

FOCUS

tp

Sommaire

Éditorial

- 5 Tirer les leçons du passé, mais regarder vers l'avenir!

Politique des transports nationale

- 6 Le grand défi de la «nouvelle mobilité»

Interview avec Vincent Ducrot, directeur des Transports publics fribourgeois (TPF)

- 15 «Notre monde sera bien différent dans dix à quinze ans»

Faits

- 19 Les faits sur les TP suisses en chiffres et en images

Les bus du futur par Markus Anderegg, BERNMOBIL

- 22 Sans moteur électrique, le bus de ligne perd ses avantages

Interview avec Thomas Baumgartner, directeur des Appenzeller Bahnen

- 28 «Les formateurs peuvent eux aussi apprendre des apprentis»

Carte blanche à Peter Schneider

- 32 Transports, morale et mort

L'Union des transports publics

- 34 L'UTP s'engage pour le succès des transports publics suisses



Éditorial

Tirer les leçons du passé, mais regarder vers l'avenir!

Souvent en une au début de l'année, l'affaire CarPostal a mis sur le tapis de nombreuses questions ouvertes quant au droit sur les subventions, questions que l'on se pose encore aujourd'hui, mais elle a surtout créé une zone de tensions pour toutes les entreprises de transports publics qui touchent des indemnités pour le trafic régional voyageurs:

- D'un côté, les entreprises de transport reçoivent des indemnités qu'elles doivent employer avec parcimonie; les gains ne doivent pas être inscrits au budget. Si elles dégagent quand même des bénéfices, ces derniers doivent être en grande partie mis de côté comme réserves.
- D'un autre côté, les mêmes entreprises de transport sont tenues d'agir en entrepreneurs, d'assumer certains risques elles-mêmes et d'encourager les innovations. Somme toute, la «récompense» des entreprises qui parviennent à être rentables, c'est de voir leurs indemnités diminuer la période suivante, ce qui n'est pas vraiment une incitation. Afin d'agir en entrepreneur et de pouvoir supporter certains risques, il faut une marge de manœuvre, notamment financière. La prochaine réforme du trafic régional voyageurs (TRV) doit donc être opérée de manière à ce que la branche puisse atteindre ces objectifs.



Norbert Schmassmann, président de l'Union des transports publics

L'Union des transports publics (UTP) s'est par ailleurs toujours prononcée à l'unanimité en faveur de l'étape d'aménagement 2035, et en particulier pour la grande variante de ce gigantesque projet d'aménagement de l'infrastructure du réseau ferroviaire suisse. Le fait que non seulement la branche des transports publics, mais aussi de nombreuses autres associations soutiennent résolument la variante à onze milliards et demi de francs aidera largement le Conseil fédéral à opter lui aussi pour l'aménagement le plus conséquent.

Un autre élément qui a besoin d'être revu, c'est la tarification. Les différences entre les systèmes de tarifs du trafic national et ceux des communautés sont loin d'être claires pour la clientèle, et bien souvent sources d'irritation. En resserrant la collaboration entre le Service direct et les communautés, nous souhaitons résoudre le problème. De premières étapes importantes ont déjà été accomplies, d'autres encore plus significatives sont à venir... En tant que président de l'UTP, je m'engage pour une organisation apte à prendre des décisions sans droit de veto et préservant les intérêts des entreprises de transport.

Norbert Schmassmann, président de l'Union des transports publics

Politique des transports nationale

Le grand défi de la «nouvelle mobilité»

«Les transports publics suisses sont une histoire à succès infinie.» Cette affirmation sans cesse citée et recopiée est toute simple et relève de l'évidence. Or, va-t-il vraiment de soi que tous les chiffres des transports publics suisses, en particulier le nombre de clients et l'offre, ne connaissent qu'une direction, soit vers le haut? Un coup d'œil à la politique des transports nationale révèle que cette histoire à succès affronte de sérieux défis année après année. Ces derniers pourraient se résumer ainsi: des formes de mobilité inédites et complexes combinées à de nouveaux résultats et possibilités ouvertes presque chaque trimestre grâce à la numérisation.



Depuis quelque temps, deux sujets se rencontrent de plus en plus souvent sur la scène des transports publics, et ils ne pourraient pas être plus opposés: l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, étalé sur des dizaines d'années avec de longues échéances, et la numérisation, dont la fébrilité comporte des défis tout autres. En fait, les deux sont requis et se complètent.

Les bus longues distances

Cela fait des dizaines d'années que des lignes de bus relient la Suisse à des destinations étrangères. La libéralisation du trafic intérieur des bus en Allemagne, débutée en 2013, a cependant donné lieu à un véritable «boom» des bus longues distances. Depuis, les relations de bus entre ce pays voisin et les villes suisses ne cessent d'augmenter.

À l'heure actuelle, les entreprises de bus internationales n'ont pas le droit de transporter des passagers à l'intérieur des frontières suisses en raison de l'interdiction de cabotage. Par ailleurs, l'ordonnance fédérale sur le transport des voyageurs dispose que de nouvelles concessions de trafic intérieur ne peuvent être octroyées que si elles ne menacent pas les offres de transports publics existantes, que ce soit sur le rail ou la route. Une pre-

Libéraliser complètement le trafic de bus menacerait l'ensemble du système des transports publics suisses.

mière concession a récemment été attribuée à Domo Reisen. L'entreprise est autorisée à exploiter trois lignes de bus sur le sol suisse. Les représentants d'intérêts continuent toutefois de demander une libéralisation du marché et la fin du monopole que possèdent les CFF dans le trafic longues distances.

Pour la branche des transports publics, les bus longues distances sont synonymes de bon nombre de problèmes, car les deux ne jouent pas à armes égales. Seuls les TP doivent remplir toute une série d'obligations, à commencer par celles de transporter et d'établir des horaires, d'adapter les véhicules et quais aux personnes handicapées, d'observer les dispositions de la loi sur la durée du travail, etc.

Libéraliser complètement le trafic de bus mettrait l'ensemble du système des transports publics suisses en péril. Devant des investissements significatifs en faveur de l'infrastructure ferroviaire et de nouveau matériel roulant,



une hausse du trafic voyageurs routier s'avère problématique. Le transfert inverse du rail à la route ne correspond en aucun cas à la volonté politique. En outre, si quelqu'un ne choisit que les «bons morceaux», circule uniquement s'il juge que cela en vaut la peine financièrement et propose des billets à prix cassés sur certaines lignes, il peut, selon les trajets, fortement concurrencer les transports publics. L'occupation, notamment aux heures creuses, et donc le degré de couverture des coûts de ces derniers chuteraient, et ce serait à la société qu'incomberaient ces nouvelles charges, compensées par un renchérissement des tarifs, une hausse des indemnités ou une offre bien moindre.

Les acteurs politiques ont adopté une attitude contradictoire en cherchant à renforcer le financement par les utilisateurs au moyen du prix des sillons et de déductions fiscales limitées, mais en admettant parallèlement des conditions-cadres avantageuses pour les bus longues distances. La législation actuelle laisse quant à

L'UTP ne veut pas empêcher les bus longues distances, mais poser des garde-fous clairs.

elle une trop grande marge de manœuvre à l'autorité d'autorisation. L'annonce de la demande d'Eurobus à la mi-décembre a donné une nouvelle importance au sujet. Pour la première fois, une demande a été déposée pour de nouvelles offres qui concurrenceraient considérablement les lignes du trafic régional voyageurs (TRV). Croire que ce dernier ne serait pas concerné par la problématique était une grande erreur. Si elle était acceptée, la nouvelle demande autoriserait explicitement un trafic parallèle aux Chemins de fer rhétiques (RhB) et à ceux de l'Oberland bernois (BOB). L'UTP cherche non pas à empêcher les bus longues distances, mais à poser des garde-fous clairs. Il convient en effet de renforcer et de préciser les critères. L'UTP soutient les efforts du Conseil des États qui suivent la même direction.

L'étape d'aménagement 2035

Passons à par l'aménagement (on ne peut plus nécessaire) du réseau ferroviaire. Dans sa documentation soumise à la consultation, le Conseil fédéral avait proposé une étape d'aménagement 2035 devisée à onze milliards et demi de francs ou une autre prévue à l'horizon 2030 avec des investissements atteignant sept milliards de francs. Par ces paquets de mesures, le Conseil fédéral souhaite étoffer l'offre sur les tronçons surchargés aussi bien du trafic longues distances que du trafic régional, afin de satisfaire la forte croissance de la demande. Des aménagements seront de plus possibles dans les campagnes, de même que des relations express pour le trafic marchandises.

Environ deux cents adaptations infrastructurelles d'une envergure plus ou moins importante sont nécessaires pour parvenir aux améliorations visées. Une partie des ressources est destinée aux domaines transversaux, tels que l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Le financement passera par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) de la Confédération. L'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35 représente le plus gros projet d'aménagement des chemins de fer de l'histoire des transports publics suisses.

Depuis Rail 2000, l'offre ferroviaire de la Suisse se fonde amplement sur une cadence à la demi-heure entre les grands nœuds de transport. Déjà aujourd'hui, de nombreuses lignes ont pourtant atteint leurs limites de capacités dans le trafic voyageurs et le trafic marchandises, alors que la demande du premier croîtra de 51 % entre 2010 et 2040 et celle du second de 45 %, selon les perspectives d'évolution du transport de la Confédération.

Afin de pouvoir satisfaire ces demandes qualitativement aussi à l'avenir, l'offre de l'ensemble des transports publics suisses doit bénéficier de vastes aménagements. L'UTP soutient la proposition du Conseil fédéral d'aménager l'infrastructure ferroviaire d'ici 2035 à hauteur de onze milliards et demi de francs. Pour l'UTP, c'est l'amélioration de l'offre au profit de la clientèle qui est déterminante. Le paquet de mesures favorisé comprend une

Le trafic marchandises ferroviaire a un avenir: l'UTP élabore une nouvelle stratégie

Le trafic marchandises est en pleine mutation: le volume croît dans le trafic ferroviaire de transit alors que le trafic intérieur est sous pression.

La Confédération (ARE) prévoit en effet que l'ensemble du trafic marchandises – routier et ferroviaire – aura enflé d'ici 2040. Cette hausse du trafic pourra être absorbée uniquement si une grande part des transports intérieurs et transfrontaliers s'effectue sur le rail. Dans le même temps, les conditions-cadres du fret ferroviaire changent rapidement et profondément. L'augmentation des problèmes de capacité sur le rail et des attentes des clients en matière de vitesse, de fiabilité et de flexibilité représentent de grands défis pour les entreprises de transport.

Pour toutes ces raisons, le comité de l'UTP a approuvé une nouvelle «Stratégie du trafic marchandises» en automne 2017. Dans ce cadre, l'UTP se fixe les cinq objectifs suivants pour les prochaines années:

1. Des conditions-cadres équitables pour la co-modalité et la concurrence

L'UTP adhère à la libéralisation du marché et donc à la concurrence entre les entreprises de transport. Elle s'engage en faveur d'une collaboration judicieuse entre tous les modes de trafic marchandises: rail, route et navigation. Afin de permettre une concurrence intermodale et intramodale saine, elle promeut des conditions-cadres équitables et solides et exige le maintien des régulations routières actuelles (par exemple l'interdiction de circuler la nuit pour les camions), ainsi que des standards sociaux et sécuritaires.

2. Un aménagement du territoire qui intègre activement le trafic marchandises ferroviaire

Le fait que de moins en moins d'espace soit disponible complique l'aménagement et la construction

d'installations, également celles destinées au trafic marchandises. Or rien ne fonctionne sans dispositifs (de transbordement). L'UTP s'engage afin que des installations correspondant aux besoins soient intégrées et garanties suffisamment tôt dans l'aménagement du territoire.

3. Une infrastructure ferroviaire qui permette une orientation-clients

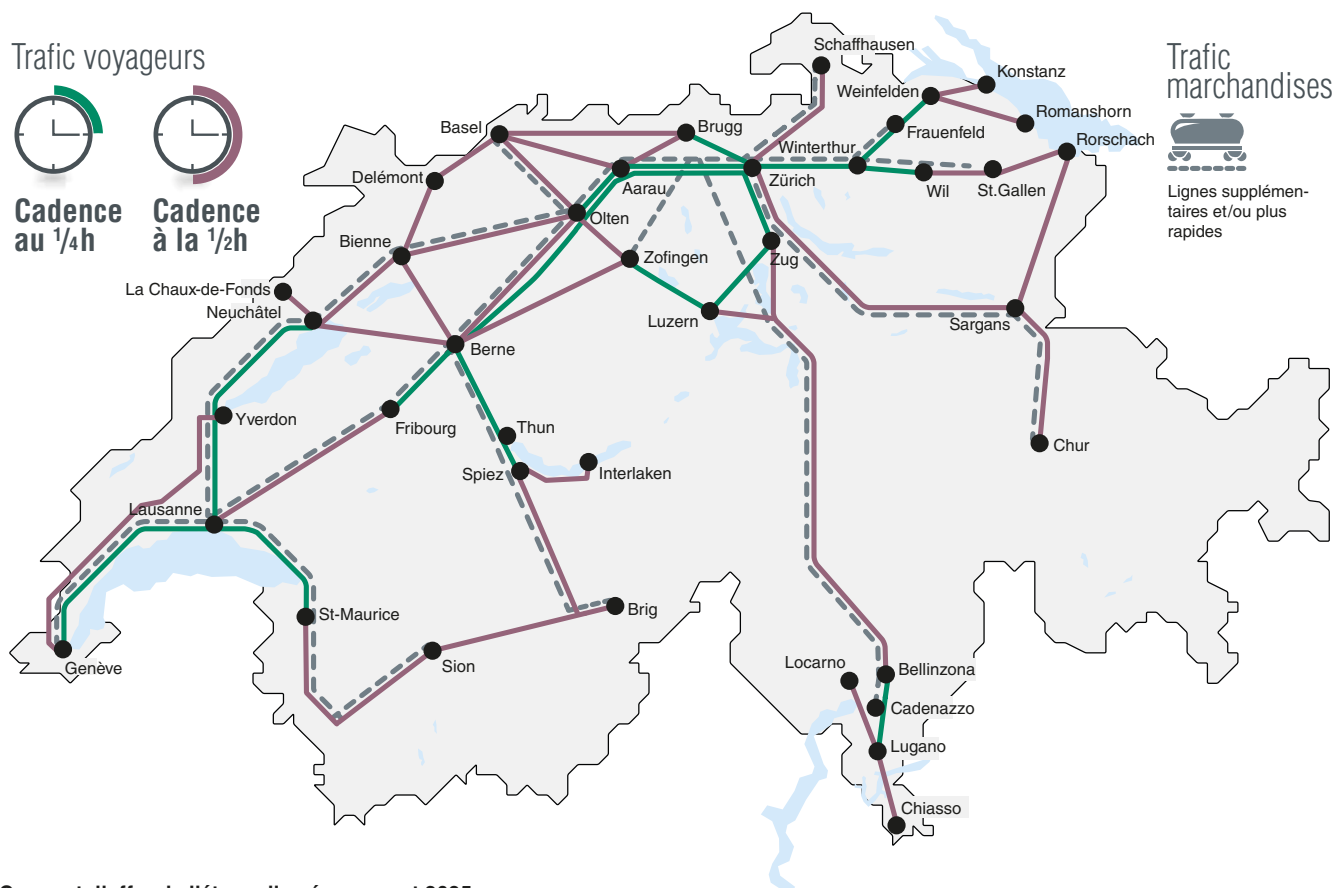
Des capacités suffisantes à un prix honnête constituent la base d'une activité orientée sur le marché. L'UTP s'engage afin que les aménagements et constructions d'installations nécessaires à cette fin soient réalisés rapidement, que le trafic marchandises dispose de suffisamment de sillons garantis et que le prix de ceux-ci reflète la qualité offerte.

4. Une reconnaissance anticipée du potentiel des nouvelles technologies et une mise en œuvre rapide

L'automatisation et la numérisation embrassent aussi le trafic marchandises ferroviaire. L'UTP s'engage pour que les potentiels qui en résultent soient reconnus suffisamment tôt et exploités rapidement.

5. Une simplification du trafic marchandises ferroviaire transfrontalier

L'UTP continue de poursuivre l'objectif du transfert du trafic marchandises à travers les Alpes. Elle soutient en particulier l'aménagement des lignes d'accès et la mise en œuvre à court terme d'une interopérabilité axée sur le marché, par exemple par la simplification des exigences en matière de langues. L'interruption de Rastatt en 2017 a montré que des différences entre les dispositions nationales continuent d'empêcher un trafic marchandises transfrontalier fluide. La gestion de crise et de dérangement doit être uniformisée entre les pays, et la planification des travaux coordonnée.



Concept d'offre de l'étape d'aménagement 2035

cadence renforcée toutes les demi-heures, voire tous les quarts d'heure sur les couloirs fortement fréquentés, et, en ce qui concerne le trafic marchandises, des distributions express sur tout le territoire national. L'offre de l'horaire est capitale, les aménagements en découlent; l'infrastructure ferroviaire doit être aménagée là où les clients du trafic voyageurs et du trafic marchandises en profiteront le plus. Outre les mesures proposées, l'UTP exige l'aménagement partiel du tunnel de base du Lötschberg, mais sans qu'il n'affecte les autres investissements.

L'étape d'aménagement sera abordée au Parlement à partir de 2019. Le dernier mot reviendra néanmoins au peuple en cas de référendum.

Open data: accès aux données de transport

Entre autres avantages, la numérisation permet de combiner plus facilement et plus précisément que jamais des moyens de transports différents (transports publics, vélo, voiture, covoiturage, taxi ou encore à pied) et donc de simplifier encore la mobilité. Le Conseil fédéral sou-

haite encourager cette évolution, comme il en a décidé en décembre 2017. Le point central concerne l'ouverture de l'accès aux données de transport et aux systèmes de distribution. Le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de définir des mesures allant dans ce sens et de les soumettre à la consultation d'ici la fin 2018.

L'UTP soutient le principe d'encouragement de la multimodalité. Il ne s'agit pourtant pas de mettre davantage de données à disposition. La branche des TP distingue ici le traitement des données d'exploitation de celui des données de distribution (données clients).

L'UTP approuve la mise à disposition des données d'exploitation gratuites et reconnues par les machines. La branche des TP gère déjà aujourd'hui la «Plate-forme Open Data des TP suisses» qui regroupe les données d'exploitation et celles en temps réel (horaires, dérangements, occupation supposée, etc.). Cette plateforme accessible de tous est continuellement améliorée. La situation est différente pour les données de distribution. Placer ces données-ci en open data sans restrictions (vente par des tiers) comporte de nombreux risques. L'UTP s'y op-



pose et demande une solution de branche qui fixe les droits et les obligations des tiers. Si des tiers viennent à être impliqués dans la distribution des transports publics, la Confédération doit veiller à ce qu'ils soient soumis aux mêmes conditions-cadres légales que les entreprises de transports publics, par exemple à l'égard de la protection des données. En collaboration avec ch-direct, l'UTP a défini des critères et des exigences à respecter pour oser ouvrir la distribution et les a transmis à l'Office fédéral des transports.

Contribution fédérale plus élevée pour le trafic régional

En 2017, le Parlement a approuvé le projet d'indemnisation de prestations du trafic régional voyageurs, y compris la participation plus active de la Confédération aux surcoûts pronostiqués. Les deux Chambres ont ainsi repris la proposition de la branche des transports publics et des cantons, contre l'avis du Conseil fédéral, selon laquelle le crédit d'engagement de la Confédération augmente de 144 millions pour se monter à 4104 millions de francs.

Exigences de l'UTP à l'égard de la réforme du TRV

À l'heure actuelle, le trafic régional voyageurs fait l'objet de travaux préparatoires au sein de l'Administration fédérale en vue d'être réformé. L'UTP demande un système qui autorise le TRV à réaliser des bénéfices modérés, afin que davantage d'attraits poussent à davantage d'efficacité. En fait, les entreprises du TRV ont besoin d'incitations et de marge de manœuvre pour continuer à développer leur système. Dans sa brochure décrivant son avenir, éditée en 2013, la branche du TRV avait déjà constaté qu'elle...

- «a besoin de davantage d'incitations pour les entreprises afin de pouvoir développer le TRV de façon innovante; les conventions d'objectifs doivent comprendre un système réaliste de bonus-malus;
- peut encourager l'innovation et l'entrepreneuriat auprès des entreprises de transport si la possibilité de générer un profit raisonnable existe;

- doit pouvoir accumuler un capital d'investissement; les entreprises de transport doivent être en mesure de générer des fonds à travers des amortissements leur permettant de financer entièrement le remplacement de matériel roulant arrivé à la fin de sa durée de vie.»

La position adoptée aujourd'hui ne diffère en rien de celle exprimée ci-dessus. L'UTP n'a cessé d'exiger, que ce soit dans le cadre de la réforme en cours ou lors des séances bilatérales avec l'Office fédéral des transports, que ces points soient traités dans la réforme. Cependant, cette question ne fait pas l'unanimité, en particulier auprès des cantons, sceptiques.

Enquête sur CarPostal

Plusieurs autorités traitent actuellement les questions pénales et relatives aux subventions concernant CarPostal SA. L'UTP n'est pas impliquée dans ces démarches. La situation de CarPostal et de la Poste en matière de subventions n'est pas comparable à celle de n'importe quelle entreprise du trafic régional et local. La Poste, société-mère de CarPostal, se voit en effet fixer des objectifs de bénéfice par la Confédération, ce qui n'est pas le cas des autres entreprises du TRV. L'affaire CarPostal est par conséquent un cas isolé qui ne peut pas être généralisé. Cette affaire n'a par ailleurs pas de lien avec les prix des transports publics. CarPostal n'a pas réalisé de recettes trop élevées, mais transféré des moyens tirés du TRV à la société-mère avant de les «récupérer» par les subventions versées à ce dernier. En réalité, lorsqu'une entreprise de transport du TRV établit un budget prudent et que les comptes présentent ensuite un bénéfice, cela est légitime et ne constitue pas un problème, pour autant qu'un tel bénéfice soit clairement identifiable et demeure au sein du secteur donnant droit à l'indemnité.

L'UTP demande cependant que la réglementation actuelle (insatisfaisante), qui laisse trop peu de marge de manœuvre aux entreprises de transport voulant innover, soit définie de manière plus claire à l'occasion de la réforme du TRV. ■



Interview avec Vincent Ducrot, directeur des Transports publics fribourgeois (TPF)

«Notre monde sera bien différent dans dix à quinze ans»

Vincent Ducrot est le directeur des Transports publics fribourgeois (TPF) et membre du comité de l'UTP. En août dernier, les TPF ont lancé un essai-pilote de bus autonome... sur une vraie ligne. Dans l'interview qu'il nous a accordée, le spécialiste des transports publics nous présente sa vision des choses quant à la numérisation et aux véhicules autonomes, sur la route comme sur le rail.

[Vincent Ducrot, depuis août 2017, les TPF ont «eux aussi» commencé à tester un bus autonome. Est-ce une bonne chose que chaque entreprise de transport effectue ses propres essais, ou ne serait-il pas plus logique que les tests soient menés à un échelon supérieur?](#)

[Vincent Ducrot](#) Je ne mènerais pas ces tests à un échelon supérieur car chaque entreprise est confrontée à une situation différente. C'est sûr, nous échangeons nos expériences, et c'est important de le faire. Aux TPF, nous avons délibérément décidé d'utiliser une vraie ligne de bus, avec tous les avantages et inconvénients que cela comporte. Une autre entreprise teste peut-être un

environnement touristique, alors qu'une troisième se concentre sur un centre-ville ou une zone privée. Nous vivons des situations très diverses. La technologie ne progressera que si nous procédons à tous ces tests différents. C'est ainsi que les fabricants accumulent toujours plus d'expériences.

[Et les TPF aussi.](#)

C'est clair, et c'est d'ailleurs notre intention. Je suis convaincu que les véhicules autonomes seront largement employés à l'avenir. D'où l'avantage de participer dès le début pour ne pas être dépassé ensuite.

La pression venait-elle de l'extérieur, par exemple de l'industrie, ou de l'intérieur, de l'entreprise?

Elle venait de moi. Cela fait des années que je suis en contact avec l'École polytechnique fédérale de Lausanne, et nous savions bien évidemment que CarPostal effectuait de tels tests. Nous avons pourtant opté pour quelque chose d'autre que CarPostal. Nous faisons circuler le même véhicule car cela a permis de simplifier et d'accélérer les procédures d'autorisation, mais la première idée n'a jamais été de tester un autre véhicule que CarPostal, plutôt un autre terrain.

En deux phrases, quel est le but de vos tests?

Nous cherchons à répondre à deux questions. Premièrement, est-ce qu'un véhicule autonome peut combler le «dernier kilomètre», et deuxièmement, pouvons-nous desservir des quartiers où les bus habituels ne circulent pas?

Les véhicules autonomes freinent bien plus vite que les chauffeurs.

Parce que les bus habituels sont trop volumineux pour y circuler?

Oui, à cause de leur taille, mais aussi du nombre de clients. Nous ne pouvons pas proposer une ligne de bus dans chaque quartier d'habitation. Dans ma vision du trafic d'agglomération, il y a des lignes principales très fréquentées et de plus petites qui relient les quartiers à ces grandes lignes. Nous souhaitons que ces relations soient réalisées par des bus autonomes, comme un lien manquant. Avec notre projet-pilote, nous raccordons le quartier des innovations de Marly à la ligne principale 1 grâce à la ligne 100.

On peut objecter qu'il ne faut pas tout réaliser juste parce que c'est possible techniquement.

Ce n'est pas que nous faisons, mais la conduite autonome intéressera forcément les transports publics. La frontière entre trafic individuel et transports publics va considérablement diminuer à l'avenir. Aujourd'hui, on roule en voiture avec les contraintes connues, ou on prend le bus en respectant les règles de ce dernier; demain, les véhicules autonomes auront réduit cette différence. Nous devons être prêts à agir dans ces domaines d'avenir.

Même quand ces nouveaux domaines ne sont pas clairement définis?

Oui, il faut toujours regarder plus loin que le bout de son nez. C'est possible avec le soutien financier des cantons et de la Confédération.

Peut-on déjà parler de premiers résultats?

Non. Nous avons fait de jolis progrès, mais il est trop tôt pour en dire quelque chose. Nous nous sommes donné deux ans pour tester le système sous tous les angles.

Les TPF soumettent-ils des enquêtes de satisfaction à la clientèle?

Oui, et je suis d'ailleurs très content qu'une dame de cent ans ait employé le véhicule et se soit montrée on ne peut plus enthousiaste.

On a pu lire à plusieurs reprises que la Suisse était prédestinée à de tels projets-pilotes. Êtes-vous aussi de cet avis?

Oui, absolument. Notre proximité au quotidien avec les autorités aide. Dans d'autres pays, tout doit d'abord être normé et réglementé avant de pouvoir commencer. Nous avons quant à nous trouvé des solutions pour mener de tels projets en commun. Je crois que c'est pour cela que la Suisse joue un rôle précurseur. L'OFROU et l'OFT nous ont beaucoup aidés.



Vincent Ducrot est convaincu du potentiel des véhicules autonomes.

La Suisse joue un rôle précurseur dans les tests avec des véhicules autonomes.

[Les véhicules des TPF circulent toujours avec un accompagnant?](#)

Oui, pour l'instant c'est ce que prescrit la loi. Quelqu'un doit être responsable en cas d'accident, mais ce ne sera pas toujours le cas: dans cinq ou dix ans, cet accompagnant aura disparu. Sinon, les véhicules autonomes ne serviraient à rien.

[Qui décide si un bus freine sèchement pour éviter un enfant qui saute sur la route ou s'il privilégie la santé des vingt passagers?](#)

Ce sont les fabricants qui ont programmé le logiciel, nous n'avons eu aucune influence. Toutefois, la sécurité de nos passagers est notre priorité numéro un. C'est le cas aujourd'hui, et cela le restera malgré toutes les discussions sur le sujet. Les véhicules autonomes freinent bien plus vite qu'un chauffeur n'a jamais pu le faire, raison pour laquelle tous les voyageurs doivent être assis.

[Quelle est l'attitude des chauffeurs face à l'essai-pilote?](#)

Ils sont très ouverts car cette offre vient combler une lacune, celle du dernier kilomètre. En plus, il faudra encore de longues années avant que les bus circulent sans chauffeur sur les grandes lignes.

[Que pensez-vous des nouvelles formes de mobilité qui se greffent aux transports publics?](#)

Notre monde sera bien différent dans dix à quinze ans. Plus d'automatisation, dans la distribution comme dans la conduite des véhicules.

[À quoi ressemble votre vision des TPF dans dix ans ou plus?](#)

Les trains seront les premiers à circuler sans mécanicien de locomotive et les grandes lignes de bus fermeront la marche. Mais je ne verrai sûrement rien de tout cela.



Le principe de l'UTP «une solution de la branche avant une solution des autorités» vaut-il également pour l'automatisation des transports publics?

La branche est assez d'accord sur le chemin à suivre. L'échange de toutes nos expériences fonctionne parfaitement. Des autorités, nous n'avons besoin que du cadre légal, de la régulation, ce qui manque à l'heure actuelle. Je me dois cependant de féliciter l'OFROU et l'OFT qui nous ont accompagnés de près et nous ont largement aidés en trouvant des solutions pragmatiques aussi bien sur le plan juridique que technique.

Qu'en est-il de la confiance des passagers empruntant des véhicules autonomes?

Étonnamment, l'âge ne joue aucun rôle. Nous l'avons observé à Marly. Nous avons des passagers de tous les âges et tous adorent ce type de transport. En même temps, le M2 à Lausanne et la ligne de métro 14 à Paris circulent entièrement automatiquement depuis des années, et il n'y a jamais eu d'accident. Toujours est-il que ce n'est certes pas la ligne ferroviaire Berne – Zurich qui

sera la première à être complètement automatisée. Sur notre réseau, le tronçon Bulle–Palézieux, sans trafic marchandises et avec toujours les mêmes points de croisement, se prêterait tout particulièrement à l'automatisation. Nous gagnerions en capacités et en stabilité de l'horaire. Il y aurait quand même toujours quelqu'un à bord, qui s'occuperait des passagers et qui interviendrait en cas de dérangements. Je ne peux pas m'imaginer un train circulant sans absolument aucun personnel. C'est une illusion que même la génération de nos enfants ne vivra probablement pas.

Existera-t-il dans quelques années une seule et unique application pour tous les transports publics suisses?

Je ne l'espère pas. Ce serait dommage car la concurrence qui règne entre les applications nous a fait énormément avancer. Peut-être que le marché se resserrera un jour. Le plus important, c'est que nos clients aient une multitude de possibilités d'utiliser notre réseau de TP en toute simplicité. Nous devons tâcher d'améliorer et de faciliter au maximum l'accès au système. ■

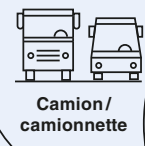
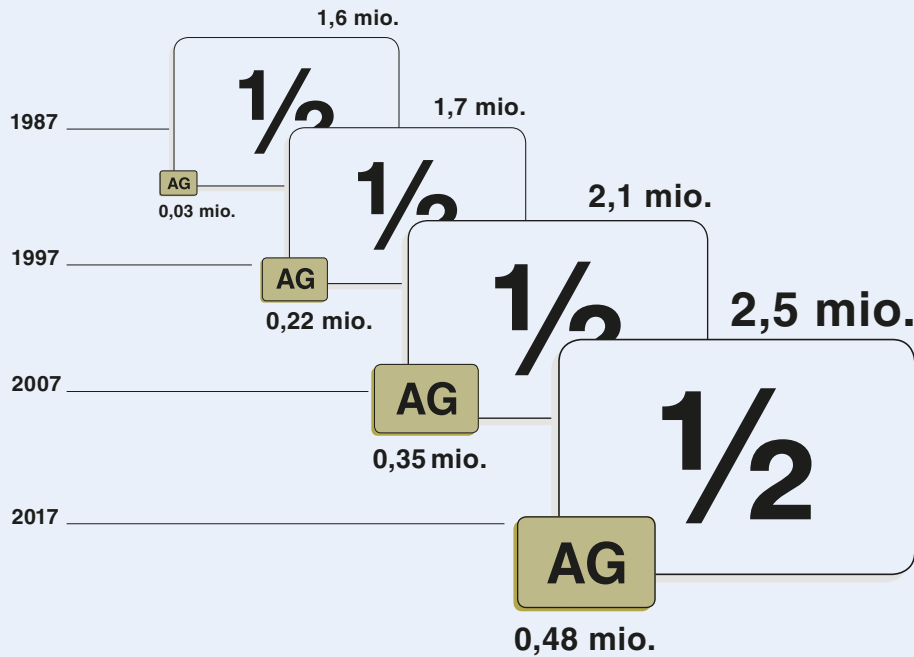
Faits

Les faits sur les TP suisses en chiffres et en images

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

Abonnements de TP

NOMBRE DE PERSONNES

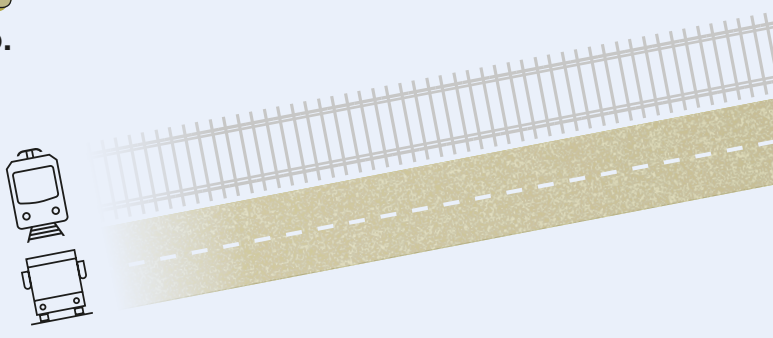
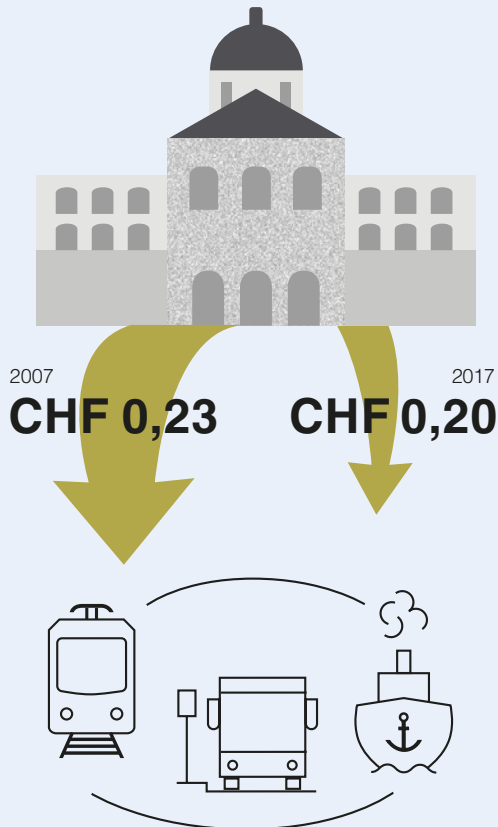


Camion / camionnette

TOTAL
15,0
mio. de tonnes

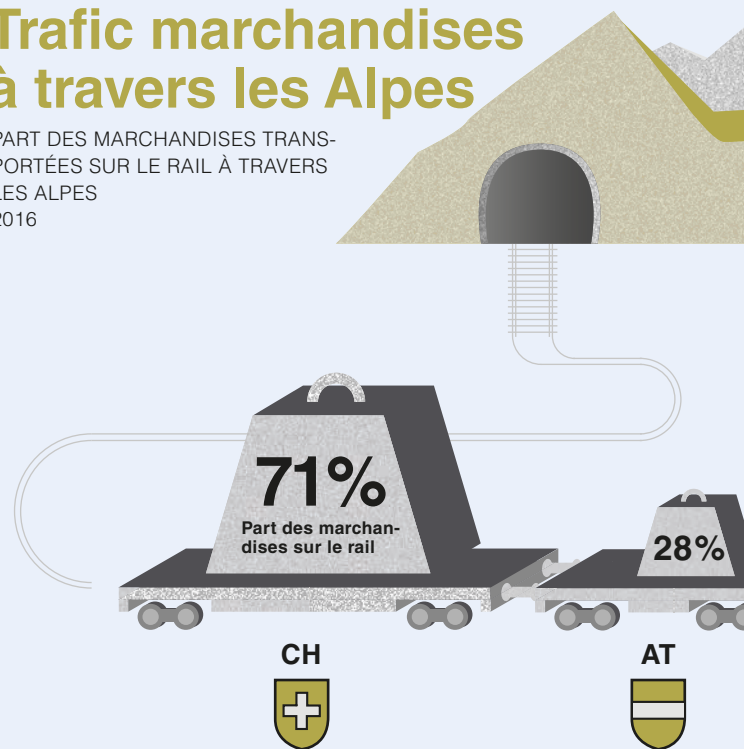
Indemnités

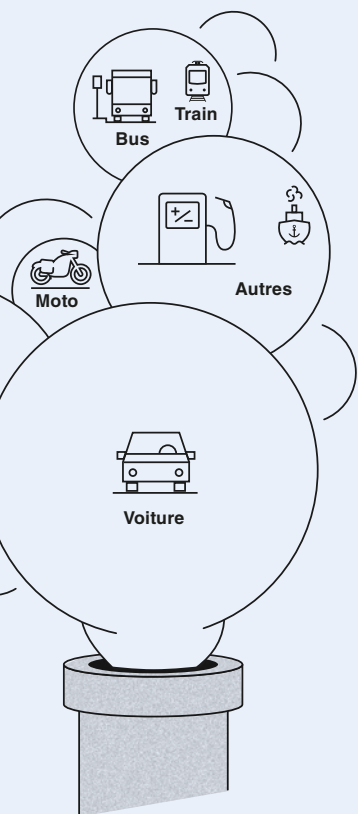
PAR PERSONNE-KM (TRAFIC)



Trafic marchandises à travers les Alpes

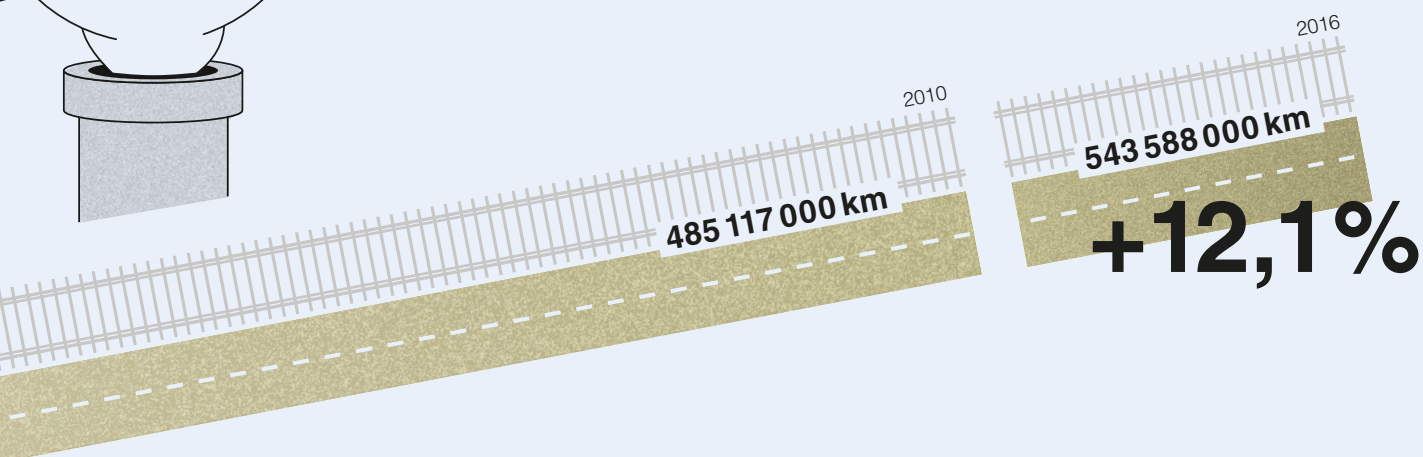
PART DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES SUR LE RAIL À TRAVERS LES ALPES
2016





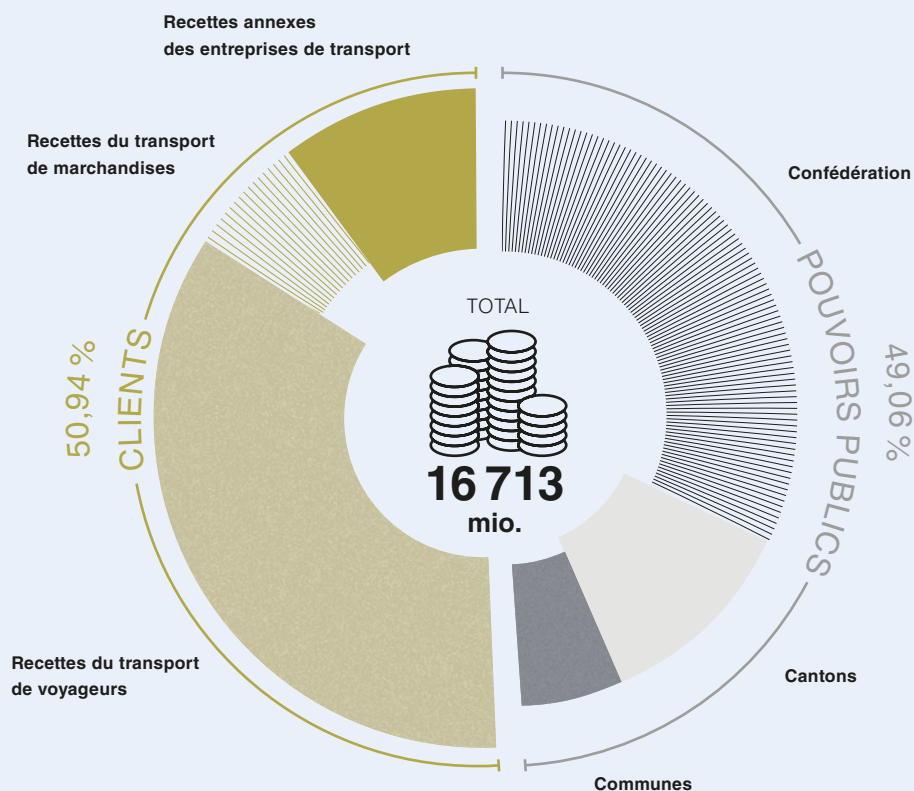
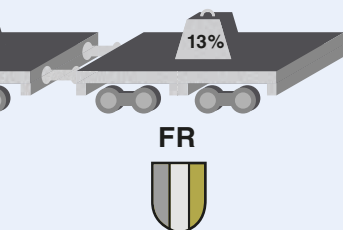
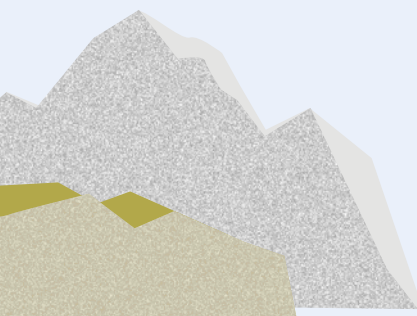
Évolution de l'offre

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



D'où vient l'argent des transports publics?

EN FRANCS
2016



Les bus du futur par Markus Anderegg, BERNMOBIL

Sans moteur électrique, le bus de ligne perd ses avantages

Réduction de la consommation d'énergie, des substances toxiques, des émissions de gaz carbonique et du bruit.

Voici en bref les quatre objectifs les plus communément cités pour la mobilité de ces prochaines années. Ils ne pourront toutefois être atteints que grâce aux bus électriques car, selon une étude de 2014 mandatée par plusieurs entreprises de transport suisses, les bus conventionnels fonctionnant au diesel et au gaz naturel ne représentent pas une solution écologique à long terme, même si, devenus hybrides, ils seront bien plus efficaces énergétiquement.

C'est un fait: les bus électriques sont silencieux, ne rejettent (localement) pas de substances nocives, émettent infiniment moins de CO₂ que les bus diesel et consomment deux à trois fois moins d'énergie que les bus avec un moteur à combustion. Une forte hausse du nombre de véhicules électriques est attendue ces prochaines années dans le trafic individuel, d'où une réduction de l'énergie consommée dans ce secteur. Sans moteur électrique, les bus de ligne bien fréquentés perdront alors leurs avantages relativement à la consommation d'énergie et l'émission de polluants. Un bus diesel moderne répondant à la norme EURO VI pollue déjà très peu, si bien que si l'on

souhaite réellement encourager la motorisation électrique, les commanditaires doivent accorder davantage de poids à la durabilité lors de l'évaluation des appels d'offres. Notez que, dans ce cas, je pars du principe qu'un approvisionnement suffisant de courant électrique est garanti à partir d'une production durable.

De manière générale, les exploitants de bus seront davantage mis sous pression à l'avenir, de la part du monde politique et de la société, afin qu'ils emploient des véhicules plus efficaces énergétiquement, plus silencieux et moins polluants.



Un bus électrique à batteries pour tous les cas?

L'exploitation de bus diesel est établie depuis des décennies. Faire le plein ne prend que quelques minutes à des stations-service standardisées. Ensuite, le véhicule est à nouveau prêt pour la journée.

Les responsables des entreprises de transport devraient repenser leur approche des technologies de motorisation.

À l'inverse, il n'y a pas (encore) de bus électrique à batteries qui puisse circuler toute une journée sans recharge et aux mêmes coûts qu'un bus diesel. Qui plus est, faire le plein dure relativement longtemps. De nouvelles possibilités de chargement sont donc nécessaires sur les places de garage aux dépôts et/ou aux arrêts du parcours.

Par ailleurs, l'hiver, les besoins d'énergie électrique peuvent presque aller jusqu'à doubler à cause du chauffage, ce qui diminue de moitié l'autonomie du véhicule. Le même problème se retrouve durant les chaudes journées d'été avec la climatisation. Recourir au plus froid de l'hiver à un chauffage additionnel fonctionnant au diesel serait-il sensé ou plutôt répréhensible? Outre le développement de la technologie des batteries, il faut absolument améliorer les systèmes de chauffage et de climatisation pour qu'ils consomment moins d'énergie. Cela illustre à quel point la diversité des solutions permettant d'exploiter des bus de ligne électriques à batteries est grande, mais tout aussi grandes sont l'incertitude et la confusion des exploitants.

Nous devons nous faire une raison, il ne sera plus jamais aussi simple d'exploiter des bus de ligne. Pour moi, l'avenir rimera probablement avec différents concepts opérationnels de transport, tous optimisés techniquement selon le type de ligne et exploités en parallèle. Les entreprises de transport doivent se réorienter et se réorganiser.



Les voyageurs sont-ils disposés à payer plus?

Notre clientèle veut parvenir à destination à l'heure, rapidement, confortablement, en toute sécurité et fiabilité et à un prix abordable. Aujourd'hui, les bus diesel modernes satisfont on ne peut mieux ces exigences.

Les calculs actuels montrent par surcroît que, d'après les présents prix des carburants, l'exploitation de bus de ligne électriques à batteries en ville coûterait jusqu'à dix pour-cent plus cher que celle de bus diesel selon la quantité de véhicules et l'infrastructure de recharge nécessaire.

Nos hôtes ne sont pas encore prêts à payer davantage pour une offre d'horaire identique «juste» pour circuler avec un bus électrique.

Les voyageurs ne veulent pas payer plus «juste» pour circuler avec un bus électrique.

Si l'on en croit les prévisions d'ici 2030, la situation est cependant de meilleur augure:

- Le prix des batteries sera divisé par deux.
- Les batteries auront une durée de vie plus élevée.
- Les véhicules seront disponibles en plus grande quantité et avec un développement plus poussé.
- Les bus électriques auront une meilleure durée de vie que les bus diesel.

Si utiliser des bus électriques coûte certes plus cher pendant une période de transition, à plus long terme les prix sont a priori comparables à l'exploitation actuelle de bus diesel, avec des avantages significatifs pour l'environnement, mais sans taire les insécurités liées au courant et aux prix du diesel.

Remplacer les bus diesel par des trolleybus?

Depuis des décennies, de nombreuses villes suisses emploient déjà des bus électriques sous la forme de trolleybus. Contrairement à l'époque où les bus possédaient des réservoirs d'essence ou de diesel de secours pour combler le manque de courant en cas de déviations ou de dérangements, les trolleybus modernes sont équipés de batteries rechargeables servant à parcourir un nombre certain de kilomètres en silence et sans émettre de substances nocives. Ne tomberait-il pas sous le sens d'élargir ces réseaux, voire de remplacer les bus diesel par des lignes de trolleybus?

Dans certains cas, ce serait une solution intelligente, mais, au vu de la lourde infrastructure nécessaire, des complexes procédures d'autorisation et de la souplesse limitée pour les modifications de l'offre et des lignes, certainement pas une recette miracle.

Les lignes de trolleybus ne doivent pas être démantelées puisqu'elles bénéficient des avancées des bus électriques et que les lignes de contact pourront bientôt être réduites. Le principal point positif des trolleybus, c'est qu'ils parviennent à faire monter des pentes à des gros bus à double articulation grâce à un apport toujours suffisant en énergie.



Parenthèse technique sur les bus électriques

Pour les bus diesel et au gaz, on peut distinguer, du point de vue de la propulsion, au mieux le niveau de performance des moteurs, les boîtes à vitesses et les transmissions. Pour les bus électriques, il y a beaucoup plus de critères. Aux différences entre les moteurs et les accumulateurs viennent désormais s'ajouter celles du véhicule et de l'infrastructure relative au chargement.

Charge:

- Charge standard ou lente: peu performante (< 100 kW) et nécessitant plus de trente minutes.
- Charge rapide: performante (100–450 kW) et durant entre une et trente minutes.
- Charge ultrarapide: extrêmement performante (> 300 kW) et nécessitant moins d'une minute, souvent même moins de trente secondes.

Véhicules:

- Bus électriques à batteries, qui recourent uniquement à l'énergie d'entraînement contenue dans des batteries.

- Trolleybus sans lignes de contact capables de parcourir une portion du trajet sans lignes de contact.
- Bus hybrides rechargeables (plug-in/PHEV et Range Extender/EREV), des véhicules électriques qui, outre une batterie, possèdent un agrégat destiné à prolonger leur autonomie.
- Bus à pile à combustible, des véhicules électriques équipés d'une batterie et d'un combustible source d'énergie.
- Bus hybrides: à proprement parler, il ne s'agit pas de véhicules électriques parce que l'énergie d'entraînement provient de sources fossiles (généralement, du diesel ou du gaz naturel). L'énergie de freinage est par contre récupérée, stockée dans des batteries et réemployée.

Systèmes de transmission de l'énergie:

- Conduction dynamique, via les lignes de contact
- Conduction stationnaire, avec collecteur de courant/pantographe sur le véhicule, sur l'infrastructure de charge stationnaire ou par câble
- Induction

Les coûts de la transition financés par les pouvoirs publics?

Il serait souhaitable que les pouvoirs publics participent aux coûts de la transition afin d'encourager, voire de forcer, le recours à des bus à batteries. Les conventions de prestations actuelles n'offrent aucune marge de manœuvre pour absorber ces coûts. Outre les investissements dans l'infrastructure de chargement sur le principe des projets ferroviaires, une participation aux coûts supplémentaires liés à l'achat de bus électriques à batteries serait nécessaire. Cela garantirait à long terme des transports publics par bus modernes et écologiques.

Que peuvent faire les entreprises de transport?

D'innombrables villes de plus de vingt pays européens effectuent des tests avec des bus de ligne électriques à batteries, comme essai pilote ou en exploitation régulière. Chaque ville et chaque entreprise a une situation différente, qui se distingue également par les conditions-cadres de l'exploitation, les solutions techniques et les

Les tests doivent livrer des enseignements opérationnels plutôt que techniques.

formes de financement.

En Suisse aussi, plusieurs entreprises de transport testent des bus électriques, planifient ou exploitent déjà des lignes. Les exemples les plus connus sont le système TOSA de la ligne 23 des Transports publics genevois (TPG) à recharge ultrarapide et le passage prévu de la ligne 17 de Bernmobil à un système à recharge rapide. Dans ce contexte, les entreprises de transport devraient-elles prendre le risque de tester voire de transformer une

Quitte à effectuer des tests, il faut faire passer une ligne entière aux bus à batteries.

ligne, ou simplement attendre de voir ce que font les autres? Il est permis de penser qu'une exploitation test doit apporter et apportera peu de données techniques, mais beaucoup d'informations opérationnelles, qui donneront à l'entreprise les clés d'une future exploitation de bus électriques réussie.

Les conseils suivants peuvent être donnés aux entreprises de transport:

- Cherchez le contact et l'échange avec les autres entreprises de transport.
- Testez des lignes entières. Se cantonner à des véhicules isolés ne sert pas à grand-chose.
- Actualisez la planification de vos achats: des bus électriques à batteries adaptés à divers profils de lignes en réseau seront disponibles à partir de 2020 déjà. Le remplacement de certains véhicules pourrait-il coïncider avec le début d'une exploitation électrique?
- Élaborez une solution pour la charge occasionnelle avec l'aide de votre fournisseur d'énergie: recharger des grandes flottes de bus la nuit sera toujours problématique à l'avenir, même si les capacités des batteries suffiront peut-être à l'exploitation quotidienne. Le chargement occasionnel, au dépôt ou sur le réseau, offre l'avantage de répartir la recharge sur toute la journée. La réduction du temps de chargement ou l'utilisation de batteries plus légères et meilleur marché rend cette technique compatible avec les innovations.

Somme toute, l'emploi de bus électriques à batteries permet à l'industrie de poursuivre le développement de cette technologie toute récente et aux entreprises de transport d'y participer en faveur des voyageurs. ■

Interview avec Thomas Baumgartner, directeur des Appenzeller Bahnen

«Les formateurs peuvent eux aussi apprendre des apprentis»

En tant qu'association de la branche et organisation du monde du travail, l'UTP œuvre en vue d'assurer et de promouvoir la relève. Thomas Baumgartner, directeur des Appenzeller Bahnen et président de la commission de la formation de l'UTP, nous explique quels sont les principaux aspects et développements de la formation dans les transports publics.

Qu'est-ce qui fait l'attrait d'une formation et d'un emploi dans les transports publics?

Thomas Baumgartner Les transports publics offrent une multitude de formations professionnelles et de possibilités de formation continue, le parcours professionnel peut s'effectuer au sein de différentes entreprises, une formation dans les transports publics donne accès à un marché du travail pour toute la vie, les transports publics sont un produit avec des perspectives d'avenir, la mobilité reste un besoin de la population, et la branche offre de très nombreuses possibilités ainsi que des conditions d'emploi attrayantes.

Selon vous, à quoi ressembleront les transports publics en tant qu'employeur dans vingt ans?

Les entreprises de transport seront plus fortement interconnectées qu'aujourd'hui. Elles seront aussi moins nombreuses, certains processus seront automatisés et les vé-

hicules se conduiront tout seuls. Je pense également que le nombre de métiers et les profils professionnels ne seront plus les mêmes. Les métiers d'employé de commerce, d'agent de transports publics et de spécialiste du commerce de détail se rapprocheront encore davantage. Les opérateurs du trafic ferroviaire auront une autre fonction. La technologie changera les transports publics. Mais une chose restera comme aujourd'hui, et nous ne devons jamais l'oublier: nous devons toujours répondre aux besoins quotidiens de la clientèle en proposant un voyage ponctuel et sûr, un tarif transparent, des trains et bus propres et des collaborateurs qui sont les ambassadeurs de leur employeur.

Quelle influence cela aura-t-il sur les formations initiales et continues dans la branche?

Je pense qu'il est primordial que les collaborateurs connaissent le produit et qu'il puissent renseigner en tout temps la clientèle sur notre cœur de métier, le trans-

port. Dans ce contexte, le type de contacts avec les voyageurs évoluera tout autant que les rapports avec les machines et la technique. La collaboration et l'interconnexion seront nettement plus importantes, et il s'agit d'en tenir compte dans la formation. L'évolution technique influence les exigences envers le personnel et donc celles posées à la formation.

Quels sont les effets, les chances et les risques de la numérisation dans ce domaine?

La numérisation facilite de nouveaux modèles de temps de travail, d'autres méthodes d'apprentissage et de nouvelles interactions entre les secteurs. Je pars du principe que les informations circuleront encore plus vite. L'apprentissage sera bien plus numérique. Les chances sont plus grandes que les risques, qui pourraient être la négligence des relations et du dialogue personnels. Il faut le garder en tête et enseigner un esprit d'équipe.

Et quels seront les effets concrets de la numérisation sur la formation spécifique des transports publics?

Les interactions dans le système complexe des transports publics seront toujours plus encadrées et soutenues par la numérisation. Les apprentis sont encore davantage poussés à apprendre par eux-mêmes. Les jeunes grandissent avec la numérisation. Le défi est de ne pas utiliser les nouveaux systèmes seulement en permanence, mais aussi de les utiliser de manière interconnectée et de ne pas oublier les véritables prestations fournies aux clients. Dans la formation, cela signifie de

Les plans de formation doivent suivre la technologie.

renforcer l'accent mis sur les compétences transversales telles que l'aptitude à la communication et l'esprit d'équipe.



Thomas Baumgartner, directeur des Appenzeller Bahnen et président de la commission de la formation de l'UTP

Dans cette optique, quel est le rôle de l'intelligence humaine et artificielle, de l'apprentissage individuel et «par machine»?

L'apprentissage virtuel sera une évidence dans dix ans pour les apprentis des métiers de notre branche. Il permettra d'apprendre certains travaux dans un cadre protégé, par exemple sur les voies, les lignes de contact ou dans le domaine de la sécurité. Les méthodes didactiques deviendront nettement plus interactives, la préparation aux examens se fera par voie électronique. Les plans d'apprentissage devront suivre la technologie.

Quel rôle incombera à l'UTP dans la formation initiale?

En tant qu'organisation du monde du travail conformément à la loi sur la formation professionnelle, l'UTP est l'organisme de la branche responsable de la formation professionnelle initiale et supérieure. Elle assume la responsabilité des formations, lesquelles doivent être développées en fonction de l'évolution des exigences du marché du travail. L'UTP a donc un rôle important en collaboration avec les nombreuses entreprises de chemin de fer, de bus et de navigation ainsi qu'avec les lieux de formation tels que login.

La branche doit faire bloc pour attirer de futurs collaborateurs.

L'UTP a une responsabilité particulière pour six métiers centraux de la formation initiale dans les transports publics:

- Employé(e) de commerce en transports publics
- Agent(e) de transports publics
- Gestionnaire du commerce de détail dans les transports publics
- Constructeur/trice de voies ferrés
- Électricien(ne) de réseau, domaine spécifique Lignes de contact
- Logisticien(ne), orientation Transport

Il s'agit des importantes activités proches de l'exploitation ou de la construction et de l'entretien des principales infrastructures d'une entreprise de transport. Au sein de la communauté de formation login, plus de cinquante entreprises forment régulièrement la relève dans les différents apprentissages. C'est fondamental, car ce sont uniquement la participation du plus grand nombre possible d'entreprises et l'existence d'une communauté forte comme login pour donner la formation initiale qui nous permettront de connaître le succès.

On n'a jamais fini d'apprendre. Que propose l'UTP après la formation initiale?

Effectivement! Les transports publics offrent des plans de carrière très intéressants. La perméabilité au sein de la branche et entre les différents secteurs n'est pas un vain mot. Pour le permettre, l'UTP propose le brevet fédéral de spécialiste en transports publics et le diplôme fédéral de manager en transports publics. Ces deux cursus ouvrent la voie vers d'exigeantes tâches de gestion et de direction dans les entreprises de transport. Elles sont essentielles pour une carrière et pour préserver le savoir dans l'ensemble de la branche.

Comment les écoles peuvent-elles aider leurs élèves à être prêts au changement? Et comment les formateurs professionnels en entreprise doivent-ils être préparés?

Les élèves sont déjà préparés à leur choix professionnel à l'école secondaire. L'apprentissage numérique y est une évidence au quotidien. Du côté des formateurs, une actualisation continue des connaissances est nécessaire, et je suis certain qu'elle a lieu dans la plupart des cas. Par ailleurs, ils peuvent eux aussi apprendre des apprentis.

À quel point notre branche est-elle apte à répondre à ces nombreux défis?

Des états des lieux et des analyses sont réalisés dans différentes entreprises de transport sous l'influence de l'économie 4.0, notamment en vue du développement de certains profils professionnels, fonctions et profils d'emploi. Certains métiers feront face à de grands changements. Les formations initiales des transports publics doivent être développées de manière réactive et demeurer modernes afin de pouvoir assurer la relève. Nous avons encore du travail.

Les horaires de travail sont un autre défi dans la branche. Les tours de nuit ou le week-end ne doivent pas obligatoirement être un désavantage pour les jeunes. Les loisirs peuvent aussi être exercés en dehors des heures de pointe. Et enfin, ces horaires sont précisément une chance



pour les personnes qui reprennent une activité professionnelle ou proviennent d'autres filières. La branche doit se montrer suffisamment ouverte à ce sujet.

[Un problème urgent qui concerne toutes les branches: où et comment les transports publics veulent-ils recruter leur relève à l'avenir?](#)

Ce problème est bien réel. Nous parvenons encore à pourvoir la majorité des places d'apprentissage proposées par les entreprises, mais des différences existent, il manque par exemple des apprentis dans la construction de voies ferrées. Dans l'ensemble, la branche est attrayante, mais elle doit se montrer unie et séduire activement aussi bien les jeunes que les personnes reprenant une activité professionnelle ou provenant d'autres filières. Le recrutement s'effectue à travers d'innombrables contacts avec les écoles et dans des foires professionnelles. Les relations avec les premières pourraient être encore renforcées. Nous devons par ailleurs redoubler d'efforts sur les aspects décisifs du bouche à oreille et du groupe-cible que sont les parents.

[Quels sont les plus grands défis de l'UTP en tant qu'organisation du monde du travail?](#)

Le grand défi réside dans la coordination et la mise en réseau des différents besoins des acteurs. C'est également une belle occasion pour la branche de se préparer pour l'avenir. Outre des compétences techniques interconnectées, des capacités sont également nécessaires dans l'orientation clientèle, le rapport au changement et à la numérisation, la prise de responsabilités et de décisions ainsi que l'interculturalité.

Une chose est certaine à mes yeux, les transports publics sont une branche attrayante et moderne avec des outils de travail actuels, une multitude de métiers passionnants, une durabilité élevée, un faible impact environnemental, des parcours professionnels variés et des conditions d'emploi intéressantes. ■

Carte blanche à Peter Schneider

Transports, morale et mort

Le 83 % (et même un peu plus de 90% à vue de nez) des chroniques publiées en Suisse alémanique concernent les transports publics ou ce qu'il s'y passe. Elles parlent de téléphoner dans le tram; de tous les passagers qui ne font que fixer leur smartphone au lieu de se parler, de faire de la musique ensemble ou de réglementairement se tenir coi dans le wagon silence; de femmes qui se vernissent les ongles des mains ou d'hommes qui se coupent les ongles des pieds sur le chemin du bureau; de la décontraction méditerranéenne qui s'empare des quais lors d'une exceptionnelle panne nationale des chemins de fer; d'odeurs et de bruits de nourriture, et de sacs à dos posés sur le siège d'à côté; de voyager debout en première classe; d'enfants qui s'exercent au trampoline sur les sièges avec leurs petites chaussures et de leurs parents qui ne sont qu'un reflet de notre société, des pendulaires matinaux qui tirent la gueule au lieu de, disons, partager la joie de vivre d'une samba brésilienne.

À propos de Brésil, «fun fact»: saviez-vous que 786 000 personnes y ont subi une mort violente entre 2001 et 2015, dont 70 % par arme à feu? Mais avec sur le visage toujours un sourire dont notre ennuyeux pendulaire suisse ferait mieux de s'inspirer.

Les transports publics jouent un rôle prépondérant non seulement dans les chroniques, mais également – au moins depuis le «dilemme du tramway» exposé en 1967 par Philippa Foots – dans les débats d'éthique sur le comportement à adopter en cas de dilemme moral. Depuis, le dilemme du tramway a été décliné en d'innombrables variations parmi lesquelles celle-ci: peut-on pousser un

homme obèse sur la voie afin de sauver cinq autres personnes (probablement de poids normal) d'un tram hors de contrôle qui leur fonce dessus? Jusqu'ici, cette question était plutôt académique. En voyageant en transports publics, on rencontre certes régulièrement des gens très gros, mais très rarement cinq autres personnes ligotées sur les rails à qui l'on pourrait sauver la vie en y poussant celui qui présente une surcharge pondérale. La nouvelle technologie des voitures et des bus autonomes a cependant catapulté le dilemme de la tour d'ivoire des philosophes au milieu des rues de nos villes.

Dans son édition en ligne, le «Tages-Anzeiger» a récemment soumis plusieurs de ces dilemmes à ses lecteurs. Une voiture autonome dont les freins ont lâché doit décider de renverser soit un homme, soit une femme. 82 % des lecteurs et des lectrices ont choisi de sacrifier l'homme. Un vote étonnamment clair dans une situation où il faut décider rapidement s'il faut sauver la vie de la

L'auteur

Peter Schneider est un psychanalyste et écrivain suisse. Il est connu pour ses écrits et par sa voix sur les ondes de la radio SRF 3. Outre des chroniques satiriques, il est le narrateur de la série radiophonique Philip Maloney. Il est également l'auteur de chroniques hebdomadaires, notamment dans la *SonntagsZeitung* et le *Tages-Anzeiger*.



femme. La décision a été plus serrée entre deux grand-mères et une jeune fille: 55 % des votants renverseraient les deux dames âgées.

Parmi les autres variantes soumises à la question figuraient: quatre enfants et un bébé qui traversent la rue malgré le feu rouge contre cinq braqueurs de banque qui traversent au vert sur un passage piéton (64 % contre les braqueurs); deux sans-abri et une femme médecin contre deux femmes dont une enceinte (73 % sacrifient les sans-abris et la femme médecin); ou cinq chiens contre cinq chats. 64 % sauvent les chats – les chiens sont manifestement les braqueurs de banque du règne animal.

Nous désirons rendre la question un peu plus complexe. Imaginez que les cinq criminels n'aient attaqué la banque que pour payer la rançon de cinq femmes enceintes qui devaient être poussées à la place d'hommes obèses sur les rails par des femmes fondamentalistes utilitaristes voulant alerter la société sur l'absence de scrupules avec laquelle elle traite les chiens innocents. Qui choisiriez-vous de renverser?

Participez à la discussion et donnez votre avis. Votre décision pourrait sauver des vies. ■

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

L'Union des transports publics

L'UTP s'engage pour le succès des transports publics suisses

L'Union des transports publics (UTP) est l'association faîtière des entreprises de transports publics. Elle représente la diversité des intérêts de ses membres auprès du monde politique (autorités, Parlement), s'engage dans tous les domaines des transports publics en Suisse, notamment lors de campagnes de votation, et informe le public quant à l'importance, aux exigences et aux problèmes de la branche. De plus, l'UTP est responsable de formations initiales et continues et initie des solutions de branche telles que l'Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire ou l'aide à la mise en œuvre dans les transports publics de la loi sur l'égalité pour les handicapés.



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

Les transports publics font bouger et animent la Suisse, contribuant ainsi à la forte attractivité du pays. Le maintien de cet atout constitue l'objectif central de l'UTP.

Une association de branche nationale telle que l'UTP a généralement deux groupes-cibles principaux: d'un côté celui formé par ses membres, et de l'autre le monde politique et les autorités. L'UTP assure un échange d'informations dans les deux sens avec ces deux groupes:

elle collecte et coordonne les préoccupations et les intérêts de ses membres dans le cadre de nombreuses commissions dédiées à un thème spécial, mais également au sein du comité. Elle défend les positions élaborées en son sein auprès du Parlement, des offices fédéraux ou des cantons. En fonction de son intérêt pour le public, l'information peut également être diffusée à travers un communiqué ou une conférence de presse. L'UTP cherche par ailleurs également des impulsions à l'extérieur, qu'elles proviennent du monde politique, des autorités, de la technologie (p. ex. la numérisation) ou de la clientèle.

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

L'UTP

- représente ses membres vis-à-vis du monde politique, des autorités et des tiers
- s'engage dans des campagnes de votation ayant un lien avec les transports publics
- représente les intérêts de la branche dans la formation en tant qu'organisation du monde du travail (OrTra) et est l'organe responsable de nombreuses offres de formation initiale et continue
- promeut des transports publics conviviaux
- développe le système suisse de transports publics (p. ex. plateformes de mobilité, numérisation)
- définit des standards techniques dans les transports publics (à travers l'«Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire»)
- assure le Service de médiation des transports publics
- constitue la plateforme d'échange d'expériences entre les entreprises de transport

Le comité de l'UTP



Derrière (de g. à d.):

Daniel Reymond (directeur de TRAVYS), Pascal Vuilleumier (directeur de TransN), Matthias Keller (directeur des VBG), Andreas Büttiker (directeur de BLT), Thomas Nideröst (directeur de SBW), Thomas Küchler-Lehmann (président de la direction de la SOB)

Au milieu (de g. à d.):

Fernando Lehner (président de la direction de la MGB/GGB), Luc-Antoine Baehni (directeur de la CGN), Fredy Miller (directeur d'ASm), Guido Schoch (directeur des VBZ), Mirjam Bütler (vice-directrice de l'UTP), Michel Joye (directeur des TL), Norbert Schmassmann (directeur des VBL et président de l'UTP), Andreas Meyer (CEO des CFF), Ralf Eigenmann (directeur des VBSG)

Devant (de g. à d.):

Bernard Guillelmon (président de la direction du BLS), Hans-Peter Hadorn (directeur de Hafenbahn Schweiz AG), Ueli Stückelberger (directeur de l'UTP), Thomas Baumgartner (directeur des AB), Franz Kagerbauer (directeur du ZVV), Stefan Kalt (directeur des RVBW)

Manquent:

Vincent Ducrot (directeur des TPF), Renato Fasciati (directeur des RhB)

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

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

www.utp.ch/faits-et-arguments



Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
CH-3000 Berne 6

Tél. +41 31 359 23 23

Fax +41 31 359 23 10

info@utp.ch

www.utp.ch