CFF

Qu'est-ce que l'efficacité énergétique ?

Matthias Rücker, responsable Efficacité énergétique aux CFF, nous explique clairement ce que l'on entend par ce terme et l'illustre à l'exemple du mode veille.

[Matthias Rücker, en tant que profane, on croit savoir ce qu'est l'efficacité énergétique, jusqu'à ce qu'on essaie de la définir. Comment l'expert que tu es la définit ?](#)

L'efficacité énergétique, c'est utiliser l'énergie de la manière la plus valable et économique possible. Par exemple, un chauffage est efficace énergétiquement lorsqu'il atteint sa finalité, soit tenir un bâtiment au chaud, avec peu d'énergie. Cela ne signifie pas qu'il fasse sombre dans le bâtiment et qu'on y grelotte en hiver.

[Y a-t-il une unité, comme les mètres ou les calories, pour mesurer l'efficacité énergétique ?](#)

Dans le trafic voyageurs, on mesure l'efficacité énergétique à la consommation d'énergie nécessaire pour transporter une personne sur un kilomètre; dans le trafic de marchandises, il en va de même pour transporter une tonne nette. Cela permet de comparer l'efficacité énergétique de différentes formes de transport, que ce soit sur le rail, la route ou dans les airs. Il y a donc deux leviers: accroître l'occupation des moyens de transport ou diminuer la consommation d'énergie.



[Prenons un train InterCity roulant de A à B avec x passagers. Comment peut-on améliorer son efficacité énergétique ?](#)

Le plus simple serait d'inciter davantage de personnes à prendre cet InterCity afin d'augmenter son occupation. Dans le train lui-même, il y a différents leviers au niveau technique : améliorer l'efficacité de l'entraînement, des systèmes de confort tels que le chauffage, la ventilation et la climatisation, ou encore de l'éclairage. De manière générale, tous les éléments du train qui consomment de l'énergie peuvent devenir moins énergivores, comme les appareils dans nos ménages privés.

[Peux-tu donner un exemple concret de la manière d'accroître l'efficacité énergétique d'un tel train ?](#)

Les trains consomment de l'énergie non seulement quand ils roulent, mais aussi quand ils attendent leur tour de service. Un exemple d'augmentation de l'efficacité énergétique est ce qu'on appelle le mode veille : lorsque des voitures voyageurs sont parkées, elles passent automatiquement en mode veille. La température intérieure est réduite, mais ne descend jamais plus bas que 10 degrés Celsius. Un ordre de réveil informe les voitures de leur prochain engagement et ramène la température au niveau demandé. Cette mesure permet d'économiser 61 gigawattheures par année, soit la consommation électrique de 15 000 ménages suisses.

[À voir les trains à grande vitesse japonais par exemple, aux lignes on ne peut plus élégantes, on pourrait se demander pourquoi les trains suisses sont si massifs. Ne peut-on rien faire à cet égard pour améliorer l'efficacité énergétique ?](#)

De par leur vitesse très élevée, les TGV et Shinkansen sentent beaucoup la résistance de l'air. Réduire cette résistance comporte en effet un potentiel d'économie d'énergie : moins la locomotive doit fournir d'efforts du fait d'un bon aérodynamisme, meilleure est l'efficacité énergétique. En Suisse, les vitesses sont bien moins importantes, si bien que l'on peut moins économiser d'énergie.

Transformer des trains existants coûte très cher et n'est généralement pas rentable. Par conséquent, on optimise l'aérodynamisme lorsque l'on achète de nouveaux trains.

[Quittons les voies ferrées et examinons un bus. Le passage des moteurs à combustion à des entraînements électriques fait l'objet de grandes discussions. À la fin, la prestation que le bus doit fournir reste toutefois la même. Est-ce que cette conversion en vaut vraiment la peine de ton point de vue ?](#)

L'efficacité des moteurs se mesure à leur rendement. Celui-ci indique quel pourcentage de l'énergie fournie sert véritablement à faire avancer le véhicule. En conduisant normalement, le rendement d'un moteur à combustion est d'un bon 20 %, le reste est de la chaleur perdue. Il en va autrement avec un moteur électrique, qui utilise environ 80 % de l'énergie fournie pour le déplacement. Un véhicule électrique est donc environ trois fois plus efficace qu'un véhicule équipé d'un moteur à combustion conventionnel.

[Quels objectifs quantitatifs et quels délais se sont fixés les CFF en matière d'énergie ?](#)

Les CFF suivent un programme d'économie d'énergie depuis 2010. L'objectif est de consommer 30 % d'énergie de moins que les prévisions de 2010 d'ici 2030. Nous voyons aux quantités absolues que nous sommes sur la bonne voie : ces dix dernières années, 15 % de trains supplémentaires ont circulé sur le réseau CFF, mais notre consommation électrique a diminué de 6 %. Les mesures fonctionnent et contribuent à renforcer l'avantage environnemental du rail. ■

Politique des transports : les principaux objets

Les transports publics au menu des instances politiques

De nombreux objets politiques occupent actuellement le Parlement, et donc l'Union des transports publics. Les plus importants du point de vue des objectifs climatiques sont la loi climat et la révision de la loi sur le CO₂. Vue d'ensemble.

Après la loi climat, place à la révision de la loi sur le CO₂

Le peuple a nettement accepté le contre-projet à l'initiative sur les glaciers, aussi appelé « loi sur la protection du climat », en juin 2023. L'UTP s'était engagée pour le oui, notamment au sein d'un comité dédié.

La loi sur la protection du climat ancre l'objectif du zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050. Elle contient des mesures concrètes pour y parvenir, telles qu'un programme d'investissement pour le remplacement rapide des anciens chauffages à mazout, à gaz et électriques. En faisant campagne pour le oui, l'UTP a montré que, sur les questions climatiques, les transports publics font partie de la solution au lieu de n'être que spectateurs. Si la loi avait été refusée, les perspectives auraient été encore plus difficiles pour la révision de la loi sur le CO₂.

L'UTP juge globalement positive la nouvelle loi sur le CO₂, car elle comprend de nombreuses mesures d'encouragement judicieuses qui profitent notamment aux transports publics.

Des points importants exigés par notre association ont été intégrés au projet, parmi lesquels le soutien financier aux bus à motorisation propre.

Voici les principaux éléments :

Le trafic ferroviaire voyageurs international (trains de nuit compris) doit être soutenu à hauteur de 30 millions de francs au maximum par année jusqu'en 2030. Le Parlement doit prononcer à cette fin un crédit de 180 millions de francs dans le cadre d'un arrêté fédéral distinct.

La Confédération doit promouvoir les entraînements propres dans les transports publics routiers en soutenant jusqu'en 2030 l'achat de véhicules électriques et l'électrification de l'entraînement des bateaux dans le transport concessionnaire de voyageurs par des contributions pouvant atteindre 47 millions de francs par année. Le crédit correspondant de 282 millions de francs doit être accordé par le Parlement à travers un arrêté fédéral.

Le montant des contributions se monte dans le trafic régional voyageurs à 75 % des coûts d'investissement supplémentaires après déduction de tous les moyens d'encouragement, et à 30 % dans le trafic local et le trafic touristique. Bien qu'il soit question d'« entraînements électriques », le soutien ne dépend pas de la technologie employée.

Le transport concessionnaire de voyageurs est actuellement exonéré de l'impôt sur les huiles minérales sur la route et dans la navigation. L'article qui ordonne cette exonération doit être purement et simplement supprimé au 1^{er} janvier 2026. Pour l'UTP, cette date arrive trop tôt et est critique. L'association s'engage pour que la disposition soit supprimée plus tard pour les transports publics routiers et pour que la navigation reste exonérée de l'impôt sur les huiles minérales.

Finances fédérales 2024 : économiser sur le dos des transports publics contredit les objectifs climatiques

À la fin juin 2023, le Conseil fédéral a annoncé ses mesures d'économie pour les prochaines années. Dans les transports publics, non seulement les apports au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) seront réduits, mais les subventions du trafic régional voyageurs diminueront également, de 7,8 % en 2024 par rapport au budget 2023.

Les transports publics jouent un rôle capital dans la poursuite des objectifs climatiques de notre pays. Moyens de transport propres et très efficaces énergétiquement, ils font partie de la solution. Le passage des TP routiers à des bus équipés de motorisations respectueuses de l'environnement représente un défi considérable, qui ne pourra pas être atteint dans un délai raisonnable sans aides de la Confédération. La branche des transports publics ne peut pas appliquer les exigences d'économies de la Confédération dans la mesure demandée.

L'UTP veut apporter sa pierre à l'édifice. Elle ne s'oppose donc pas fondamentalement aux économies réclamées. Par exemple, la réduction des apports au FIF

n'est évidemment pas une mesure souhaitée par l'UTP, mais au vu des finances fédérales, l'association ne la combat pas non plus. Il en va autrement du trafic régional voyageurs. Là aussi, l'UTP ne se dresse pas contre toutes les adaptations de l'horaire, en particulier pas contre certaines réductions de l'offre qui ont du sens pour la clientèle.

L'UTP veut apporter sa pierre à l'édifice et ne s'oppose pas fondamentalement aux économies réclamées.



Il y a néanmoins trois domaines où l'UTP refuse catégoriquement les mesures d'économie. Les points suivants sont ses « lignes rouges »:

- L'horaire ne doit pas être péjoré dans les régions (majoritairement campagnardes) où les cadences sont faibles.
- Les améliorations de l'offre déjà prévues ne doivent pas être stoppées.
- Les projets de passage de flottes de bus du diesel à des technologies d'entraînement propres ne doivent être ni interrompus ni repoussés.

Les économies imposées à court terme sont tout à fait inefficaces dans les transports publics, car une grande partie des coûts y sont fixes et que la part des coûts variables est très faible. De plus, une diminution de l'offre entraîne une baisse de la fréquentation, et partant des recettes.

Augmenter la part des transports publics sur l'ensemble du trafic est le levier le plus fort pour atteindre les objectifs climatiques dans le domaine de la mobilité.

Programme en faveur du trafic d'agglomération : 4^e génération

L'UTP soutient la quatrième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération, qui met l'accent sur le prolongement de trams, le passage des bus à des entraînements propres et des projets d'envergure dans les régions de Bâle, Zurich et Genève. L'instrument des « projets d'agglomération » et le cofinancement par la Confédération ont fait leurs preuves.

Mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet ferroviaire de l'UE

L'Union européenne a décidé de nouvelles étapes d'harmonisation dans son quatrième paquet ferroviaire. La reprise de ces règlements dans le droit suisse nécessite une petite révision de la loi sur les chemins de fer, révision que l'UTP soutient sans réserve.

Il s'agit d'un premier pas important en vue de l'adhésion de la Suisse à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA). Pour la Suisse, le paquet revêt surtout une grande importance pour le trafic ferroviaire transfrontalier. Il est évident que la Suisse a intérêt à avoir des règles aussi équivalentes que possible à celles de l'UE, certaines exceptions étant toujours autorisées. De plus, l'équivalence des dispositions permettrait une procédure d'homologation simplifiée avec une reconnaissance mutuelle entre l'UE et la Suisse.

Pour l'UTP, ce tunnel ne constitue pas une priorité, car il existe en Suisse des projets d'aménagement sensiblement plus importants, susceptibles de contribuer à augmenter la part modale des transports publics.

Tunnel multifonctionnel du Grimsel

Dans le cadre du message relatif à l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et à la Perspective Rail 2050, le Conseil fédéral a reçu le mandat contraignant d'intégrer le tunnel multifonctionnel du Grimsel aux programmes d'aménagement, de prononcer les crédits nécessaires à l'avant-projet et de coordonner l'avancée du projet de tunnel ferroviaire à celui du projet de réseau électrique, afin de pouvoir prendre la décision de réalisation de la variante de câblage parallèlement à celle relative au projet ferroviaire.

Le projet de tunnel du Grimsel prévoit un tube ferroviaire à une voie entre Innertkirchen et Oberwald. La nouvelle ligne à haute tension du Grimsel doit être réalisée sous terre en même temps que le tunnel.

Pour l'UTP, ce tunnel ne constitue pas une priorité, car il existe en Suisse des projets d'aménagement sensiblement plus importants, susceptibles de contribuer à augmenter la part modale des transports publics.

Perspective Rail 2050: deux motions exigent l'achèvement de la « Croix fédérale de la mobilité »

Dans le cadre de la perspective RAIL 2050, le Conseil fédéral est chargé par deux motions quasiment identiques de se concentrer avant tout sur la réalisation et l'achèvement de la « Croix fédérale de la mobilité ». Il doit accorder une attention toute particulière à une vision d'ensemble, afin de planifier et de réaliser tous les tronçons manquants des transports de longue distance d'une frontière à l'autre, sur l'ensemble du territoire suisse, aussi bien du nord au sud que d'est en ouest. L'achèvement rapide de la « Croix fédérale de la mobilité » doit être mis en perspective avec le réseau international de transport de voyageurs et avec la politique de transfert. À cette fin, le Conseil fédéral propose les budgets supplémentaires nécessaires.

La volonté de continuer à promouvoir les transports publics suisses est depuis toujours un sujet central de l'UTP. Pour celle-ci, il est capital d'optimiser autant que possible l'utilisation du réseau existant et de planifier et prioriser les projets d'aménagement sous l'angle de l'utilité pour l'ensemble du système. L'Office fédéral des transports poursuit la même orientation avec les « Perspectives d'évolution du transport 2050 ». Pour l'UTP, il est contre-productif de monter la Confédération et les cantons l'une contre les autres.

Le réseau ferroviaire doit être développé de façon évolutive en mettant l'accent sur l'utilité pour la clientèle, tant dans le trafic voyageurs que dans le trafic marchandises. Même si l'intention est bonne, des slogans tels que « Croix fédérale de la mobilité » ne mènent pas au but. ■

Les principales activités de l'association

Augmentation de la part modale et stratégie énergétique : l'UTP s'engage dans des sujets d'importance

Le rapport final du groupe de travail « Répartition modale », comprenant nombre de mesures et recommandations concrètes, et la nouvelle stratégie énergétique de l'UTP ont été deux des principaux travaux de la faïtière, parmi tant d'autres.

Voici une vue d'ensemble.

Colloque « La mobilité et les TP de demain » : comment les transports publics contribuent-ils au tournant énergétique ?

Comment les transports publics contribuent-ils au tournant énergétique ? Cette question était au centre du colloque de l'UTP « La mobilité et les transports publics de demain » organisé le 3 mai 2023 à Bienne pour quelque 200 spécialistes.

La réponse à la question en une phrase : les transports publics contribuent largement au tournant énergétique. Les passionnants exposés et ateliers ainsi que la table ronde ont montré ce que la branche fait déjà et ce qu'elle prévoit pour continuer d'améliorer significativement son efficacité énergétique, économiser l'énergie et en produire davantage elle-même.

D'importants changements auront lieu dans les transports publics routiers : les flottes de bus des transports publics doivent passer intégralement à des entraînements propres d'ici 2040, voire avant dans plusieurs villes. La manifestation a montré de façon impressionnante que les transports publics font partie de la solution dans le débat énergétique et climatique.

Voir également l'article sur la stratégie et les sujets énergétiques dès la page 6.

Répartition modale

L'augmentation de la part modale des transports publics reste un objectif phare de l'UTP. Voyez à ce sujet les informations à partir de la page 34.



Des TP attrayants pour une mobilité urbaine durable

En Suisse, les villes et les agglomérations sont exploitées de manière intensive et toujours plus dense. Cela péjore les conditions-cadres favorables à des transports publics performants. Dans une prise de position publiée en février 2023, l'UTP a décrit les défis rencontrés et les mesures nécessaires pour que les TP puissent contribuer à une mobilité urbaine attrayante.

La densification des espaces urbains entraîne des conflits d'objectifs. Les mesures visant à apaiser le trafic et les réaffectations de zones ont des conséquences négatives sur les transports publics et augmentent les coûts d'investissement. Les TP s'en retrouvent affaiblis et plus chers.

Dans sa prise de position, l'UTP décrit les défis rencontrés et les champs d'action permettant aux TP de faire profiter les zones urbaines et les agglomérations de leurs atouts demain comme aujourd'hui.

- Une mobilité urbaine durable nécessite des transports publics attrayants et performants. Ponctualité, fiabilité, qualité et temps de trajet attrayants doivent être garantis.
- L'UTP ne s'oppose pas fondamentalement aux mesures d'apaisement du trafic et aux réaffectations de zones dans les espaces urbains.
- Les mesures d'apaisement du trafic et les zones 30 requièrent des mesures compensatoires favorables aux transports publics. La limitation de la vitesse à 30 km/h n'est pas toujours judicieuse et doit constituer une exception sur les axes principaux.
- Du côté des pouvoirs publics, il faut des mesures ciblées et une approche étroitement coordonnée entre les entreprises de transport.

L'Union des transports publics vise un dialogue poussé avec les villes. Elle cherche des solutions convenant à la branche, aux collectivités et aux villes, poursuivant toutes l'objectif de villes attrayantes.

Rendez-vous à la page 40 pour lire l'article détaillé sur ce sujet.

Un groupe de travail actif face à la possible pénurie d'électricité

Les transports publics dépendent d'un approvisionnement fiable et sûr en électricité. Début septembre 2022, le comité de l'UTP avait approuvé des recommandations à l'intention des membres de l'association. Ceux-ci ont été nombreux à les suivre.

Outre sur les diverses mesures (volontaires) aux mains des ET, telles que réduire la température dans les véhicules, le groupe de travail Pénurie d'électricité de l'UTP a travaillé sur des scénarios dans le cas où les autorités auraient imposé des restrictions.

Révision du TRV sans interdiction absolue de bénéfices

Lors de la session d'hiver 2022, le Parlement a approuvé la révision de la loi sur le transport de voyageurs (réforme du TRV). Celle-là ne comporte pas de modifications fondamentales, mais donne suite à des évolutions sensées et clarifie certaines dispositions quant aux décomptes relevant du droit des subventions.

La révision du trafic régional voyageurs prescrit un standard de présentation des comptes moderne aux entreprises touchant des indemnités. La loi détaille de plus qu'aucun bénéfice ne peut être calculé dans le trafic régional commandé par la Confédération et les cantons et précise comment employer les gains imprévus.

Dorénavant, les entreprises de transport doivent reverser la moitié des éventuels bénéfices réalisés grâce aux offres commandées par les pouvoirs publics à une réserve spéciale servant à couvrir de possibles pertes ultérieures. Le projet prévoit en outre des conventions d'objectifs de plusieurs années entre les commanditaires et les entreprises de transport.

Atelier « Garage 23 » sur les bus électriques

La branche des bus est en mutation. Les bus diesel sont progressivement remplacés par des véhicules neutres en CO₂. Ce changement concerne certes les véhicules, mais également largement l'infrastructure, soit les dépôts et les ateliers. Afin de montrer quelles adaptations peuvent être nécessaires quant au personnel et à l'infrastructure, la commission Technique et exploitation Bus (CTEB) a organisé un workshop de formation et formation continue. Après l'édition germanophone en mars, un atelier a été dispensé en français au dépôt des TPG en mai.

La transformation des flottes a en effet d'importantes conséquences sur le personnel d'atelier. Il doit apprendre à laisser tomber les moteurs à combustion, réservoirs de diesel et boîtes automatiques pour se familiariser avec les entraînements électriques et les grosses batteries.

Soutien au développement du trafic marchandises

Dans une prise de position commune répondant à la consultation sur les conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse, l'UTP, la LITRA, l'association des chargeurs (VAP), l'ASTAG et la communauté d'intérêts Trafic combiné se sont exprimées, en février 2023, en faveur d'un fret performant sur le territoire. Les associations demandent des efforts en vue de la modernisation des moyens et installations de production ainsi qu'un financement initial du trafic de réseau, sous forme de mécanismes de subvention et de d'incitation.

Les cinq organisations soulignent vouloir un trafic marchandises ferroviaire fort et durable sur tout le territoire. Il joue un rôle crucial économiquement parlant. Il contribue largement à la sécurité de l'approvisionnement, à la poursuite des objectifs climatiques et énergétiques et à la mise en œuvre de la politique d'aménagement de la Confédération. Or sa part sur l'ensemble du transport de marchandises stagne, voire diminue. Il est donc urgent d'agir au profit de conditions-cadres avantageuses.

Afin que le rail et la route puissent continuer de se concurrencer quant aux offres logistiques, les entreprises de marchandises doivent faire un grand pas vers l'automatisation et les composants numériques.

Net oui à la variante 1

Dans le projet soumis à la consultation, le Conseil fédéral proposait, en guise de première variante, de renforcer le trafic marchandises par une modernisation technique et organisationnelle du fret ferroviaire et de la navigation sur le Rhin.

L'UTP s'est clairement exprimée en faveur de cette variante, jugeant cette modernisation indispensable. Seule la mise en œuvre de la variante 1 permet par ailleurs de maintenir, de réorienter et de promouvoir le trafic par wagons complets isolés (TPWCI) et de faire en sorte que le transport par rail assume un rôle plus important dans la logistique intérieure.

Rapport sur le transfert : pour une prolongation du soutien financier à la chaussée roulante

Le Conseil fédéral a demandé au Parlement de poursuivre le financement de l'offre de la chaussée roulante, mais uniquement jusqu'à fin 2026.

L'UTP salue cette revendication, tout en demandant une prolongation du financement de deux années supplémentaires, jusqu'à fin 2028. La chaussée roulante est un produit judicieux pour les semi-remorques non grutables, lequel transfère chaque année entre 80 et 100 000 camions sur le rail. Puisque les capacités des terminaux du nord de l'Italie seront réduites en 2027 et 2028, il est capital que la chaussée roulante soit encore exploitée ces deux années. La prolongation souhaitée par l'UTP a trouvé une majorité dans les deux Chambres.

Lors de l'arrêt de la chaussée roulante à la fin 2028, une stratégie et des mesures seront nécessaires pour permettre aux poids-lourds concernés de continuer à emprunter le rail et ainsi éviter un retour sur la route. Pour atteindre l'objectif politique de transfert, les entreprises de transport doivent être incitées à investir dans des semi-remorques grutables et des caisses mobiles afin d'employer le trafic combiné non accompagné.

Restructuration des thèmes ferroviaires

La nécessité et le besoin de collaborer au sein de la branche sont particulièrement forts dans le domaine du système ferroviaire. Face à des sujets complexes et interdisciplinaires, impliquant généralement plusieurs parties prenantes, les compétences et responsabilités actuelles des organes sont insuffisamment claires et entraînent de longues clarifications.

Une nouvelle organisation de ces sujets vise à clarifier tout cela. Il s'agit également de tenir compte des ressources toujours plus limitées des entreprises pour le

travail de milice. Les thèmes ferroviaires concernent les chemins de fer à voie normale et métrique, les tramways et les trains à crémaillère.

Pour parvenir à cette clarification des compétences et responsabilités, il est nécessaire que les commissions de l'UTP et les groupes d'experts et de travail soient davantage mis en réseau, de manière ciblée.

Par conséquent, une nouvelle commission « Production ferroviaire voyageurs » voit le jour aux côtés des commissions existantes Infrastructure et Trafic marchandises ferroviaire. Le nouvel organe se concentre sur les aspects de planification, d'exploitation et de technique des véhicules et sur les sujets politiques et réglementaires directement liés.

De plus, un comité de guidage (STASS) « Système ferroviaire » sera mis sur pied pour coordonner globalement les sujets ferroviaires interdisciplinaires, soit en particulier les trois commissions Infrastructure, Production ferroviaire voyageurs et Trafic marchandises ferroviaire, ainsi que le programme RTE. Pour ce faire, il peut

mettre en place des groupes de travail directement affiliés. Bien qu'impliqué dans ce STASS, le programme RTE restera organisé comme précédemment : la direction (PL) RTE dirige tout le programme, sous la surveillance de la haute direction (POL) RTE.

Nouveau guide de planification sur les interfaces de transports

Les offres des lieux de correspondance et des gares ont fortement évolué ces dernières années : les offres de transports publics ont été développées et davantage reliées aux transports individuels, la demande a augmenté, l'espace disponible s'est raréfié. C'est dans ce contexte qu'un groupe de travail de la commission Infrastructure (KIS) de l'UTP a élaboré le guide de planification « Interfaces de transports » afin de mettre à disposition des bases, des méthodes pratiques et des exemples en vue du développement des interfaces de transports.

Les exigences et les demandes accrues font face à des surfaces et des espaces limités, à des installations et des bâtiments existants – et à de nombreux acteurs impliqués. Une concertation continue entre ces acteurs et une prise de coresponsabilité sont nécessaires pour créer de bonnes interfaces de transports. Cette demande s'inscrit dans le contexte politique : la Confédération, les cantons, les villes et les communes souhaitent renforcer la mise en réseau des transports et de l'aménagement du territoire et planifier ensemble les interfaces de transports, tels qu'ils en ont décidé dans la « Déclaration d'Emmenbrücke » en septembre 2021. Avec le guide de planification « Interfaces de transports », l'UTP apporte une contribution orientée vers la mise en œuvre dans la discussion sur les interfaces de transports, positionne la branche des TP comme un acteur important et soutient la concrétisation des activités du « Programme interfaces de transports » du DETEC visant une augmentation de la part modale des transports publics.

Les exigences accrues font face à des espaces limités, à des installations et des bâtiments existants – et à de nombreux acteurs impliqués.

La question centrale est la suivante : comment les acteurs (Confédération, cantons, communes, gestionnaires de l'infrastructure, prestataires de mobilité, propriétaires fonciers) coordonnent-ils la réalisation de leurs intérêts à tous les horizons temporels, afin de pouvoir fournir des solutions conviviales même lorsque les surfaces sont limitées ? Le guide de planification met à disposition des bases, des approches, des méthodes et des exemples appropriés pour répondre à cette problématique.

Vous pouvez télécharger le guide de planification ici :



Monitoring réglementaire central actualisé deux fois par an

L'UTP met à la disposition de ses membres un suivi, actualisé deux fois par année, des nouvelles dispositions légales fédérales ayant un lien avec leur travail. Ce monitoring prend la forme d'un tableau Excel pourvu de filtres ou de fichier PDF.

Les membres de l'association peuvent télécharger les fichiers ici :



Un groupe pour coordonner la mise en œuvre de la LHand

Les prescriptions de la loi pour l'égalité des handicapés doivent être appliquées d'ici la fin 2023, pourtant ce ne sera pas partout le cas. Vu l'importance croissante de la thématique, il est essentiel que la branche coordonne bien ses diverses activités. Le comité de l'UTP a mis sur pied un groupe à cette fin, pour une durée limitée.

La branche s'active de toutes parts en vue d'appliquer la LHand. Beaucoup a déjà été fait mais certains aspects, tels que les transports de remplacement, la classification des bordures d'arrêt ou encore la mise en œuvre dans les cantons, comportent encore de nombreux points d'interrogation ou travaux à réaliser.

Le groupe de coordination LHand poursuit les objectifs suivants :

- Dresser une vue d'ensemble des activités en cours du côté des entreprises de transport et des gestionnaires d'infrastructure
- Coordonner les interlocuteurs répondant aux questions des entreprises et des commissions de l'UTP
- Coordonner les informations internes à la branche
- Assurer une communication externe et envers les médias uniforme
- Coordonner l'implication d'acteurs externes

Clips vidéo sur l'efficacité énergétique des TP

Les transports publics sont très efficaces énergétiquement dans le trafic voyageurs comme marchandises, ils contribuent ainsi à protéger le climat (voir à ce sujet les pages 6 et suivantes). La population n'en a toutefois pas toujours conscience. Pour y remédier, l'UTP a fait produire dix petites vidéos, en français, allemand et italien, illustrant de manière ludique ce qui fait que la branche est si respectueuse de l'environnement. Les vidéos peuvent être téléchargées gratuitement par les membres de l'UTP pour une plus large diffusion, par exemple lors de manifestations publiques, sur les écrans publicitaires des véhicules ou sur les réseaux sociaux. Leur production a été soutenue financièrement par l'OFT, dans le cadre de la Stratégie énergétique 2050 des transports publics.

Consultation sur « RAIL 2050 »

Dans sa prise de position, formulée en octobre 2022, sur les programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et la perspective RAIL 2050 soumis à la consultation, l'UTP a salué la vision portée, mais demandait également une considération plus globale et l'absence de restriction du développement aux petites et moyennes distances. La faïtière juge évidemment l'objectif d'une augmentation marquée de la part modale des transports publics positivement puisqu'elle y travaille elle-même depuis plus d'une année.

Des prescriptions d'économies fixées à courte échéance sont pour le moins inefficaces car une grande partie des coûts sont fixes et déjà donnés.

Le Conseil fédéral souhaite réorienter sa stratégie à long terme sur les prochaines étapes d'aménagement. La perspective RAIL 2050 remplace celle à long terme de 2012, qui visait en priorité à supprimer les goulets d'étranglement et à étoffer les cadences.

Pour augmenter la part des TP dans la répartition modale, le réseau ferroviaire doit continuer d'être aménagé à l'avenir. L'UTP salue le fait d'attendre le message 2026 pour prendre de premières décisions sur l'évolution du rail à long terme. D'ici là, il convient d'analyser dans le détail les conditions-cadres qui s'appliqueront au matériel roulant (compensation du roulis), de terminer les études en cours et de réaliser en priorité celles qui doivent encore l'être, et de réviser le concept d'offre 2035.

La révision des étapes d'aménagement 2025 et 2035 doit miser sur la stabilité, la production de l'offre et une utilité pour la clientèle la plus élevée possible. L'UTP applaudit les travaux prévus, en particulier la modification proposée par le Conseil fédéral à propos de l'aménagement complet du tunnel de base du Lötschberg.

Colloque sur le trafic régional

En novembre 2022 à Olten, une bonne soixantaine de personnes ont échangé sur les aspects réglementaires du trafic régional voyageurs à l'occasion d'un colloque spécialisé organisé par l'UTP. Des représentants des entreprises de transport, de l'OFT et d'autres sociétés ont discuté en particulier des conséquences de la réforme du TRV, des travaux actuels sur les conventions d'offres et de l'avancée de la problématique de la « guidance ».

Le format de la manifestation a permis de transmettre des actualités aux membres de l'association ne travaillant pas dans les commissions et d'intensifier l'échange entre les personnes directement impliquées.

Nouveau portail sur les courses à vapeur

Depuis le printemps 2023, le portail en ligne www.vapeur-suisse.ch dresse la liste des nombreuses offres de trains, trams et bateaux à vapeur proposées en Suisse. La version numérique est venue remplacer la brochure papier. ■



Statistiques

Faits et chiffres utiles sur les transports publics suisses



Efficacité énergétique

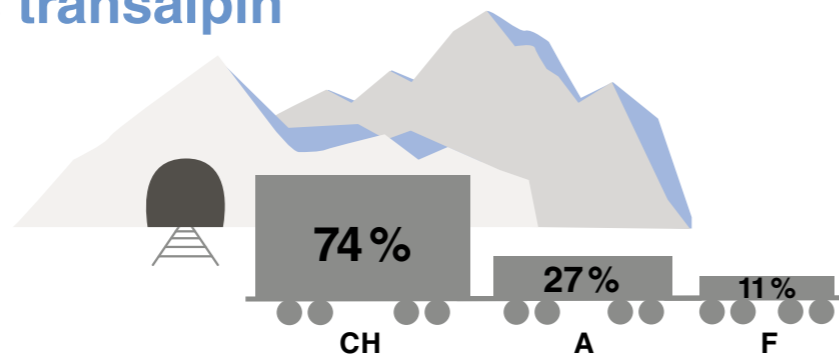
DANS LE TRAFIC VOYAGEURS, EN ÉQUIVALENT MÉGAJOULES PAR PERSONNE-KILOMÈTRE; DANS LE TRAFIC MARCHANDISES, EN ÉQUIVALENT MÉGAJOULES PAR SILLON-KILOMÈTRE.

Trafic voyageurs

Trafic marchandises

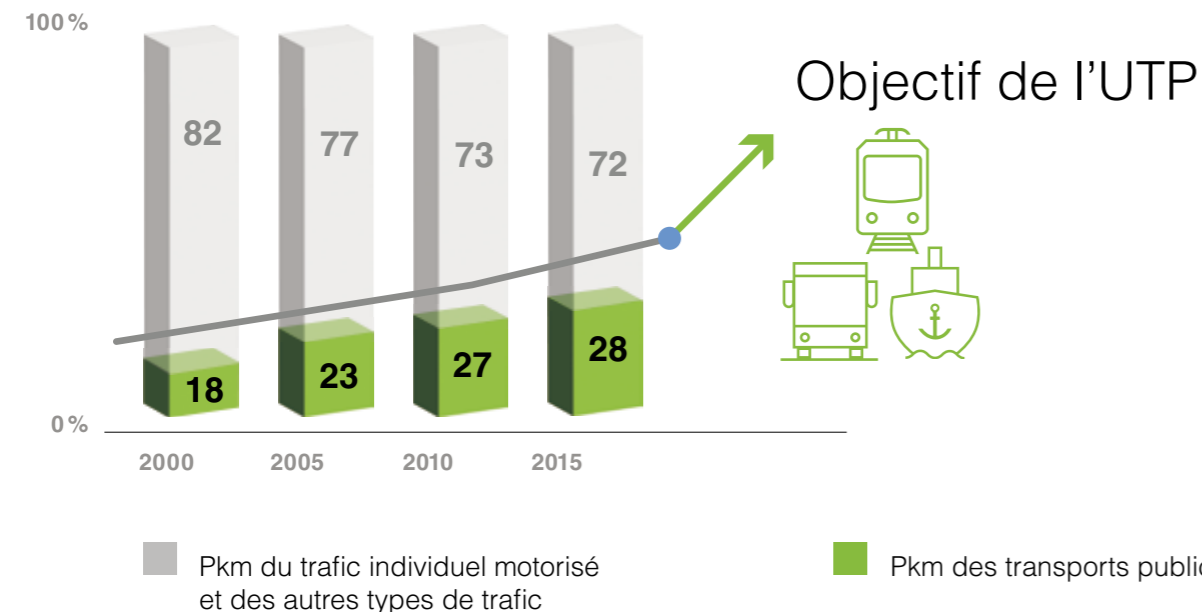
Trafic marchandises transalpin

PART DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES SUR LE RAIL À TRAVERS LES ALPES. 2021



Part modale

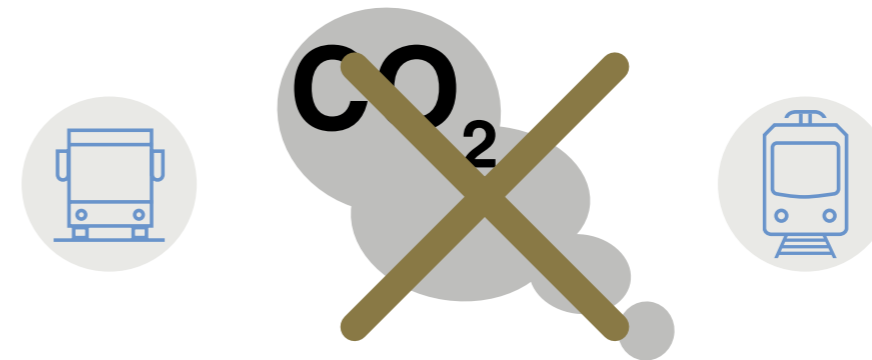
LA PART DES TRANSPORTS PUBLICS SUR L'ENSEMBLE DU TRAFIC DOIT CONTINUER À AUGMENTER.



Objectifs de la stratégie énergétique de l'UTP

100% d'énergies renouvelables dans les TP

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

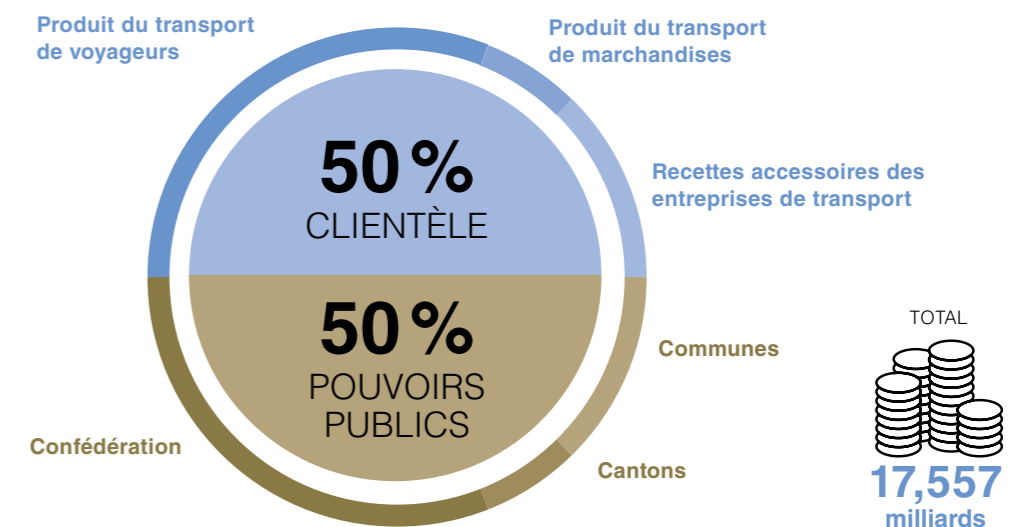


Neutralité CO₂

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

Financement des transports publics

EN FRANCS 2018





Lutte contre le manque d'ingénieurs

Le programme de formation en technique ferroviaire se poursuit en 2024

Cela fait des années que la branche constate un manque de spécialistes dans le domaine de la technique ferroviaire et la disparition des connaissances systémiques y relatives. C'est un défi que nous devons relever, et qui requiert des actions. En décembre 2019, le comité de l'UTP a par conséquent chargé le groupe de travail « Formation en technique ferroviaire » d'analyser la situation et de définir des mesures.

Le groupe de travail a estimé la vacance à quelque 500 ingénieurs par année, dont 100 venus de la relève. Il a conclu que l'image parfois négative de la branche auprès des jeunes contribuait à ce que peu d'entre eux se lancent dans une carrière ferroviaire. De plus, le besoin élevé de spécialistes contrastait beaucoup avec le maigre enseignement de connaissances et compétences des chemins de fer dans les cursus des hautes écoles et des formations continues spéciales proposées au personnel technique.

Afin d'obtenir de premiers résultats dans un horizon proche et d'examiner leur efficacité, des mesures ont été prises en mai 2021 en particulier quant aux formations continues et à la collaboration avec les hautes écoles. Le « programme de formation en technique ferroviaire » comprend des mesures visant à motiver la relève de manière ciblée, à promouvoir les formations et formations continues spécifiques et à améliorer l'image de la branche.

De plus, la coopération au sein de la branche est renforcée, et la collaboration avec les prestataires de formation resserrée. La codirection du programme se compose d'un représentant des CFF et d'un représentant de l'UTP. Les entreprises de chemins de fer et de l'industrie soutiennent le programme par leur engagement dans les groupes de travail des sous-projets. La plupart des mesures seront réalisées d'ici fin 2023.

Collaboration avec les hautes écoles

La situation sur le marché du travail reste tendue. Dans les cursus techniques, on forme moins de personnes que le niveau global de la demande. Voilà pourquoi la branche investit spécifiquement sur une mise en réseau anticipée des étudiantes et étudiants et sur le développement des compétences propres au système ferroviaire pendant les études.

Le système et la technique ferroviaire peuvent se montrer très attrayants pour les ingénieurs de demain, notamment du fait des nouvelles technologies, mais aussi de la variété des domaines abordés. L'augmentation de la visibilité des matières de technique ferroviaire souligne la diversité des connaissances qui peuvent être acquises en formation et transférées dans la pratique. Concrètement, le rapport à la pratique passe par les travaux de diplôme, exemples de cas et exemples réels tirés du quotidien.

« Les ingénieurs pour le rail, le rail pour les ingénieurs », voilà l'intitulé du Railway Summer Camp. Ce camp de quatre jours offre une plongée dans les métiers techniques du rail aux futurs ingénieurs. Connaissant un véritable succès depuis son lancement en 2021, le camp est proposé chaque année depuis.



Formation continue

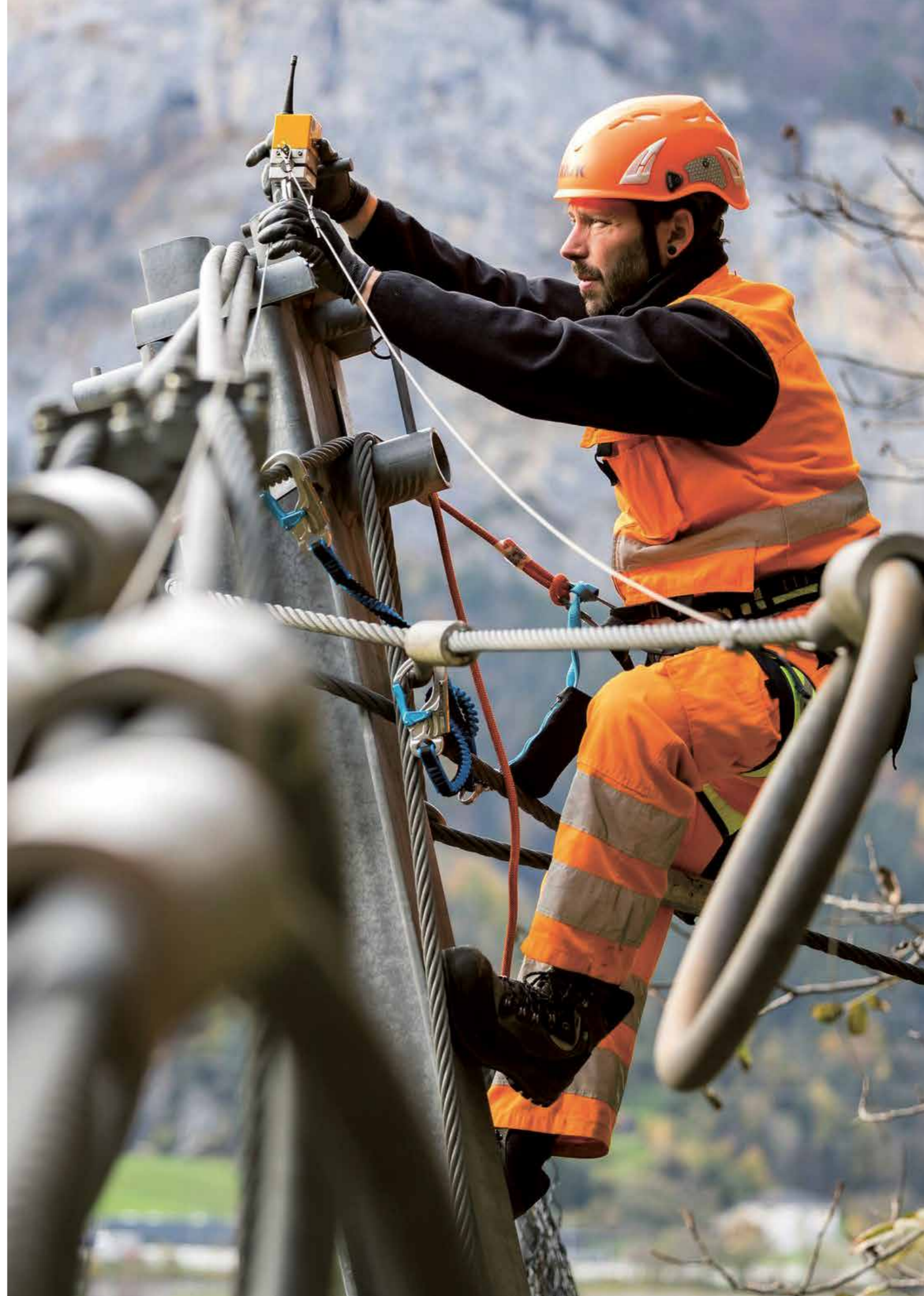
Le développement de nouvelles offres de formation continue couvre dorénavant une bonne partie des modules demandés. Tous ne sont toutefois pas encore largement étayés et durablement ancrés. Si la recherche d'intervenants se fait généralement sans accroc, il y a encore du potentiel dans la promotion des formations auprès des professionnels. Par conséquent, les prestataires de formation continueront d'aider à la communication en l'axant sur les canaux pertinents. Proposer une vue d'ensemble des offres actuelles se révèle très utile.

La première phase du projet a mis l'accent sur le niveau ingénieur. Le fait que le programme de formation soit de plus en plus connu permet d'envisager des formations continues à d'autres niveaux de formation afin de répondre à des besoins différents.

Poursuite du programme

Le comité de pilotage du programme a décidé de le prolonger jusqu'à fin 2025 en conservant son organisation. Les mesures relatives à la relève seront affinées et professionnalisées. Dans la formation continue, les activités actuelles seront consolidées, et de nouvelles mesures seront évaluées, puis mises en œuvre selon un ordre de priorité défini. De plus, le programme de formation en technique ferroviaire doit être étendu à d'autres segments du niveau tertiaire. Les diplômés et diplômées du niveau secondaire ne font en revanche pas partie du groupe-cible puisqu'ils bénéficient d'autres initiatives de la branche.

Dans tous les sous-projets, on a constaté que le succès de la réalisation dépend fortement de l'engagement et de la collaboration des entreprises de chemin de fer et des partenaires de la branche. Externaliser ces prestations à des tiers n'est possible que de manière limitée. Du fait des ressources en personnel nécessaires aux groupes de travail, réaliser les mesures pas à pas revêt toujours une grande importance. Le facteur décisif pour la réussite du programme reste donc la mise à disposition des ressources nécessaires de la part de la branche. ■



Interview du directeur de l'OFT, Peter Füglistaler

« Continuer d'aménager les transports publics à ce rythme ne résoudra pas les problèmes à venir »

Cela fait plus de treize ans que Peter Füglistaler dirige l'Office fédéral des transports. Dans notre interview, il se retourne sur les événements marquants de sa carrière et exprime quelques remarques et souhaits envers la branche.

[L'Office fédéral des transports existe depuis 150 ans, dont presque 10 % sous votre direction. Où se situe l'OFT aujourd'hui ?](#)

L'OFT est un office moderne, et depuis 150 ans, il remplit une tâche on ne peut plus belle : promouvoir les transports publics.

[Presqu'en même temps que cet anniversaire est réapparue, pour la énième fois, l'idée d'un « office fédéral de la mobilité ». Cette idée est-elle présente dans les offices fédéraux concernés ?](#)

Cette idée revient à intervalles réguliers, sous diverses appellations. Ce qui importe, ce n'est toutefois pas le nom, mais la façon dont on envisage ce travail. Même si l'on collabore de manière très intégrée et proche, il en va toujours finalement du trafic ferroviaire, routier ou aérien. Je suis convaincu que, si les offices fédéraux coopèrent très étroitement comme aujourd'hui, nous pourrions tout à fait relever les défis que pose la mobilité.

[Donc vous préférez le statu quo ?](#)

Oui, sinon on aurait un office fédéral encore plus gros, qu'il ne serait certainement pas simple de diriger. Les transports publics ont d'autres interlocuteurs que le trafic routier, et le trafic aérien est organisé encore différemment. Un « super-office fédéral » n'apporterait aucune plus-value.

[Vous êtes le directeur de l'OFT depuis treize ans. Quels ont été vos moments forts jusqu'à présent ?](#)

La NLFA était sans aucun doute quelque chose d'unique. J'ai accompagné le projet tout au long de ma carrière, des tout débuts à la mise en service. Un autre point fort est le fonds d'infrastructure ferroviaire, un système de financement vraiment unique pour notre système ferroviaire. Nous avons rendu possible un financement durable, à long terme, en dehors des débats budgétaires annuels. Nous faisons des jaloux ! De nombreux pays souhaitent organiser leurs systèmes de TP comme nous. Les transports publics, comme l'aménagement des routes, demandent des réflexions à long terme, on ne peut pas les guider par des budgets annuels.



Peter Füglistaler, directeur de l'OFT.

[Recevez-vous concrètement des demandes d'autres pays sur la manière dont fonctionnent les transports publics et sur la planification de leur aménagement ?](#)

Oui, nous avons régulièrement des demandes... En particulier d'Allemagne, à cause des problèmes qu'ils rencontrent avec leurs trains, mais aussi de par leur volonté de changer quelque chose.

[Y a-t-il quelque chose dont vous êtes particulièrement fier d'avoir atteint avec ou au sein de l'OFT ?](#)

La NLFA. Comme je l'ai dit, toute ma carrière professionnelle y est liée. J'ai commencé à l'Administration fédérale des finances sous le Conseiller fédéral Otto Stich, alors qu'il était question des étapes et du financement de la NLFA. Il en a résulté le fonds FTP. Voir quelque chose grandir pendant trente ans, puis se retrouver à l'inauguration, c'étaient beaucoup d'émotions pour moi. Il ne faut pas l'oublier : il n'a pas toujours été sûr que tout fonctionnerait comme prévu.

Lors de la construction du tunnel de base du Gothard, on s'est longtemps demandé si le synclinal de Piora poserait problème ou non.

[Les transports publics suisses se situent à un niveau très élevé. Où voyez-vous quand même un besoin d'agir ?](#)

Lorsque je donne un discours en Allemagne, je dis toujours que nous devons être meilleurs que les Allemands parce que nous avons bien plus d'argent à disposition que la Deutsche Bahn. Nous ne pouvons pas simplement chanter nos louanges, nous avons aussi une très, très bonne situation de base. Et nous sommes fortement soutenus par la population. Pourtant, nous pouvons améliorer notre efficacité. Tout est très cher chez nous.

Nous pouvons nous le permettre, mais nous parvenons gentiment à une phase où nous devons veiller davantage à notre argent, ou alors avoir des idées pour faire les choses bien avec moins d'argent. C'est là que nous ne sommes pas à la pointe. Si l'on se retourne sur le

passé, on remarque que les problèmes ont toujours été résolus avec l'argent. On n'a jamais dû plancher sur une solution plus simple, moins chère. Il en résulte aujourd'hui une certaine prétention. Je souhaite que l'UTP et l'ensemble des entreprises de transport se disent plus souvent: « Essayons d'abord, avant d'aller mendier à l'OFT. »

Aujourd'hui, la règle est de demander toujours plus d'argent à l'OFT. J'aurais envie de répondre: « Si vous avez une bonne idée ou une solution et encore un peu d'argent, nous vous aidons volontiers, mais réfléchissez d'abord à une bonne façon de faire. »

[Les prochains gros travaux ferroviaires sont fixés dans l'étape d'aménagement 2035 et le concept « Rail 2050 ». L'aménagement des capacités entraîne généralement une hausse de la fréquentation. Y aura-t-il un moment où l'on dira « stop, on n'a plus de place » ?](#)

Nous sommes aujourd'hui arrivés à un point où nous devons avouer que nous ne pouvons pas faire plus. Nous ne pouvons pas réaliser davantage en cours d'exploitation et avec les ressources données des entreprises. D'un autre côté, la croissance du trafic ferroviaire va un jour ralentir. On a encore beaucoup de peine à se l'imaginer. La perspective d'aménagement 2050, telle que l'a approuvée le Conseil fédéral, est plutôt critique quant à la croissance. Elle dit en effet que nous ne pouvons pas « bêtement » construire plus. Continuer d'étoffer les transports publics à ce rythme ne résoudra pas les problèmes à venir.

[D'aucuns critiquent le fait que la Suisse n'a jusqu'ici pas été capable de proposer des axes est-ouest et nord-sud rapides et qu'elle a besoin de lignes à grande vitesse. Quel est votre avis ?](#)

C'est un bon exemple de ce que j'ai dit avant. La force des TP suisses consiste en leurs capacités, leur réseau, leurs correspondances; chaque demi-heure dans presque tous les villages du pays, et non dans deux ou trois trains de prestige. Certes, nous en serions heureux,

mais beaucoup ne voient pas ce qui se cache derrière, les conséquences que cela aurait par exemple sur l'aménagement du territoire. Une ligne à grande vitesse sur l'axe est-ouest générerait surtout davantage de mobilité, de plus longs tronçons seraient parcourus en train, plutôt que de favoriser le transfert de la voiture. Les transports publics ne sont pas un but en soi, ils desservent la Suisse et permettent une mobilité écologique. Les TP suisses vivent non pas du prestige, mais de leur utilité concrète.

« Voir quelque chose grandir pendant trente ans, puis se retrouver à l'inauguration, c'étaient beaucoup d'émotions pour moi. »

[Quel soutien la Confédération offre aux entreprises de transport souhaitant effectuer des tests en direction de l'automatisation ?](#)

Nous finançons des essais pilotes, nous avons des crédits de recherche pour ce faire. Et nous avons dit à la branche de coordonner les tests des entreprises pour que chacune ne travaille pas dans son coin. Je n'émet pas de jugement de valeur à ce sujet. L'automatisation, à commencer par les distributeurs de billets ou les postes de commande numériques, est un processus tout à fait normal, comme dans toutes les branches. Pour ce qui est des véhicules autonomes, je me demande si la numérisation peut vraiment rendre les mécaniciens de locomotives superflus.

Une conduite entièrement automatisée dans un réseau de trafic mixte est on ne peut plus complexe, il faudra toujours quelqu'un pour gérer les imprévus. Mais certes, les tâches du mécanicien peuvent et vont certainement changer avec les futurs systèmes d'assistance.

[Qu'est-ce que vous préféreriez ? Un train 100 % autonome ou conduit par un être humain ?](#)

Dans l'idéal, un train avec du personnel pouvant m'apporter un café. Peu m'importe si le train circule « tout seul » ou s'il est dirigé par un mécanicien de locomotive tant qu'il roule à l'heure et en sécurité.

[La durée des procédures d'approbation des plans est un sujet de discordance dans la branche. Que pensez-vous de la situation ? Ou demandé autrement: quels progrès pouvons-nous viser ?](#)

Vue de l'extérieur, toute procédure dure toujours trop longtemps. C'est une constante que l'on doit supporter quand on travaille dans l'administration. Lorsque nous recevons un projet bien préparé, la procédure d'approbation des plans (PAP) ne prend pas trop de temps. C'est lorsque le projet est mal ficelé que la PAP peut durer très longtemps. La PAP est une étape importante, qui comprend bien plus que seul le contrôle technique. Il faut par exemple tenir compte des droits des riverains. Nous avons un bon système. L'OFT octroie chaque année quelque 500 approbations des plans. Nous avons pu assainir presque tous les passages à niveau et pousser la mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés. Tout cela fonctionne lorsque la collaboration entre les entreprises et l'OFT est bonne.

[Qu'attendez-vous de la branche en matière de production d'énergie ?](#)

La stratégie énergétique de la Confédération s'applique. Les transports publics n'en représentent qu'une partie. Il doit par exemple devenir normal que tout projet de construction ou de rénovation comprenne automatiquement et naturellement des panneaux solaires.



[Que souhaitez-vous à la branche ?](#)

Je me sens parfois comme le Père Noël. La branche souhaite que l'OFT écarte tous ses problèmes, autorise tout le plus rapidement possible, finance à tout-va, afin qu'elle puisse aller de l'avant. Pour moi, cela devrait être l'inverse: la branche ne devrait pas avoir besoin de l'OFT. Elle devrait trouver seule des solutions, être novatrice, proposer des solutions simples plutôt que haut-de-gamme, chercher à résoudre un problème d'elle-même.

J'ai remarqué que quand je veux que la branche fasse quelque chose de particulier, je dis que c'est l'OFT qui le fait. Cela marche à tous les coups. Et cela ne devrait pas être le cas! L'esprit entrepreneurial selon le principe « Réfléchissons par nous-mêmes, faisons-le nous-mêmes », je le regrette souvent. ■

Répartition modale

La hausse de la part modale reste l'un des principaux objectifs de l'UTP

Les transports publics suisses sont une histoire à succès. Depuis des années, les usagers sont toujours plus nombreux et les prestations de transport augmentent continuellement. Or la part des transports publics sur le total du trafic, dite part modale, stagne à un niveau relativement faible. Une raison suffisante pour l'UTP de procéder à un examen approfondi de la répartition modale en 2022 et 2023 et de définir des mesures à l'échelle de la branche afin que la situation s'améliore à nouveau.

Les transports publics, qui fonctionnent en grande partie sans émettre de CO₂ et sont particulièrement efficaces énergétiquement en comparaison avec le trafic individuel motorisé, font partie de la solution dans le contexte du tournant climatique. Ils fournissent une importante contribution à la réalisation de la stratégie climatique et énergétique de la Suisse.

En comparaison avec les pays voisins, les transports publics présentent certes une part modale élevée en Suisse. Cette part stagne cependant autour de 28 % depuis 2005 et a même diminué pendant la crise du Covid-19. La pandémie a fortement influencé le comportement de mobilité pendant une période. Les injonctions des autorités à pratiquer le télétravail et à éviter les lieux publics ont entraîné une traversée du désert pour les transports publics.

On constate un net rétablissement des chiffres de fréquentation depuis le printemps 2022. Le comportement de mobilité de la population s'est quelque peu modifié en raison de la pandémie. Une tendance à l'augmentation des déplacements de loisirs et à la diminution du trafic pendulaire et lié au travail se dessine. Ce transfert vers le trafic de loisirs est à la fois un défi et une chance pour les transports publics, car leur part de marché est plutôt faible dans ce segment. Il en résulte un potentiel élevé de conquête de clientèle grâce à des offres attrayantes.

Outre le mandat donné au Conseil fédéral de proposer des mesures, des solutions sont attendues de la part de notre branche.

Notre branche est convaincue d'être en mesure d'inverser la tendance, c'est-à-dire d'augmenter sa part modale. L'étude commandée par l'UTP et publiée en juin 2021 a montré qu'une hausse significative de la part des transports publics nécessitait un large faisceau de mesures et l'engagement de nombreux acteurs à leurs côtés, en particulier de la part du monde politique et des autorités.

Cette étude commandée par l'UTP au bureau d'ingénieurs conseils genevois Citec décrit et analyse comment les transports publics peuvent regagner des parts de trafic. Les auteurs de l'étude ont présenté 38 mesures réparties dans six champs d'action. Prises isolément, ces mesures ont des effets plus ou moins significatifs et les déploient à plus ou moins long terme sur un territoire plus ou moins vaste.

L'une des conclusions était : « Si les mesures proposées sont coordonnées, elles peuvent mener en tant qu'ensemble à une augmentation de la part modale des transports publics. La part des distances parcourues avec ces derniers peut passer de 28 % actuellement à plus de 40 % . »

Les mesures ayant la plus grande influence sur l'évolution de la part modale sont le développement de l'offre et l'amélioration de la desserte, la création de nouvelles offres pour des groupes et segments d'usagers spécifiques tels que les usagers du trafic de loisirs, la coordination de l'aménagement du territoire et de la planification du trafic, les restrictions du trafic individuel motorisé et une amélioration générale de l'image des transports publics auprès de leur clientèle et de la population.



D'abord l'étude, puis le groupe de travail

Après la publication de l'étude, le comité directeur de l'UTP a créé un groupe de travail interne à la branche et bénéficiant d'une large assise. Cet organe avait le mandat d'évaluer les mesures que la branche peut réaliser elle-même. Le rapport final du groupe de travail, publié en septembre 2022, présente les résultats de ses travaux et indique des orientations et des mesures par lesquelles les transports publics veulent – et peuvent – augmenter leur part sur le total du trafic.

Atteindre les objectifs climatiques ne nécessite pas « seulement » davantage de passagers dans les transports publics. Rendre les transports durables requiert un profond changement du comportement de mobilité, une réduction drastique du trafic fondé sur les carburants fossiles et une hausse de la part des moyens de transports publics propres. Ce dernier point signifie que les transports publics sont un élément important de la solution dans le débat climatique.

L'UTP note avec plaisir que le sujet de la répartition modale est désormais également à l'ordre du jour dans le monde politique. Avant même la publication de notre étude, le Conseil national avait accepté quatre motions exigeant des mesures en ce sens. En transmettant les motions demandant l'élaboration d'un plan de mesures pour augmenter la part des transports publics sur le total du trafic, le Parlement a donné sur le plan fédéral le mandat politique de préparer des propositions correspondantes.

L'amélioration des transports publics et l'augmentation de leur part modale ne sont pas de la seule responsabilité des entreprises de transport. C'est seulement en impliquant différents acteurs et grâce à la collaboration entre notre branche, les autorités et d'autres acteurs que nous pourrions réaliser les mesures proposées.

La contribution des transports publics à l'amélioration de leur part modale

La branche des transports publics s'est fixé pour objectif de contribuer elle-même concrètement à l'amélioration de sa part modale. Conformément au mandat qui lui a été donné par le comité directeur de l'UTP, le groupe de travail créé à cette fin s'est concentré sur des mesures que la branche peut réaliser de manière largement autonome ou dont elle peut fortement influencer la mise en œuvre, en tenant bien évidemment compte du fait que le monde politique peut lui aussi agir pour un transfert du trafic.

Le contenu des mesures est axé d'une part sur la conquête de nouveaux clients et d'autre part sur le trafic de loisirs. Ce dernier doit à la fois être davantage utilisé par les clients actuels et gagner en force d'attraction pour la nouvelle clientèle. L'horizon de réalisation doit porter sur le court et le moyen terme, soit deux à cinq ans, afin d'obtenir des résultats rapides.

Dans le cadre de ses travaux, le groupe de travail Répartition modale a identifié quatre champs d'action et élaboré des mesures pour chacun :

- Champ d'action N° 1 : attirer les jeunes et les jeunes adultes dans les transports publics
- Champ d'action N° 2 : conquérir une nouvelle clientèle par l'intermédiaire des employeurs
- Champ d'action N° 3 : rendre le trafic de loisirs plus attrayant et réaliser des mesures touristiques
- Champ d'action N° 4 : mettre en œuvre des mesures globales à l'échelle de la branche

Outre les mesures évaluées dans le rapport, la branche continue de s'engager pour renforcer les conditions de base du succès des transports publics. La sécurité, la ponctualité et la fiabilité élevées de l'offre sont des facteurs de base et constituent des priorités absolues.



Le potentiel d'amélioration de la répartition modale par des mesures réalisées par les seules entreprises de transport existe, mais il est limité s'il est considéré isolément. Même s'il est difficile d'en estimer l'efficacité, il est prévisible que les mesures décrites dans le rapport – lorsqu'elles sont observées de façon isolée – n'apporteront au mieux que quelques points de pourcentage supplémentaires et qu'une augmentation significative de la part modale des transports publics nécessite des mesures supplémentaires de la part d'autres acteurs.

Les enseignements centraux

Les transports publics font partie de la solution! Ils fournissent une contribution importante à la mise en œuvre des stratégies climatiques et énergétiques et à la durabilité de l'aménagement du territoire de la Confédération, des cantons et des communes dans toute la Suisse.

Les instances politiques exigent une augmentation de la part des transports publics sur le total du trafic. Outre le mandat donné au Conseil fédéral de proposer des mesures, des solutions sont également attendues de la part de notre branche. Comme nous l'avons indiqué, celle-ci est très active, veut intensifier ses efforts et montrer par quelles mesures elle peut influencer elle-même positivement la répartition modale.

Dans son rapport, le groupe de travail Répartition modale a livré les principaux enseignements suivants :

- Les décisions de mobilité aux moments-clés de la vie déterminent durablement le choix du moyen de transport. Il y a lieu de toucher les nouveaux clients à ces moments-là.
- La branche doit donner envie de façon ciblée aux enfants, aux adolescents et aux jeunes adultes de recourir aux transports publics et influencer ainsi à long terme le cycle de vie de la clientèle.
- Le confort et le *lifestyle* sont déterminants dans le trafic de loisirs. Les transports publics doivent créer davantage d'offres axées sur les besoins de ce type de trafic, principalement pour les jeunes et les jeunes adultes et notamment par des offres à prix attrayant.
- Les entreprises peuvent influencer en tant qu'employeurs le comportement de mobilité de leur personnel. Les changements d'habitudes de mobilité encouragées par l'entreprise au profit des transports publics influencent probablement le choix modal pour les loisirs.
- Les campagnes nationales de la branche renforcent le message selon lequel les transports publics constituent une mobilité d'avenir et simple d'accès.

Vous trouverez ici une sélection de mesures montrant comment les TP contribuent à accroître leur part sur l'ensemble du trafic. ■



Le directeur du BLS Daniel Schafer à propos des trains directs entre Bienne et l'Oberland bernois

« La nouvelle offre séduit »

[Daniel Schafer, dans sa prise de position sur la manière d'augmenter la part modale des TP, l'UTP proposait notamment de mettre en place des trains directs vers les destinations touristiques. Est-ce que le train spécial du BLS reliant Bienne à Brigue les week-ends découle directement de ces réflexions ?](#)

L'amélioration de la répartition modale est l'un de nos axes stratégiques. Dans ce contexte, nous cherchons à tester davantage de nouvelles offres relativement simples à réaliser, soit sans de lourds et chers aménagements du réseau, ni achat de matériel roulant. Le train direct du Seeland à l'Oberland bernois en est un exemple.

[Quel premier bilan pouvez-vous tirer de la nouvelle offre supprimant le changement à Berne, d'un point de vue opérationnel et quant à la fréquentation ?](#)

Nous sommes très contents. La nouvelle offre séduit, à tel point que nous envisageons de l'étendre, temporellement comme géographiquement. L'objectif est d'attirer encore plus d'automobilistes dans les transports publics.

[Planchez-vous sur des offres comparables ? Ou qu'est-ce que le BLS prévoit d'autre pour augmenter la part modale des TP ?](#)

Nous voyons un grand potentiel en particulier dans le trafic de loisirs, où nous intensifierons donc la prospection du marché. Nous voulons aller chercher les clients là où ils sont et leur dérouler le tapis rouge vers les transports publics, en leur proposant des gares et trains attrayants, de bonnes relations et correspondances ou un assortiment de billets répondant à leurs besoins. Pour y parvenir, l'entreprise de transport que nous sommes doit collaborer avec des partenaires des domaines des loisirs et du tourisme. Par exemple, lors de grandes manifestations, il est pertinent d'élaborer ensemble des concepts intégrés de mobilité et de communication incitant les visiteurs à se déplacer en transports publics. Actuellement, nous poursuivons cet objectif par un partenariat avec les clubs de hockey sur glace de notre zone de desserte.

Le point décisif de toute nouveauté reste en fin de compte la qualité, une qualité élevée en matière de ponctualité, de sécurité et de propreté. ■



Brève interview de Helmut Eichhorn, directeur de l'Alliance SwissPass

« Toutes les mesures d'assortiment de l'Alliance SwissPass visent à augmenter la compétitivité des TP »

[Helmut Eichhorn, dans sa prise de position visant à améliorer la répartition modale, l'UTP a souligné l'importance d'offres attrayantes pour les jeunes clientes et clients. Est-ce que le nouvel assortiment jeunesse de l'Alliance SwissPass, comprenant notamment l'AG Night et la carte journalière Tandem, résulte directement de ces réflexions ?](#)

Le travail de la prise de position s'est avéré très intéressant pour nous aussi, à l'Alliance SwissPass. Les offres de l'assortiment jeunesse étaient déjà en bonne voie de réalisation. Puisque cet assortiment peut soutenir les objectifs d'augmentation de la part modale des TP, nous avons suggéré d'intégrer cette mesure au catalogue de la prise de position. L'exemple de l'assortiment destiné aux jeunes montre bien que des offres concrètes de la branche contribuent à accroître la part modale.

[Prévoyez-vous d'autres offres du même genre ? Ou plus généralement, l'Alliance SwissPass a-t-elle d'autres plans pour augmenter la part des transports publics ?](#)

Toutes les mesures de l'Alliance SwissPass touchant à l'assortiment visent à continuer d'augmenter la compétitivité des transports publics. Nous travaillons actuellement au lancement du « crédit TP », une offre par laquelle la clientèle achète un certain montant à l'avance et reçoit un bonus pour emprunter les TP, les bonus pouvant atteindre 47,5% pour les moins de 25 ans.

De manière générale, dans toutes les discussions autour du prix, il faut garder à l'esprit que ce dernier n'a qu'une faible influence sur le choix du moyen de transport. Les voyageurs accordent bien plus d'importance au temps de trajet, aux relations directes et aux cadences, soit à l'attrait de l'offre de TP. Les activités de l'Alliance SwissPass joueront toujours un rôle d'accompagnement à cet égard. ■



Planification du trafic et aménagement du territoire dans les zones urbaines

Des villes et des TP attrayants : voici comment faire

En Suisse, les villes et les agglomérations sont exploitées de manière intensive et toujours plus dense. Les transports publics présentent de nombreux avantages lorsqu'il est question d'utiliser cet espace limité de façon durable. Les bonnes conditions-cadres dont ont besoin les transports publics à cette fin sont cependant toujours davantage sous pression.

Nous présentons ici les mesures nécessaires pour que les TP puissent contribuer à une mobilité urbaine attrayante.

Plus de 80 % de la population résidente suisse vit dans des villes ou des zones à caractère urbain. En raison des possibilités d'extension limitées et afin d'éviter une poursuite du mitage du territoire, les instances politiques et les autorités œuvrent en faveur du renforcement de la croissance à l'intérieur des zones d'habitation et d'emploi existantes. Cette densification accroît la pression sur l'utilisation et le partage des espaces publics et de leurs infrastructures. Cette utilisation mixte entraîne inévitablement des conflits, auxquels les transports publics sont particulièrement confrontés.

Ces conflits d'utilisation ont différentes causes : la revalorisation de l'espace public ou du climat urbain, la promotion de la mobilité douce, le développement de la desserte, l'amélioration de la sécurité ou la gestion du trafic individuel motorisé (TIM).



Les transports publics et la réalisation des objectifs climatiques et énergétiques

La Suisse a pour objectif d'atteindre le zéro émission nette de CO₂ d'ici 2050. La stratégie énergétique de la Confédération définie pour cet horizon fixe d'importants objectifs de diminution de la consommation d'énergie, d'augmentation de l'efficacité énergétique et de promotion des énergies renouvelables. Dans les zones urbaines, ces stratégies sont généralement mises en œuvre de manière ambitieuse. Le principal levier consiste à réduire les émissions polluantes et la consommation énergétique des transports. En effet, les stratégies urbaines de mobilité prévoient notamment que les transports publics absorbent une part substantielle du trafic supplémentaire attendu.

Les transports publics génèrent peu d'émissions, sont énergétiquement efficaces et économes en espace. Ces avantages sont particulièrement prononcés dans les zones urbaines, où la grande capacité des transports publics en fait de loin le moyen de déplacement le plus efficace dans l'utilisation de l'espace. Cela vaut non seulement lorsque les véhicules circulent, mais aussi lorsqu'ils sont à l'arrêt, car ils ne nécessitent pas de surfaces de stationnement aux meilleurs emplacements ni dans des endroits critiques. Grâce au regroupement des voyageurs, le niveau de performance des TP est lui aussi incomparablement meilleur que celui de tous les autres modes de transport.

Les conflits d'utilisation et leurs effets sur les transports publics

Les conflits d'utilisation entre les différentes formes de mobilité individuelles et collectives ne cessent d'enfler en raison de l'espace routier restreint en milieu urbain. Dans de nombreuses villes suisses, grandes et moyennes, l'efficacité de la circulation des TP a continuellement baissé. Il en résulte que des moyens d'exploitation supplémentaires sont nécessaires pour fournir la même offre.

Les transports publics fournissent une contribution importante en faveur de l'amélioration du climat et de la qualité de vie, en particulier dans les zones urbaines. Les conditions-cadres doivent être renforcées à leur profit pour qu'ils puissent continuer à exploiter ces atouts.

Les défis des transports publics en zone urbaine sont nombreux, les principaux sont les suivants :

- Pertes d'efficacité en raison de vastes limitations à 30 km/h et de mesures d'apaisement du trafic
- Diminution des performances à la suite de la réaffectation de surfaces au détriment des transports publics
- Augmentation des coûts d'investissement pour les transports publics

Passage des flottes de bus à des entraînements respectueux de l'environnement

Nombre de cantons et de communes suisses ont élaboré un concept énergétique ou environnemental. Ces concepts comprennent souvent l'exigence de décarboner à court ou moyen terme les flottes de véhicules des transports publics. Les possibilités techniques de remplir cet objectif sont aujourd'hui nombreuses, et les entreprises de transport sont décidées à réaliser cette transformation.

Cependant, les investissements dans les véhicules électriques et les infrastructures de recharge restent nettement plus élevés que l'achat de bus diesel. Malgré la meilleure efficacité énergétique, les coûts totaux de l'exploitation dépassent eux aussi encore ceux des véhicules diesel. De plus, les infrastructures de recharge en dehors des dépôts, par exemple les lignes de contact ou les stations pour pantographe, peuvent comporter des contraintes esthétiques et suscitent donc régulièrement des oppositions de la part de la population.

Ces défis sont aujourd'hui une réalité quotidienne pour les transports publics routiers dans tous les espaces urbains et les agglomérations de Suisse. Les transports publics perdent en attrait tout en devenant plus chers. Renverser cette tendance demande que les pouvoirs publics prennent des mesures ciblées et planifient le trafic en étroite coordination avec les entreprises de transport.

Mesures en faveur de transports publics performants

Les entreprises de transports publics ne rejettent pas le principe des mesures d'apaisement du trafic et les réaffectations de surfaces visant à améliorer la qualité de vie. Elles sont également convaincues que des transports publics attractifs pour tous les usagers impliquent des investissements de leur part. Elles estiment toutefois nécessaires des interventions adéquates dans la planification et les réglementations, ainsi qu'une pesée

de la proportionnalité, afin d'une part de compenser les effets négatifs pour les TP de décisions de planification du trafic, et d'autre part de conserver un bon rapport coût-bénéfice des exigences d'exploitation croissantes.

Les principales mesures à cette fin résident dans l'atténuation des effets négatifs des mesures d'apaisement du trafic, notamment en maintenant des voies de circulation suffisamment larges lors de la conception de tronçons à 30 km/h ou en renonçant aux éléments routiers désavantagant les transports publics. Sur les routes de sortie des localités et les axes de circulation principaux fortement utilisés par les transports publics, les limitations à 30 km/h doivent se restreindre aux endroits critiques pour la sécurité. La règle de priorité de droite générale dans les zones 30 doit être modifiée de sorte que, sur les lignes de leur réseau, les transports publics bénéficient de régimes de priorités généraux.

Par ailleurs, des mesures ciblées de guidage du trafic visant à donner la priorité aux transports publics doivent être prises. Pour l'UTP, cela comprend notamment le maintien et le développement de tracés en site propre et de voies de bus, la séparation du trafic (les voies de bus et les tracés en site propre pour les trams doivent être réservés à l'utilisation exclusive des transports publics), la favorisation des transports publics aux feux de circulation et le guidage des voies en fonction de l'heure et de la direction.

Les mesures d'apaisement du trafic ou les réaffectations de surfaces doivent être compensées par des mesures d'accélération des transports publics d'une efficacité équivalente. À l'avenir, les projets d'agglomération doivent tenir compte de cette exigence et intégrer dans la pesée des intérêts le principe que l'efficacité des transports publics ne soit pas limitée.

« Les entreprises de transports publics ne rejettent pas le principe des mesures d'apaisement du trafic et les réaffectations de surfaces visant à améliorer la qualité de vie. »

Objectifs et exigences de l'UTP

Pour résumer, les transports publics sont un élément de la solution des stratégies environnementales et climatiques dans les zones urbaines. Afin de leur permettre de continuer à apporter leur efficace contribution dans ces domaines, les objectifs généraux suivants doivent valoir pour les transports publics dans les villes et les agglomérations :

- La ponctualité des transports publics doit au minimum rester stable, ou pouvoir être améliorée.
- La régularité de l'offre, et partant la fiabilité de l'horaire, doivent être garanties.
- La durée de voyage en transports publics doit être perçue comme attrayante et ne pas se péjorer.
- L'efficacité des transports publics doit être augmentée en leur dédiant des surfaces supplémentaires et en leur accordant des priorités dans le trafic routier.
- Le financement des coûts croissants de la fourniture de prestations des transports publics doit être garanti.

Télécharger la prise de position de l'UTP « Exigences des transports publics dans les zones urbaines et les agglomérations ». ■



Carte blanche à Celina Spiess

« Il est grandement temps qu'il y ait plus de femmes dans ces métiers »

En coorganisant le Railway Summer Camp, l'UTP réagit au manque de relève dans les métiers d'ingénierie des chemins de fer. Celina Spiess a été l'une des participantes. Dans sa carte blanche, elle raconte ce qu'elle a vécu et où cela l'a menée: au programme Trainee des CFF.

École primaire, collège, gymnase, HES... et bientôt je serai ingénieure en électrotechnique. Oui, enfin, cela n'a pas été aussi vite. Mais j'ai le but en vue et entamé la dernière ligne droite. Pourtant, après tous ces protocoles de laboratoire, ces exercices de calcul, ces projets de suivi, une question me turlupine tout à coup: où est-ce que je veux travailler après mes études? Bien sûr, on en discute avec ses amis, et on remarque assez rapidement que chacun et chacune a une autre idée en tête du chemin à prendre. C'est d'ailleurs très bien ainsi.

Lorsque j'ai eu la chance de participer au Railway Summer Camp à l'été 2022, j'ai découvert la branche ferroviaire et ses différents acteurs. Quand on vit en Suisse, les CFF sont omniprésents. Il y a une gare dans chaque ville, des voies serpentent dans tout le pays et on entend de temps à autre le bruit d'un train à la campagne. Pour les uns, prendre le train est un événement rare et

particulier, pour d'autres, cela fait partie du quotidien. On embarque et c'est parti? Ce n'est pas si simple. Derrière les CFF se cachent une multitude d'autres entreprises qui contribuent toutes à ce que les trains circulent.

Il faut des trains, bien sûr, mais aussi des rails et leur maintenance. Qui aurait pensé qu'il existait des machines spécialement développées pour redonner au ballast sous les voies la qualité souhaitée? Et tout ça, pour que nous puissions être assis dans le train en toute sécurité. Cela m'a véritablement fascinée tout au long de la semaine du Railway Summer Camp.

L'idée de participer à faire bouger la Suisse m'a beaucoup plu. En tant qu'ingénieure, il m'est important de travailler dans un domaine qui a du sens, dans l'idéal quelque chose de durable et de concret. C'est exactement ce que représente le monde ferroviaire pour moi.

Voilà pourquoi j'ai finalement postulé pleine d'enthousiasme pour un stage aux CFF, où j'ai la joie d'avoir été engagée. À partir de cet automne, je ferai donc partie de la grande famille des CFF, je me réjouis déjà! Pendant dix-huit mois, je me familiariserai avec différents domaines des CFF, j'assimilerai des connaissances et découvrirai ce qui m'intéresse le plus – pour y débiter ensuite ma carrière professionnelle, espérons-le.

Je me considère chanceuse de devenir ingénieure dans ce domaine. La mobilité est une partie importante de notre vie, qui a toutefois de lourdes conséquences sur l'environnement. Je tiens à dire adieu aux carburants fossiles le plus tôt possible pour opter pour des solutions plus durables, par exemple prendre le train plutôt que la voiture. Nous, la jeune génération, avons grandi différemment de nos parents. Nous avons entendu les mots « changement climatique » dès l'école primaire, et l'insécurité pour l'avenir qu'ils génèrent nous concerne au premier plan. Nous avons une vue différente, une vue nouvelle sur le monde, et donc d'autres idées, grâce auxquelles nous pourrions, je l'espère, changer beaucoup de choses. Il est capital que nous soyons entendus et pris au sérieux.

Comme je l'ai dit, je serai bientôt ingénieure, avec un e. On lit cette forme encore trop peu souvent aujourd'hui. Il est grandement temps qu'il y ait plus de femmes dans ces métiers. J'ai opté pour ces études parce que la technique m'intéresse beaucoup. Malheureusement, je ne peux pas raconter qu'enfant j'étais déjà fascinée par cet aspect et que je construisais des appareils électriques.

C'est au gymnase que j'ai remarqué que j'appréciais les maths et que je ne trouvais pas la physique aussi barbant que tout le monde le disait. J'ai donc décidé d'entamer des études en électrotechnique. Pour moi, on ne peut qu'être curieux de savoir comment fonctionne une télévision, pourquoi les oiseaux ne se font pas électrocuter sur les lignes à haute tension et comment l'électricité arrive dans les ménages.

Bien que, ces trois dernières années à la HEIA, je me sois habituée à passer le plus clair de mon temps avec des hommes, je me demande naturellement comment ce sera d'être une femme dans un monde d'hommes. Serai-je prise au sérieux par mes collègues ingénieurs?



L'auteure

Au printemps 2023, Celina Spiess était étudiante en dernière année de bachelor en électrotechnique à la Haute école d'ingénierie et d'architecture de Fribourg. Elle a participé au Railway Summer Camp de l'été 2022 et débute en automne 2023 le programme Trainee des CFF.

Devrai-je davantage faire mes preuves que les stagiaires masculins? Qu'en est-il de l'égalité des salaires? J'obtiendrai sûrement réponse à ces questions dans les prochaines années.

Je suis impatiente d'embarquer à bord de la branche des transports publics et de pouvoir y faire fructifier mes idées. L'avenir a tant à offrir. Et qui sait, peut-être y aura-t-il bientôt bien davantage de femmes ingénieures qui veulent faire avancer la Suisse? ■

Formation dans les transports publics

Le paysage de la formation dans les transports publics évolue

La formation initiale et continue dans les nombreux métiers des transports publics est l'une des tâches centrales de l'UTP. À tous les niveaux et dans tous les domaines professionnels, le système ne fonctionne qu'avec du personnel bien formé. En tant qu'organisation du monde du travail (OrTra), l'UTP est responsable des différentes offres de formation professionnelle.

La conductrice de tram, le chauffeur de car postal ou l'agente d'accompagnement sont le « visage » des transports publics suisses pour la clientèle.

De nombreuses autres tâches à responsabilité sont cependant effectuées en coulisses, loin du regard de la plupart des voyageurs. La gestion du trafic ferroviaire, le travail au poste de commande dans le trafic local urbain, le renouvellement de voies ou de lignes de contact, la planification de l'horaire et des offres ou l'entretien et la commande de nouveaux véhicules, tout cela fait en sorte que les transports publics suisses puissent transporter tous les jours un million et demi de personnes en toute sécurité et avec ponctualité.

Il va donc de soi que les transports publics ne fonctionnent à tous les niveaux qu'avec du personnel qualifié. Pour cela, des formations professionnelles initiales attrayantes sont proposées au début d'une carrière dans le monde des transports.

L'UTP est l'organisme responsable de cinq formations initiales, pour certaines en collaboration avec d'autres organisations de branche :

- Agent(e) de transports publics CFC
- Gestionnaire du commerce de détail dans les transports publics CFC
- Constructeur/trice de voies ferrées CFC et assistant(e) constructeur/trice de voies ferrées AFP
- Logisticien(ne) CFC orientation Transport, dès août 2024 agent(e) de transport ferroviaire CFC
- Électricien(ne) de réseau CFC orientation Lignes de contact

La plus grande partie des jeunes collègues qui suivent ces cursus sont formés chez login formation professionnelle SA, la communauté de formation professionnelle des transports publics à laquelle l'UTP participe et qui est partenaire d'une septantaine d'entreprises du monde des transports.

Sur mandat de l'UTP, login assure également la réalisation opérationnelle de différentes tâches de la branche dans la formation professionnelle initiale, en particulier l'organisation et le déroulement des cours interentreprises et des procédures de qualification.

Examen du portefeuille de formations professionnelles initiales

La commission Formation de l'UTP a évalué si le portefeuille actuel de formations professionnelles initiales des transports publics répondait aux futurs besoins. Les résultats du groupe d'évaluation créé à cette fin ont montré que le portefeuille actuel remplissait toujours les exigences élevées de la branche. L'analyse a permis d'identifier des champs de développements potentiels pour les prochaines années afin de continuer à lutter contre le manque de personnel qualifié. Ces mesures comprennent notamment l'ajout de compétences de technique des transports aux apprentissages techniques actuels ou la possibilité de réunir les formations initiales du domaine de la construction en une seule formation généraliste. Ces champs de développement doivent être évalués ces prochaines années.

Le comité de l'UTP a approuvé le portefeuille de formations professionnelles initiales et l'évaluation des champs de développement.

Révisions des formations professionnelles initiales

L'évolution dynamique des transports publics induit des changements dans les exigences posées aux formations professionnelles initiales. L'UTP examine régulièrement le caractère actuel des apprentissages et en assure une qualité élevée dans le cadre de projets de révision. Les travaux de révision de la formation initiale d'électricien(ne) de réseau CFC ont été conclus avec succès pour la rentrée de l'été 2023 si bien que les premiers apprentis ont pu débiter leur cursus selon le nouveau plan de formation. La révision de la formation de logisticien(ne) CFC se terminera quant à elle pour la rentrée 2024. Cette formation sera désormais organisée dans son propre domaine professionnel et mettra encore davantage l'accent sur les compétences relatives aux manœuvres (travaux préparatoires et de suivi de mouvements de manœuvre, conduite directe et indirecte

de manœuvres, etc.). En outre, la décision de réviser la formation initiale en construction de voies ferrées sera prise au cours des prochains mois.

En sus des formations professionnelles initiales, l'UTP est également grandement engagée dans les formations professionnelles supérieures. Celles-ci s'orientent fortement sur les besoins du marché du travail et sont étroitement liées à la pratique. Elles donnent des qualifications pour d'exigeantes tâches de spécialistes et de cadres.

L'UTP est responsable de plusieurs examens fédéraux de formation professionnelle supérieure dans les transports publics. Elle encadre les examens professionnels menant au brevet fédéral de spécialiste en TP et – en collaboration avec des organisations de la branche de la construction – celui permettant d'obtenir le brevet fédéral de contremaître(sse) en construction de voies ferrées.

De plus, l'UTP est membre de l'Association pour la formation professionnelle supérieure des mécaniciennes et mécaniciens de locomotive (AFSM), qui organise l'examen professionnel correspondant.

Examen professionnel de spécialiste de réseau

L'UTP a décidé de proposer à l'avenir un examen professionnel de spécialiste de réseau, orientation Lignes de contact, créant ainsi une formation destinée aux personnes ayant terminé le cursus d'électricien(ne) de réseau dans la même orientation. Le règlement d'examen et la directive y relative sont terminés et ont été approuvés par les services compétents de la Confédération. La conception et l'élaboration des moyens didactiques et des contenus de l'examen sont en cours dans le cadre d'un projet de la branche. Le début du premier cours préparatoire, envisagé seulement en allemand dans un premier temps, est prévu pour 2025. Grâce à cette formation continue, l'UTP est convaincue de renforcer l'attrait du profil professionnel d'électricien(ne) de réseau et de contribuer à lutter contre le manque de spécialistes.

Enfin, l'UTP organise l'examen professionnel supérieur de manager en transports publics, et différentes hautes écoles spécialisées et universités proposent des cursus et des formations continues dans divers domaines des transports publics. ■

Assemblée générale 2023 de l'UTP

La branche accueille Albert Rösti

Les économies annoncées par le Conseil fédéral, ayant de lourdes conséquences sur le trafic régional voyageurs, la réélection de Renato Fasciati à la présidence de l'association et la première rencontre entre le Conseiller fédéral Albert Rösti et la branche des transports publics ont constitué les piliers de l'assemblée générale de l'UTP.

Cette année 2023, l'assemblée générale de l'UTP s'est tenue les 7 et 8 septembre à Bâle, à la Halle Saint-Jacques, juste à côté du stade du même nom. Les quelque 300 personnes réunies ont salué une observation d'importance: la clientèle est de retour dans les transports publics. Jamais la demande mesurée du trafic voyageurs n'a été aussi élevée qu'au deuxième trimestre 2023. Ces chiffres soulignent le rôle capital que jouent les transports publics suisses dans les discussions climatiques.

Acclamé lors de sa réélection en vue d'un deuxième mandat, le président Renato Fasciati a relevé dans son discours que l'UTP n'était pas fondamentalement contre les mesures d'économie annoncées par la Confédération, mais que celles-ci n'étaient pas applicables dans la mesure prévue.

De plus, l'UTP refuse toute économie entraînant une péjoration de l'offre régionale selon l'horaire circulant déjà avec une faible cadence, un arrêt des améliorations de l'offre déjà prévues ou un report du passage à des bus équipés de motorisations propres.

Allocution d'Albert Rösti

Le deuxième jour de la manifestation, le Conseiller fédéral Albert Rösti s'est adressé pour la première fois depuis sa prise de fonction à la branche des transports publics réunie. Dans son allocution, le chef du DETEC a mis en avant l'importance des transports publics pour le pays.

Vous trouverez plus d'images ici: ■



Moment fort de l'AG 2023: la visite du Conseiller fédéral Albert Rösti





AG 2023 à Bâle: d'abord le travail, ensuite le plaisir



Le comité de l'UTP (manquant sur la photo: Thomas Küchler et Thomas Nideröst)

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

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





Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
CH-3005 Berne

info@utp.ch
www.utp.ch