

FOCUS

tp

2025 / 26

Impressum

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

Rédaction: Andreas Keller, Michael Schallschmidt

Conception: Marion Aland et Florin Schürch

Traduction: Bruno Galliker, Valentin Abbet, Michelle Abbet

Illustrations: © photos

p. 4: CFF, Urs Flueeler | p. 5, 28, 29, 30, 31: UTP, T. Hodel

p. 7: Valentin Flauraud / RBS, Sam Bosshard | p. 8: tpg | p. 9: HESS

p. 10: Fairtiq | p. 11: GaudenzDanuser.com | p. 14: ZVV / Magali Girardin

p. 17: AVA | S. 18: Dorothea Mueller | p. 19: RBS, Stefan Haerberli | p. 6, p. 20: UTP

p. 22: 2023 Real World Events/Shutterstock | p. 23: Allianz pro Schiene, Sascha Hilgers

p. 24, p. 25, p. 26: tl | p. 27: Manuel Weiersmülle

Impression: Vögeli AG, Langnau

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

© 2025, UTP



Höchster Standard für Ökoeffektivität.
Cradle to Cradle Certified® Druckprodukte
hergestellt durch die Vögeli AG.

Sommaire

- 5** **Éditorial**
Les transports publics sont un atout de notre pays
- 6** **Utilité des transports publics pour la Suisse**
Les transports publics, label de qualité de la Suisse et stimulant économique
- 12** **Statistiques**
Faits et chiffres sur les transports publics suisses
- 14** **L'importance des transports publics au niveau cantonal**
«Les transports publics sont un facteur central de l'attrait d'un site»
- 18** **Financement de l'exploitation, du maintien de la qualité des infrastructures et de l'aménagement ferroviaire**
Les défis du fonds d'infrastructure ferroviaire, colonne vertébrale du système suisse de transports publics
- 22** **Tribune**
Transports publics: pas de «conditions allemandes» en Suisse, s'il vous plaît!
- 24** **La stratégie énergétique de l'UTP va de l'avant**
Quand le dépôt est aussi une centrale électrique
- 28** **Assemblée générale 2025 de l'UTP à Zoug**
Photos



La Suisse avance: la population tout comme le secteur des services croissent continuellement. Il en résulte notamment un plus grand besoin de mobilité auquel nous devons répondre dans toutes les régions. Augmenter la part modale des transports publics, comme la Confédération s'en est fixé l'objectif, nécessite également d'augmenter l'offre de prestations du trafic régional voyageurs. Une conseillère et un conseiller d'État en charge des transports dans deux cantons nous ont expliqué comment rendre les transports publics encore plus attrayants et soutenir l'objectif d'augmentation de leur part sur le total du trafic.

Les transports publics sont un atout de notre pays: prenons-en soin et renonçons à des expérimentations d'économies irréflechies!

Cependant, aller de l'avant nécessite des bases solides, aussi sur le plan financier. La Suisse dispose aujourd'hui d'excellents transports publics dont de nombreux autres pays ne font que rêver. Ce rôle pionnier repose notamment sur des investissements visionnaires. Le résultat est un système performant qui offre à sa clientèle un réseau attrayant sur une infrastructure bien entretenue. De plus, la branche est à l'origine d'innovations qui trouvent un écho même à l'étranger, comme les prochaines pages le montrent.

Des économies pensées à court terme, telles que celle proposée par le Conseil fédéral de placer la part de la Confédération pour le trafic régional voyageurs entre 2026 et 2028 largement en dessous de besoins calculés avec sérieux, mettent en danger le développement planifié de l'offre de transports publics. Une Suisse en pleine croissance a besoin de davantage de transports publics, et cela ne peut se faire gratuitement! Par ailleurs, le Conseil fédéral veut économiser plusieurs centaines de millions de francs par année dans le fonds d'infrastructure ferroviaire, qui est un instrument capital pour le succès des transports publics suisses. Nous espérons et attendons ici une correction de la part du Parlement.

Dans la tribune qu'il nous a écrite, un observateur attentif identifie depuis Berlin des parallèles avec l'échec de la politique allemande des transports et nous appelle de tout son cœur à éviter de commettre la même erreur. Une erreur du même type serait aussi de biffer à nouveau le financement de lancement décidé par la Confédération pour le passage des bus à des entraînements n'émettant pas de CO₂. En effet, les transports publics jouent un rôle

important en vue du respect des objectifs de réduction du CO₂. Grâce au développement de la technologie à batteries, les bus à motorisation électrique sont de plus en plus nombreux: en Suisse, au printemps 2025, 15% de la flotte de bus circulait déjà sans énergies fossiles.

Concernant la décarbonation, les choses vont de l'avant non seulement pour le matériel roulant, mais aussi pour ce qui est de la production d'énergie, comme

nous le constatons à l'exemple des Transports publics de la région lausannoise (tl): au nouveau dépôt de trams des tl, 840 pan-

neaux solaires livrent du courant propre en toute fiabilité. De tels projets montrent quel est le potentiel des transports publics pour faire partie de la solution dans la politique climatique suisse.

Notre conclusion: notre branche crée une très grande valeur ajoutée pour la Suisse tant pour l'économie que pour l'environnement. Ou, en d'autres termes: les transports publics sont un atout de notre pays. Prenons-en soin, et renonçons à des expérimentations d'économies financières!



Ueli Stüchelberger,
directeur de l'UTP

Renato Fasciati,
président de l'UTP

Utilité des transports publics pour la Suisse

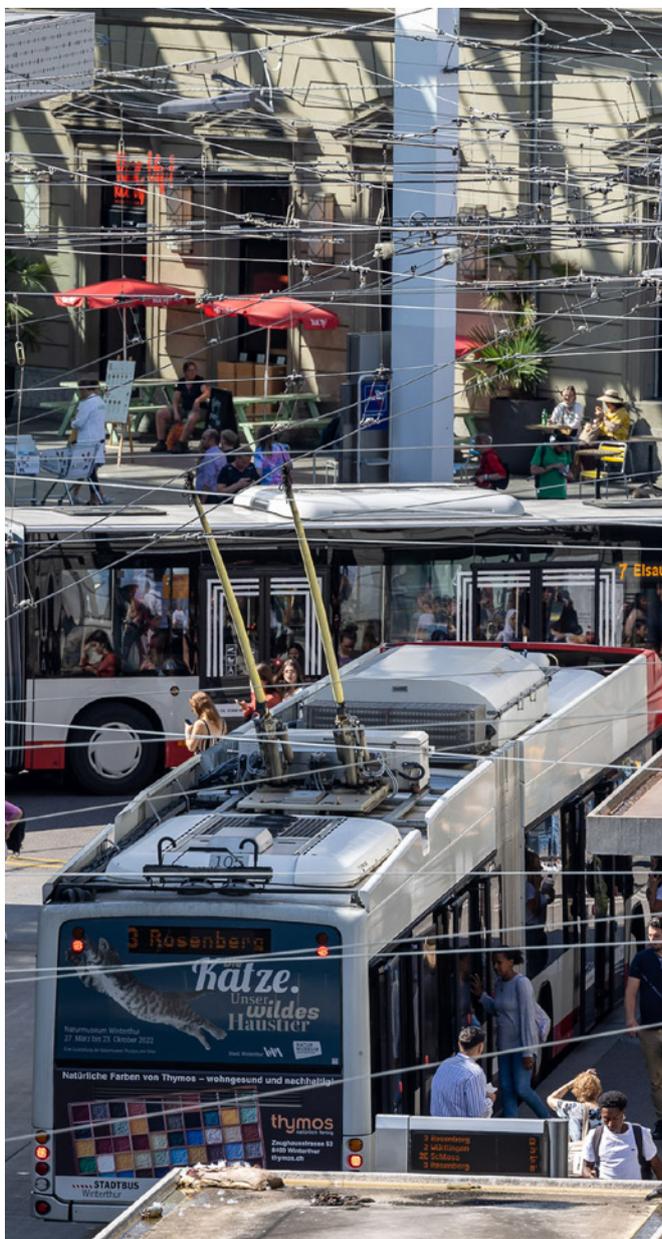
Les transports publics, label de qualité de la Suisse et stimulant économique

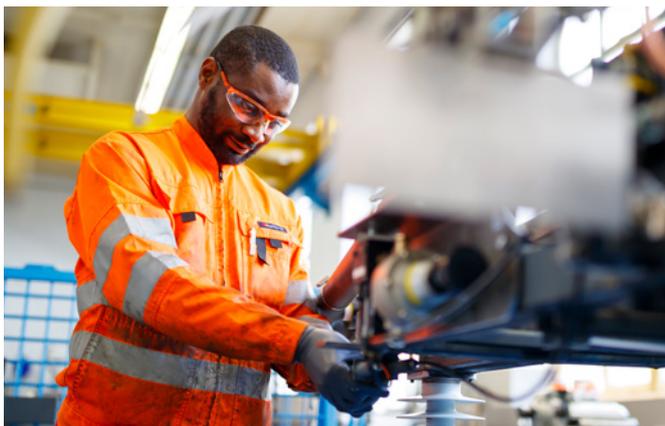
En desservant la Suisse, les transports publics font vivre le pays. Comme les trains, les trams et les bus circulent toujours plus, ils offrent du travail à de nombreuses personnes et des mandats à beaucoup d'entreprises. Et comme leur système ne cesse de se développer, l'industrie suisse de la mobilité se révèle pionnière en Europe et au-delà, que ce soit pour le matériel ou pour les logiciels.

«La Suisse est en quelque sorte un paradis des transports publics. On n'est jamais bien loin d'une gare, d'un arrêt de tram, de bus ou de bateau. Tous ces véhicules sont bien entendu ponctuels. Depuis le poste d'aiguillage de la gare centrale de Zurich, j'ai vu des trains arriver et partir, aussi prévisibles que les marées. Toutes les demi-heures, chaque voie est occupée. Quelques instants plus tard, les trains ont disparu et les voies sont de nouveau vides. Ce va-et-vient se répète toutes les trente minutes, tous les jours.»

En Suisse, nous avons tendance à nous plaindre de notre système pourtant de qualité et à nous perdre dans des débats sur des détails. C'est donc souvent au travers de regards extérieurs que nous prenons conscience des qualités de notre pays. Dans le cas présent, en 2022, le journaliste de voyage Michael Portillo a résumé sur le portail du journal britannique The Telegraph ce qui distinguait les transports publics de notre pays: la desserte de tout le territoire, les horaires denses et la fiabilité élevée.

Mais le réseau de trains, de trams et de bus ne couvre pas le pays que pour la population helvétique: il offre aux touristes une possibilité attrayante de découvrir les points d'intérêt de Suisse. Et les transports publics sont non seulement un avantage pour les clientes et clients, qui se déplacent ensemble plutôt qu'individuellement, en utilisant efficacement l'espace, mais ils constituent aussi une partie importante de l'économie nationale. En effet, ils offrent des places de travail, ils investissent dans des planifications, des constructions et des véhicules, et ils préparent le terrain pour une industrie d'exportation solide.





En Suisse, un poste de travail sur 40 a un lien direct ou indirect avec les transports publics.

Emplois:

une place sur 40 en Suisse en lien avec les transports publics

Les transports publics comptent quelque 43 000 postes de travail, ce qui en fait un employeur de dimension similaire au secteur pharmaceutique ou à la branche des assurances. S'ajoutent à ce chiffre environ 20 000 places pour les prestations en amont. Au bout du compte, un emploi sur 40 en Suisse a un lien direct ou indirect avec les trains, les trams et les bus. C'est ce qu'a révélé une étude réalisée en 2020 par le bureau de conseil Infras, mandaté par le Service d'information pour les transports publics (LITRA) et l'organisation faîtière de l'industrie suisse du rail et de la mobilité (Swissrail).

Effet d'agglomération:

un double bénéfice

Mais ce sont surtout toutes les régions du pays qui profitent de l'offre de transports publics et de son aménagement. Une étude d'accessibilité réalisée par l'institut BAK Economics après la mise en service de la ligne diamétrale zurichoise des CFF reliant Altstetten à Oerlikon par la gare centrale en 2014 a clairement souligné le double bénéfice qui résulte de cette nouvelle liaison directe. Depuis, la population de Suisse orientale et d'Argovie profite de meilleures liaisons vers Zurich, tandis que l'extension de la zone de desserte a des répercussions positives pour la métropole elle-même. Les économistes parlent d'effets d'agglomération, qui se produisent lorsque les distances temporelles entre des villes et leur périphérie peuvent être réduites.



84 % des investissements réalisés dans les transports publics suisses restent dans le pays.

Investissements:

84 % de l'argent investi dans les transports publics reste dans le pays

Il y a d'une part les gens qui font fonctionner les transports publics en Suisse et d'autre part les impacts d'investissements. Chaque année, quelque 5,3 milliards de francs sont investis dans les transports publics. Cela représente 3,4 % des investissements bruts réalisés en Suisse. Un trentième de l'argent investi en Suisse est affecté au système de transports publics. La majeure partie de ces montants reste dans le pays: 84 % de cette somme, soit environ 4,5 milliards de francs, bénéficie à des entreprises suisses.

Ces effets comprennent notamment l'augmentation de la productivité moyenne et du revenu national par habitant.

Les nouvelles transversales ferroviaires à travers les Alpes, ouvertes au cours de la dernière décennie, ont également produit des effets positifs. Les tunnels de base du Gothard et du Ceneri sont favorables à la croissance du trafic marchandises ferroviaire sur l'axe du Gothard, comme le souligne le dernier rapport de monitoring sur les effets des nouvelles infrastructures sur le trafic et le développement du territoire sur l'axe du Gothard.

Entretien:

pour un réseau à la hauteur de notre époque

Les investissements dans les transports publics comprennent aussi l'entretien des réseaux et des véhicules. Les trains de montagne en sont des exemples parlants: ils exercent non seulement une fonction de desserte, mais constituent aussi des infrastructures touristiques et font partie du patrimoine culturel. Citons notamment les lignes de l'Albula et de la Bernina, exploitées par les Chemins de fer rhétiques. Au cours des dernières décennies, ces ouvrages plus que centenaires ont été rénovés pas après pas pour aborder les cent prochaines années. Les travaux effectués comprennent notamment la construction du nouveau tunnel de faîte de l'Albula, entre le nord des Grisons et l'Engadine. Ce tunnel a été mis en service en 2024. Le tunnel de 1903 a été reconverti en galerie de secours parallèle, qui accroît la sécurité pour les voyageurs.

Des mesures d'accompagnement réalisées dans le paysage cultivé, qui permettent de renoncer à des ouvrages de protection directe, montrent qu'il n'est pas toujours nécessaire de couler du béton lorsqu'il s'agit d'entretenir des lignes ferroviaires. Les forêts de protection de l'Albula, qui doivent elles aussi être renouvelées périodiquement, en sont un bon exemple. Ainsi, 10 000 arbres ont été remplacés pendant la décennie passée sur les hauts de Bergün.

Innovation:

entraînements de bus sans émission de CO₂

Tandis que d'anciennes techniques de culture sont développées pour les forêts de protection, de nouvelles technologies stimulent les progrès. Le tournant énergétique en est un exemple. Jusqu'à ces dernières décennies, une limite claire séparait les trolleybus, à propulsion électrique, obligés de suivre la ligne de contact de leur tronçon, et les bus, équipés de moteurs à combustion, qui peuvent circuler de manière totalement flexible. Grâce au développement d'entraînements à batterie, cette limite est devenue plus poreuse, et les entreprises de transport suivent différentes voies pour concilier alimentation électrique et indépendance par rapport aux fils de contact.

Les Transports publics genevois sont précurseurs du système TOSA, initialement lancé par le constructeur ABB, dans lequel les véhicules sont rechargés rapidement aux terminus et à certains arrêts le long des lignes. Contrairement aux bus électriques traditionnels, qui ne peuvent être rechargés qu'au dépôt, les bus TOSA comportent des batteries plus petites, qui peuvent cependant déployer leur force motrice plus longtemps. À l'exemple de Saint-Gall et de Bienne, de nombreuses villes misent plutôt sur des trolleybus à batterie. Ceux-ci sont alimentés depuis la ligne de contact sur le réseau central, puis passent directement à un entraînement à batterie sur les branches de ligne non électrifiées.



L'innovation axée sur l'environnement: les bus électriques sont toujours plus nombreux à circuler en Suisse.

Performance environnementale:

L'énergie électrique comme partie de l'ADN suisse

L'attraction des transports publics suisses pour les entraînements électriques s'inscrit dans une tradition qui a plus d'un siècle. À l'origine, le facteur déterminant n'était pas la protection de l'environnement, mais la sécurité de l'approvisionnement. L'augmentation du prix du charbon extrait à l'étranger pendant la Première Guerre mondiale a accéléré l'électrification du réseau ferroviaire suisse et, ainsi, le renoncement à la traction à vapeur pour passer à une énergie motrice locale. Aujourd'hui, toutes les lignes ferroviaires du pays avec un trafic voyageurs régulier sont électrifiées, tandis qu'en Europe, ce taux avoisine seulement les 60 %.

Quand les trams se sont retirés des routes de Suisse dans les années 1950 et 1960, les trolleybus ont pris leur place, ce qui s'inscrit aussi dans cette tradition. Pendant ce temps, les bus diesel ont triomphé en Europe occidentale, bien que les bus électriques soient capables de transformer quatre fois plus d'énergie injectée (80 %) en énergie motrice que les bus dotés de moteurs à combustion. Aujourd'hui en Suisse, plus de 15 % des bus roulent déjà uniquement à l'électricité. On estime toutefois que le pourcentage de personnes transportées par des véhicules des transports publics routiers est nettement plus élevé, car les lignes de bus où la demande est la plus forte, dans les moyennes et grandes agglomérations de Suisse, fonctionnent à l'électricité. Des bus à double articulation, qui peuvent accueillir jusqu'à 220 personnes, y sont aussi de plus en plus utilisés. Et les transports publics suisses font avancer le passage de la flotte de bus diesel à des bus électriques: en 2040 au plus tard, seuls des bus à entraînement respectueux de l'environnement doivent circuler, tel est l'objectif déclaré de la stratégie énergétique de l'Union des transports publics.

Exportation:

des bus et trains suisses pour l'étranger

La longue tradition des trolleybus en Suisse et la renaissance des bus électriques dans les villes européennes ont fait que les bus électriques fabriqués par Carrosserie Hess à Bellach sont toujours plus nombreux dans les villes étrangères, comme à Arnhem, à Lyon ou

encore à Salzbourg. Sur les lignes ferroviaires en dehors de nos frontières, on voit aussi de plus en plus de véhicules que nous connaissons bien dans les transports publics suisses.

Il s'agit surtout d'automotrices du fabricant Stadler Rail, de Bussnang (Thurgovie), que l'on voit désormais couramment aux quatre coins de l'Europe. À la fin du siècle passé, en s'axant sur des produits au prix concurrentiel à l'international qui se distinguent par leur niveau de qualité, l'industrie suisse du matériel roulant a pris un tournant similaire à celui effectué par l'industrie horlogère vingt ans plus tôt. Cette évolution est le fait de compagnies ferroviaires suisses qui exigeaient une baisse des coûts de production. Ainsi, c'est le chemin de fer Bienne-Täuffelen-Anet qui a commandé à Stadler des trains coûtant moitié moins que les prix habituels jusque-là. En 1997, Stadler lui a livré les rames GTW, qui sont en quelque sorte des «Swatch sur rail». Leur structure modulaire, notamment, explique qu'elles se sont exportées à merveille pendant vingt ans: elles ont été livrées en différents écartements et longueurs de véhicule pour différents systèmes électriques ou à moteur diesel.

Les actuels succès d'exportation de Stadler Rail, l'automotrice FLIRT et les compositions à deux étages KISS, résultent aussi de besoins de systèmes de trafic régional et local: ceux de la Stadtbahn Zug pour le FLIRT, une rame à forte capacité d'accélération, et ceux du RER zurichois pour le KISS.

Au total, 1,1 milliard de francs de produits de l'industrie suisse de mobilité sont achetés chaque année à l'étranger, ce qui correspond à 40 % du volume produit.



Les véhicules de transports publics suisses sont aussi demandés à l'étranger. C'est le cas du lightTram de Hess à Salzbourg.



Innovation numérique:

l'exemple de Fairtiq

L'industrie suisse de la mobilité ne se contente pas de jouer un rôle dans le domaine du matériel roulant: le développeur d'application bernois Fairtiq surfe sur la vague numérique, qui avance à grande vitesse. En 2016, cette entreprise de logiciels, alors une start-up, a lancé une application de billetterie facile à utiliser pour les entreprises de transport de Lucerne et de Fribourg ainsi que pour les Chemins de fer rhétiques. Aujourd'hui, la clientèle des transports publics de huit pays européens voyage avec des applications de Fairtiq. Depuis l'automne 2024, c'est aussi le cas dans l'ensemble du Danemark. Les clientes et clients profitent ainsi d'une solution simple. L'application vise à rendre l'utilisation des transports publics aussi facile que possible: un glissement de doigt sur son téléphone avant d'entrer dans le véhicule ainsi qu'à la fin de la course pour profiter du meilleur prix sur le tronçon en question.

Conclusion:

les transports publics sont un atout pour la Suisse

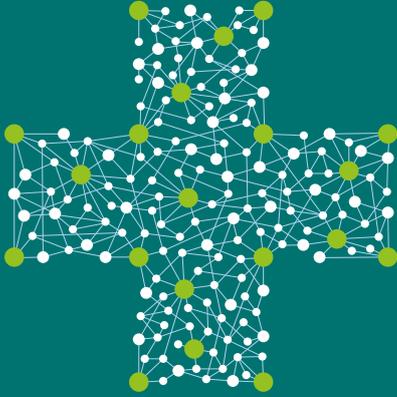
Après tous ces accomplissements qui viennent de Suisse, revenons-en à un regard externe. À quelqu'un qui s'est toutefois familiarisé avec la Suisse et qui non seulement observe le trafic ferroviaire, mais fait aussi de la recherche en qualité de professeur spécialisé dans les systèmes ferroviaires à l'EPF de Zurich. Francesco Cormann est né en Italie et aussi vécu aux Pays-Bas. On peut lire une citation de lui sur le réseau en ligne de l'EPFZ Stadt und Landschaft: «Malgré les importants défis géographiques, le système ferroviaire suisse fonctionne admirablement bien. Qualitativement, les transports publics comptent parmi les meilleurs au monde, les trains et la ponctualité sont un label de qualité du pays.» Et un stimulant de l'économie, est-on tenté d'ajouter: ils rapprochent les gens et les régions, le personnel et les places de travail ainsi que les touristes et les attractions, et poussent les fournisseurs à être toujours à la pointe.

Auteur: Paul Schneeberger



Statistiques

Desserte: il est possible d'aller partout en transports publics

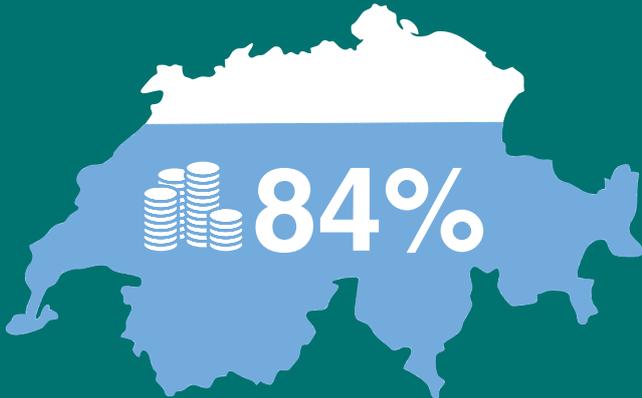


Fiabilité: 98,7 % des garanties en 2024



98.

Investissements: 84 % des moyens restent dans le pays



Les transports un grand plus

Voici l'utilité des transports



Propreté: plus que des entraînements sans CO₂ dès 2040



Efficacité énergétique pour les transports

100 correspondances
sur le réseau CFF



7%

Transports publics: pour la Suisse

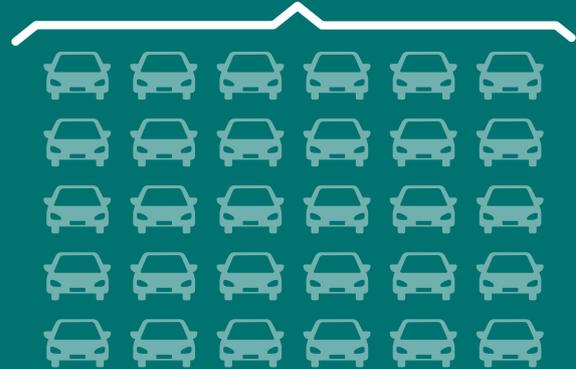
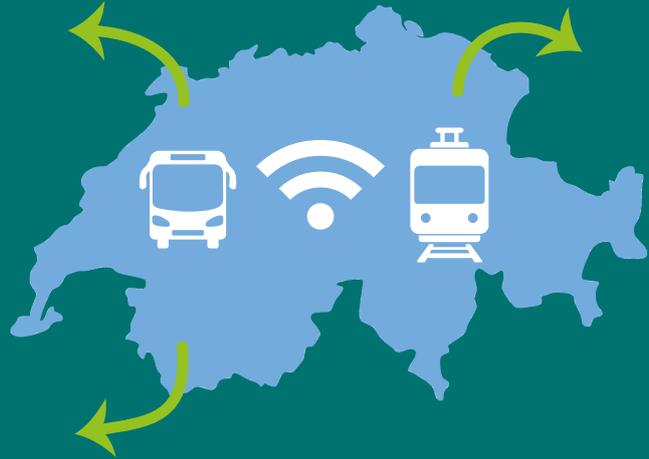
Transports publics pour la Suisse



Emplois: un emploi sur 40 est lié
aux transports publics



Exportation: bus, trains et billetterie
«made in Switzerland»



Économie de place: grandes capacités
sur un espace réduit



Avantage: clair avantage
des transports publics

L'importance des transports publics au niveau cantonal

«Les transports publics sont un facteur central de l'attrait d'un site»

Quelle importance revêtent les transports publics pour les cantons?

Comment ces derniers peuvent-ils soutenir concrètement l'objectif de la Confédération de continuer à augmenter la part modale de notre branche? Nous avons posé la question aux personnes qui dirigent le département des transports dans deux cantons: la conseillère d'État zurichoise Carmen Walker Späh et son homologue genevois Pierre Maudet.

À quel niveau évaluez-vous l'utilité économique des transports publics pour votre canton. Ou en d'autres mots: quelle est l'importance des TP pour votre canton?



Les transports publics sont une success story pour le canton de Zurich. Leur importance économique est inestimable. Des transports publics efficaces et attrayants sont un facteur central pour la place économique, ceci d'autant plus dans une région dynamique avec une population en croissance et une économie prospère. Un bon exemple est constitué par des projets comme la Glattalbahn ou la Limmattalbahn, qui ont déclenché d'importants investissements et une évolution dynamique dans les agglomérations qu'elles desservent. Des transports publics denses et bien coordonnés sont l'épine dorsale d'une mobilité moderne et profitent à toutes les Zurichoises et à tous les Zurichois. Tout cela transparaît aussi dans le fort soutien politique: la récente stratégie des transports publics a été acceptée par le Parlement cantonal par 170 voix contre 0.

À Genève, les transports publics jouent un rôle essentiel à maints égards. Tout d'abord, ils déplacent une partie des actifs, ce qui permet de fluidifier le réseau routier et de faciliter le transport professionnel, offrant ainsi un soutien à l'économie locale. Les transports publics jouent aussi un rôle social, en desservant l'ensemble du territoire genevois à prix attractifs. Enfin, ils permettent d'améliorer la qualité de vie des habitants en réduisant les nuisances sonores et la pollution de l'air, et ont également un impact positif sur la santé, en luttant contre la sédentarité.

Quelles sont les atouts particuliers des transports publics dans votre canton? Et leurs faiblesses?

Carmen Walker Späh

Nos transports publics bénéficient d'une excellente réputation parce que nous avons développé continuellement et systématiquement l'infrastructure et l'offre ces 35 dernières années. La communauté de trafic zurichoise (ZVV) a été créée à cette époque et constitue depuis l'organe central qui dirige sous un même toit la planification, le financement et la commercialisation des transports publics. Cet avantage se traduit par exemple dans la part modale, qui s'élève à environ 32 % dans le canton de Zurich, une valeur particulièrement élevée en comparaison nationale. Cette excellente offre de transports publics a cependant bien évidemment son prix.

Pierre Maudet

Dans une ville-canton très dense, les tpg offrent des fréquences élevées et une large amplitude horaire, notamment le soir et le week-end, qui va encore s'intensifier, comme le prévoit le Plan d'actions des transports collectifs récemment voté au Parlement. Reste à améliorer la vitesse commerciale au centre-ville.

Est-il possible d'optimiser encore les transports publics de votre canton de manière relativement simple et rapide? Si oui, comment?

Carmen Walker Späh

Dans un système aussi complexe que les transports publics, des changements ne sont pas possibles du jour au lendemain, en particulier lorsqu'ils nécessitent des mesures infrastructurelles. Nous réalisons cependant sans cesse des optimisations: nous voulons améliorer l'offre de transport là où cela est judicieux et finançable. Nous répondons notamment aux besoins de la clientèle dans la distribution de titres de transport, par exemple en permettant désormais aux clientes et clients qui n'emploient pas d'application d'acheter des billets par appel téléphonique.

Outre des optimisations de ce genre, notre attention se porte actuellement sur l'«initiative sur la mobilité», qui vise à garantir que les transports publics ne soient pas freinés par des limitations à 30 km/h sur les routes cantonales. Le Conseil d'État recommande donc un clair «oui». Nous avons déjà enregistré un succès avec le contre-projet à l'«initiative sur les transports publics». Il est désormais garanti que ce mode de déplacement soit aussi peu ralenti que possible par des mesures de construction ou des règles de trafic.

Pierre Maudet

Oui, il est possible d'améliorer la vitesse commerciale. Pour y parvenir, il est prévu de donner la priorité aux transports collectifs sur les carrefours à feux, de réaliser de nouvelles voies de bus et de mieux réguler le trafic à l'intérieur des zones où le réseau routier est hiérarchisé et dans lesquelles certains modes de transports sont priorités.

Le Parlement fédéral veut continuer à augmenter la part des transports publics sur le total du trafic (part modale). Comment votre canton participe-t-il concrètement à atteindre cet objectif?

Carmen Walker Späh

Nous souhaitons que les transports publics absorbent au minimum la moitié du trafic supplémentaire qui n'incombe pas au trafic piéton et cycliste. Cet objectif est ambitieux. Mais je suis confiante quant au fait de l'atteindre, et ce grâce à une offre encore plus attrayante et performante. À cette fin, nous soutenons notamment l'élimination de goulets d'étranglement dans le réseau RER zurichois dans le cadre de l'étape d'aménagement ferroviaire PRODES 2035. À l'échelle du canton, nous améliorons notamment la part modale à travers de nombreux éléments des projets d'agglomération. Le plus grand effet viendra évidemment des deux projets générationnels que le gouvernement cantonal a récemment décidé de lancer. Grâce au prolongement de la Glattalbahn, la région de l'aéroport est rattachée au réseau de tram, et la protection contre les inondations est améliorée en parallèle. Et la construction du tram vers Affoltern permet de desservir ce quartier en forte croissance par ce moyen de transport.

Pierre Maudet

Genève a compris que si on voulait développer la part des transports publics, il fallait disposer d'une offre fiable et plus importante. C'est la raison pour laquelle celle-ci va augmenter de 30 % dans les quatre prochaines années. D'autres mesures visent à favoriser le report modal (réalisation de parking-relais (P+R), mesures tarifaires attractives et accessibles à l'ensemble des usagers, renforcement de l'offre transfrontalière par le tram, les bus à haut niveau de service et le renforcement du Léman express). À moyen terme, la vision stratégique cantonale Rail 2025 – 2050 prévoit de développer des infrastructures à l'échelle régionale, nationale et internationale. Pour réaliser ces différents projets d'ici une quinzaine d'années, il faudra proposer des réformes des deux fonds dédiés FIF et FORTA.

Trafic régional voyageurs: l'aménagement de l'offre prévu nécessite suffisamment de moyens

Le Conseil fédéral demande au Parlement un crédit d'engagement d'un peu moins de 3,4 milliards de francs pour l'indemnisation des prestations de trafic régional voyageurs par la Confédération pour les années d'horaire 2026 à 2028. Cela représente plusieurs centaines de millions de moins que le total calculé par l'OFT et la branche des transports publics en 2023 pour les besoins durant cette période. Le crédit d'engagement proposé est clairement trop faible compte tenu du développement prévu de l'offre de transports publics et de l'objectif d'augmentation de la part modale des transports publics défini par le Parlement. Les clientes et clients des régions rurales de cantons financièrement limités souffriraient particulièrement d'une diminution des indemnités si l'argent devait tout à coup manquer pour des améliorations ciblées de l'offre. L'UTP s'engage afin que le Parlement augmente le crédit d'engagement dans la mesure nécessaire en automne/hiver 2025.



20 Zürich, Bahnhof Altstetten

Genial: Schliesst erst um 00.54 Uhr.

...um 5.04 Uhr.

Limmattal Bahn

8002

AVT Aargau Verkehr



Financement de l'exploitation, du maintien de la qualité des infrastructures et de l'aménagement ferroviaire

Les défis du fonds d'infrastructure ferroviaire, colonne vertébrale du système suisse de transports publics

Tout autour de la planète, la Suisse est considérée comme un modèle grâce à ses transports publics fiables et de qualité. Le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) de la Confédération y contribue de manière essentielle. Depuis sa mise en place en 2016, il assure le financement de l'infrastructure ferroviaire sur le long terme, ce qui en fait un pilier central de la politique des transports suisse. Cependant, le FIF est désormais confronté à des défis de taille, car le Conseil fédéral souhaite réduire le montant versé dans ce fonds de plusieurs centaines de millions de francs par année.

Auparavant, l'entretien et l'aménagement du réseau ferroviaire étaient assurés par différents financements spéciaux temporaires. Ce système, qui compliquait la planification et était source d'incertitude auprès des entreprises ferroviaires, a été remplacé par le FIF. Ce fonds à durée indéterminée, inscrit dans la loi, garantit des ressources stables et planifiables pour financer l'exploitation, le maintien de la qualité et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, y compris au-delà des périodes de législature.

Investir dans l'avenir

Chaque année, environ quatre à cinq milliards de francs du FIF sont injectés dans le réseau ferroviaire. Ce fonds est financé par des contributions de la Confédération, des cantons et des usagers du rail (p. ex. prix du sillon), ainsi que par des recettes fiscales affectées (notamment l'impôt sur les huiles

minérales, la RPLP et la taxe sur la valeur ajoutée). Il permet ainsi non seulement de préserver la valeur de l'infrastructure existante, mais aussi de l'optimiser de manière ciblée, notamment en visant à éliminer les goulets d'étranglement ou à augmenter la capacité sur les parcours très fréquentés.

Le FIF ne finance pas que les rails

Le FIF finance des projets tels que le programme «Développement de l'infrastructure ferroviaire» (ZEB) et l'étape d'aménagement 2035, qui a pour but de générer les capacités nécessaires pour densifier les cadences et créer de nouvelles liaisons directes. De tels investissements sont déterminants pour répondre aux exigences croissantes, dues notamment à la hausse du nombre de pendulaires, au trafic marchandises ou à l'ambition d'une mobilité respectueuse de l'environnement.



Dans les années à venir, le Parlement et (probablement) les citoyens détermineront si le fonds d'infrastructure ferroviaire continuera à bénéficier d'un financement solide.



Les ressources du FIF doivent aussi suffire à aménager l'infrastructure. En effet, la croissance de la population suisse nécessite une offre de transports publics qui réponde à ses besoins.

Un levier pour la politique climatique

Les transports publics constituent l'un des piliers centraux de la stratégie climatique suisse. Les chemins de fer sont non seulement efficaces sur le plan énergétique, ils émettent aussi peu de CO₂, surtout lorsqu'on les compare au trafic individuel motorisé. Le FIF pose les bases nécessaires pour qu'ils continuent sur cette voie. Sans infrastructure performante, la part modale risque de pencher en défaveur des chemins de fer, ce qui aurait un impact négatif sur l'environnement, la société et l'économie.

En résumé, le fonds d'infrastructure ferroviaire est bien plus qu'un simple outil de financement. Il témoigne d'une politique de transport prévoyante, qui mise sur la qualité, la fiabilité et la durabilité, pour une Suisse dans laquelle les transports publics demeurent la colonne vertébrale de la mobilité.

Tout n'est pas tout rose

Malgré son rôle central pour les transports publics, le FIF fait actuellement face à d'importants défis. D'une part, le Conseil fédéral souhaite réduire le montant

alloué au FIF de plusieurs centaines de millions de francs dans le cadre de son programme d'allègement budgétaire 2027. D'autre part, une partie du financement actuel de ce fonds (un pour mille de la taxe sur la valeur ajoutée, ce qui équivaut à environ 350 millions de francs par année) risque d'être supprimée, car ce financement n'est assuré que jusqu'à fin 2030.

Si la Suisse ne veut pas mettre en danger la substance et l'aménagement ciblé du réseau ferroviaire suisse, elle doit maintenir un financement solide du FIF. Le Parlement en posera les jalons dans les deux ou trois années à venir. Les citoyens auront peut-être aussi leur mot à dire dans les urnes.

Deux figures importantes de la branche, Renato Fasciati (président de l'UTP et directeur des RhB) et Daniel Schafer (CEO du BLS), soulignent l'importance du FIF pour les transports publics et se positionnent sur les projets de coupes du Conseil fédéral (cf. encadré à la page 20).



Renato Fasciati et Daniel Schafer prennent position

Renato Fasciati, président de l'UTP et directeur des RhB, et Daniel Schafer, président de la commission Infrastructure de l'UTP et CEO du BLS, se prononcent sur le financement de l'infrastructure ferroviaire, les plans d'aménagement et la correction nécessaire d'une incitation négative.

Quelle signification générale revêt le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) pour les transports publics suisses?

Renato Fasciati

Le FIF est primordial pour les transports publics de notre pays. Le monde entier nous envie cet outil de financement, car il nous accorde une sécurité de planification, aussi bien pour l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire que pour les projets d'aménagement. Notre loi fédérale sur les chemins de fer revêt aussi une grande importance. Il s'agit d'une excellente base légale pour la mise en œuvre de projets de construction, car elle nous permet de réaliser des projets dans un délai raisonnable et sans limiter les droits de codécision.

Le FIF est donc un élément essentiel pour des transports publics de qualité. Malgré cela, le Conseil fédéral propose de réduire massivement la part de la Confédération au financement du FIF, alors qu'en parallèle, l'objectif est de consolider les transports publics. Comment est-ce réalisable?

Daniel Schafer

Il est évident que notre système ferroviaire bénéficie, et doit continuer à bénéficier, d'un financement solide. C'est justement pour cette raison qu'il est important de prendre soin du FIF, véritable colonne vertébrale du financement du réseau ferroviaire, et de préserver l'équilibre systémique entre financement, maintenance et aménagement. Nous savons qu'en ce moment, un nombre trop important de demandes d'aménagement a été déposé et que nous ne disposons pas des fonds nécessaires pour les concrétiser. La sphère politique a le devoir de fixer des priorités de manière judicieuse pour maintenir l'équilibre du système de financement. La priorité doit être accordée au maintien de la qualité de l'infrastructure, mais, bien sûr, des aménagements sont aussi nécessaires pour assurer le développement des transports publics.

Renato Fasciati

Le plus grand défi à relever en ce qui concerne le FIF est d'assurer son financement. Les projets ferroviaires qui ont déjà été décidés se renchérissent, c'est un fait. Par ailleurs, un grand nombre de

**«Le FIF est primordial pour les transports publics
de notre pays. »**

projets d'aménagement n'ayant pas encore fait l'objet d'une décision et qui se montent à plusieurs milliards de francs sont aussi sur le tapis. En paral-

lèle, la somme annuelle allouée au FIF va potentiellement baisser de 300 à 400 millions de francs, étant donné qu'un pour-mille de la taxe sur la valeur ajoutée destiné au financement de ce fonds n'est assuré que jusqu'à fin 2030. S'y ajoute le fait que le Conseil fédéral propose, dans son programme d'allégement budgétaire 2027, de réduire le montant versé au FIF de 200 millions de francs supplémentaires.

Il est évident que le compte n'y est pas. L'UTP s'engage donc à deux niveaux: premièrement, pour qu'une hiérarchisation des projets d'aménagement soit effectuée, en accordant la priorité à l'utilité pour le système dans son ensemble. Et, deuxièmement, elle se bat pour que le financement du FIF soit assuré à moyen, voire à long terme. L'objectif est, notamment, que l'apport temporaire au FIF provenant de la taxe sur la valeur ajoutée soit prolongé de manière illimitée. Nous devons mettre en place au niveau du FIF les bases pour le financement de notre excellent système ferroviaire de manière à éviter des difficultés à moyen et long terme.

Daniel Schafer

En collaboration étroite avec l'OFT, les spécialistes membres de la commission Infrastructure de l'UTP sont en train d'élaborer des simulations globales fiables concernant les besoins en termes de maintien de la qualité et d'aménagement de l'infrastructure, ainsi que l'alimentation du FIF et les conséquences des mesures d'austérité proposées par le Conseil fédéral. La sphère politique pourra ainsi fonder ses décisions sur des bases solides. Je suis confiant que l'on y parviendra.

On le sait: le régime actuel de financement de l'infrastructure des transports publics comporte une incitation négative de poids. Par l'intermédiaire du FIF, la Confédération couvre l'intégralité des coûts des projets ferroviaires, mais seulement 35 % à 40 % des coûts liés aux projets de trams, car ceux-ci sont financés par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), et non par le FIF. Cela peut donner lieu à des situations absurdes, dans lesquelles des villes et des cantons accordent, par intérêt financier, la priorité à des projets ferroviaires, alors que, globalement, un système de tram ou de métro serait plus judicieux, et souvent meilleur marché. Comment corriger cette incitation négative?

Renato Fasciati

C'est clair: il faudrait toujours privilégier les solutions les plus pertinentes globalement. Si la Confédération augmente sa part de soutien aux projets de tram financés par le FORTA, cette incitation négative absurde pourrait être atténuée, voire éliminée. La balle est donc dans le camp de la Confédération.

Daniel Schafer

Je partage entièrement cet avis. La sphère politique doit prendre ses responsabilités et rectifier le tir.

Transports publics: pas de «conditions allemandes» en Suisse, s'il vous plaît!

Pendant des décennies, la politique ferroviaire suisse a fait figure d'exemple en Europe en tant que championne continentale des voyages en train, des investissements par habitant(e) et de la ponctualité. La première place n'échappe à la Suisse dans quasiment aucune statistique des transports publics. Mais l'image de l'élève modèle commence à se craqueler. Un avertissement constructif donné de Berlin par une association amie.

Par Dirk Flege

Concernant la politique des chemins de fer, rien ne fait plus peur aux Suisses que les conditions qui règnent en Allemagne. «Par chance, nous n'avons pas les mêmes conditions qu'en Allemagne sur notre réseau ferroviaire», se réjouit Jean-François Steiert, conseiller d'État fribourgeois en charge de la mobilité, dans le Spiegel. Et la NZZ se fait peur avec les déclarations de l'ancien chef des CFF Benedikt Weibel selon lesquelles «l'infrastructure ferroviaire suisse n'est pas finançable et à la fin, nous risquons de connaître la même situation qu'en Allemagne».

En effet, en matière de politique des transports, les rôles ont toujours été clairs au cours des dernières décennies, avec le rail allemand en assainissement perpétuel et une Suisse exemplaire: des parts de marché et des taux de ponctualité des transports publics dont les Allemands ne rêvaient même pas, un objectif de transfert du trafic marchandises inscrit dans la Constitution, des investissements par tête quatre fois plus élevés dans le réseau ferré et un financement fiable de l'infrastructure via un fonds dédié (le FIF).

«Chères Suissesses et chers Suisses, préservez la stabilité de votre politique des transports et ne devenez pas comme vos voisins accablés par les retards.»

Abfahrt		Departure					
Zeit	Time/Temps	Über	Via				
16:22	RE 1	Pfaffenhofen/Ilm	- Ingolstadt	Nürnberg Hbf	20	Zug fällt heute aus -	
16:23	RE 3	Freising	- Moosburg - Landshut	Passau Hbf	26	Zug fällt heute aus -	
16:23	RB 33	Freising	- Marzling	Landshut Hbf	26	Zug fällt heute aus -	
16:26	RE 4	Dorfen	- Schwindegg	Mühldorf (Oberbay)	10	Zug fällt heute aus -	
16:27	RB 16	Dachau	- Petershausen	Treuchtlingen	21	Zug fällt heute aus -	
16:27	RB 55	Donnersbergerbr.	- Harras	Schliersee	35	Zug fällt heute aus -	
16:27	RB 56/57	Donnersbergerbr.	- Harras	Lenggries/Tegernse	35	Zug fällt heute aus -	
16:32	RB 6	Pasing		Tutzing	28	Zug fällt heute aus -	
16:33	RE 9	Pasing	- Mering - Augsburg	Ulm Hbf	14	Zug fällt heute aus -	
16:36	RE 5	Rosenheim	- Prien a.Chiemsee	Traunstein	6	Zug fällt heute aus -	

Dirk Flege est directeur de l'alliance allemande pour le rail (Allianz pro Schiene). Politologue diplômé, il dirige depuis 25 ans cette association des transports dont le siège est à Berlin et qui réunit plus de 200 entreprises et associations, dont l'UTP.



Le tableau commence cependant à pâlir. Soudain apparaissent en Suisse des décisions, des débats et des faits qui s'approchent dangereusement des «conditions allemandes»: des promesses sans lendemain pour le développement de l'offre de trains de nuit, des débats au sujet d'un moratoire sur le développement du rail, une chute à 88 % de la ponctualité du trafic marchandises, le plan du Conseil fédéral de réduire de 200 millions de francs par année l'apport au FIF et de 5 % les contributions au trafic régional voyageurs. Même des projets déjà décidés tels que le financement de lancement de la Confédération pour le passage des bus à des entraînements propres doivent subitement être biffés.

Tout cela rappelle beaucoup l'irrégularité de la politique des transports allemande, où la prime d'achat de véhicules électriques a été supprimée quasiment d'un jour à l'autre pour être réintroduite par après et où la pérennisation du Deutschlandticket est sans cesse remise en question malgré la décision du gouvernement.

C'est pourquoi nous vous prévenons en tant que grand voisin du nord: chères Suissesses et chers Suisses, préservez la stabilité de votre politique des transports et ne devenez pas comme vos voisins accablés par les retards, que ce soit dans les chemins de fer ou les transports en général. En tant que directeur de l'Allianz pro Schiene depuis la lointaine Berlin, je souhaite que la Suisse conserve une politique ferroviaire fiable et résolue et n'agisse pas de façon aussi irréfléchie que l'Allemagne.

Un point rassure cependant concernant le rapprochement de ce qui se fait sur le rail dans les deux pays: la Suisse et l'Allemagne commencent à se ressembler grâce au fait que cette dernière se met à imiter quelque peu son voisin du sud. Avec son «fonds d'infrastructure des chemins de fer» créé sur le modèle suisse ou les moyens record alloués au réseau ferroviaire, l'Allemagne se réveille. D'inhabituelles louanges nous sont parvenues à ce sujet depuis votre pays l'année dernière: un «chapeau» posté sur LinkedIn par l'ancien responsable de l'infrastructure des CFF Peter Kummer pour l'assainissement de la Riedbahn. L'Allemagne est néanmoins encore loin de pouvoir faire figure de modèle pour la Suisse. Pour cela, il reste toujours le Japon (pour la ponctualité) et le Luxembourg (pour les investissements par tête).

La stratégie énergétique de l'UTP va de l'avant

Quand le dépôt est aussi une centrale électrique

Les bords du Léman ont vu rouler le premier tram électrique de Suisse en 1886 entre Vevey et Montreux et le premier trolleybus du pays en 1932 à Lausanne. Un siècle plus tard, les transports publics routiers se préparent à se libérer entièrement des motorisations fossiles. Et l'on trouve à nouveau des entreprises de transport de l'ouest de la Suisse à l'avant-garde, par exemple les tl à Lausanne.

La nouvelle Suisse urbaine sort de terre entre Lausanne et Renens: à côté de la gare de RER de Prilly-Malley, un quatuor de nouvelles tours monte vers le ciel. Sur la toute proche route de Lausanne, les rails sont posés pour le tram qui desservira le quartier en tout confort à partir de 2026.

Cette nouvelle Suisse urbaine est illustrée non seulement par ce tram, mais aussi par son dépôt, sur le toit duquel les Transports publics de la région

lausannoise (tl) ont installé 840 panneaux solaires d'une surface totale de 1640 mètres carrés. Afin de produire le plus possible de courant du lever au coucher du soleil, la moitié des panneaux solaires sont installés vers l'est et l'ouest, et l'autre moitié vers le sud au dos des fenêtres du toit à sheds. Cette installation produira environ 0,32 gigawattheure par année. «Cette énergie sera principalement employée pour l'exploitation du garage et de l'atelier», explique Yann Viollet, responsable du secteur Énergie des tl.



Le toit du dépôt de bus tl de Perrelet à Renens est entièrement couvert de panneaux solaires.

Des panneaux solaires sur le toit des dépôts depuis 2013

La propre production d'électricité, que les tl mettent à présent en place sur tous leurs bâtiments d'exploitation, fait partie de la stratégie environnementale de cette entreprise de trafic local. Un peu moins de 1800 panneaux photovoltaïques s'ajouteront au cours de l'année 2025 aux 840 du nouveau dépôt de tram. Ils seront posés sur le dépôt de bus de la Borde et ceux des deux lignes de métro et produiront ensemble 1,14 gigawattheure. Cela correspond à 3,6 % de la consommation d'électricité totale des tl, qui se montait à 31,3 gigawattheures en 2024. En 2013 déjà, 6300 panneaux solaires avaient été installés sur le plus grand dépôt de bus des tl, celui de Perrelet. À l'époque, une filiale des Services industriels de Lausanne avait identifié les toits de bâtiments publics qui se prêtaient à des installations solaires et les avait équipés en conséquence. Le toit du dépôt de bus, qui fait face au Léman d'un côté et au Jura de l'autre, produit 1,3 gigawattheure par année, dont quelque 40 % sont injectés dans le réseau électrique général. Le reste couvre un tiers des besoins de courant de cette grande installation d'entretien et de garage.

Adieu au moteur diesel

Les objectifs environnementaux des tl ne comprennent pas seulement la production de leur propre énergie, mais aussi l'élimination de tout type d'émissions polluantes. Si les entreprises de transport des villes suisses de taille moyenne et grande se limitaient à la formule «c'est la masse qui compte», elles pourraient se reposer sur leurs lauriers au sujet des techniques d'entraînement. À Lausanne, aujourd'hui déjà, 74 % des passagers sont transportés dans des véhicules électriques – métro et trolleybus – sans émissions nocives grâce au mix électrique suisse. La situation est semblable de Genève à Zurich, et malgré cela, la sortie intégrale des carburants fossiles est décidée partout, avec un délai fixé à 2030 pour les tl. «Cet objectif correspond à la stratégie climatique de la ville de Lausanne et est calqué sur les cycles de remplacement des bus diesel, qui constituent encore 60 % de la flotte de bus dans la capitale olympique», précise Christophe de Gaillande, responsable du développement de la mobilité propre dans l'entreprise.



Les bus à batterie des tl roulent au courant solaire.

Les tl ont décidé d'électrifier intégralement leur parc de véhicules, lequel va passer de 270 à 300 unités d'ici 2030. Cette décision ne résulte pas uniquement d'évaluations faites entre différents systèmes possibles. En remplaçant les bus diesel par des véhicules à batterie, les tl misent sur une technologie qui a désormais fait ses preuves. Sur les lignes principales, ils continueront d'employer des trolleybus, qui tirent leur courant de la ligne de contact et peuvent se contenter de batteries plus petites. L'abandon du diesel sur les lignes de bus secondaires a cependant son prix: il nécessite d'investir 130 millions de francs, dont la plus grande part pour les stations de charge aux dépôts et aux terminus des lignes.

Moins d'énergie gaspillée

La propreté de l'énergie servant à faire avancer les véhicules, que les entreprises de transport peuvent même partiellement produire elles-mêmes, n'est qu'un aspect de l'électrification totale des transports publics routiers: il faut notamment aussi considérer le meilleur taux d'efficacité des véhicules, c'est-à-dire le rapport entre l'énergie employée et l'énergie utilisable. Ce rapport est inférieur à 30 % pour les moteurs à combustion, et

dépasse 80 % avec les moteurs électriques. Sans oublier l'énergie grise, à savoir l'énergie dépensée pour la fabrication des bus. Alors qu'un bus diesel sert en moyenne pendant dix ans, les tl estiment cette valeur à quatorze ans pour les bus électriques, les batteries devant être changées au bout de sept ans. En résumé: la perte d'énergie est moins importante.

La stratégie énergétique de l'UTP

«L'échange avec les autres entreprises de notre branche est très important pour nous: il nous inspire et nous permet de partager des expériences, notamment au sujet de la décarbonation», indique le cadre des tl Christophe de Gaillande. En effet, la stratégie énergétique de l'UTP est aussi un repère pour les entreprises de transports publics suisses, tout en servant de dénominateur commun de tous leurs efforts pour devenir encore plus propres. En se fondant sur un objectif pour 2050 qui prévoit notamment une augmentation de 30 % de l'efficacité énergétique, une hausse de la production d'énergie par la branche elle-même et le recours exclusif à des énergies renouvelables, l'UTP a défini quatre orientations stratégiques: une meilleure efficacité énergétique, la production et l'emploi d'énergies renouvelables, des entraînements propres également sur la route et des conditions-cadres réglementaires favorables.



Le toit du nouveau dépôt de tram sert lui aussi à produire du courant solaire. Les tl emploient principalement cette électricité – environ 0,32 gigawattheure – pour l'exploitation des installations de dépôt et d'entretien.



Assemblée générale 2025 de l'UTP à Zoug

Assemblée générale à Zoug: le financement des transports publics au centre de l'attention

Les 4 et 5 septembre, les actrices et acteurs des transports publics de Suisse se sont retrouvés à Zoug. Plus de 300 cadres de la branche des transports publics ainsi que de l'industrie des fournisseurs se sont retrouvés à l'occasion de l'assemblée générale de l'Union des transports publics (UTP).

Le financement des transports publics, avec notamment le crédit d'engagement pour le trafic régional voyageurs (TRV) 2026 – 2028, dont le Parlement doit discuter cette année encore avant de l'adopter, a été l'un des sujets centraux abordés durant ces deux jours. L'UTP s'engage pour que le Parlement augmente l'indemnisation octroyée par la Confédération au TRV, sans quoi des aménagements de l'offre, entre autres, seraient en péril, en particulier dans les cantons à faible capacité financière (cf. article séparé en p. 16).

Élections au comité et au comité directeur

Lionel Brasier, directeur général des Transports publics genevois, Martin Sturzenegger, directeur des Verkehrsbetriebe Zürich, et Armin Weber, directeur général de la Schweizerische Südostbahn AG, ont été élus au comité. Stefan Regli, chef des services de mobilité de la Poste Suisse et directeur général de CarPostal SA, a été élu au comité directeur.

Il y a eu des départs tant au comité qu'au comité directeur. Stefan Kalt, directeur des Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen AG, Pascal Vuilleumier, directeur des Transports Publics Neuchâtelois, et Jean-Frédéric Python, directeur des Chemins de fer du Jura, ont quitté le comité. Christian Plüss, chef de CarPostal SA, quitte le comité et le comité directeur.





Plus de 300 cadres de la branche des transports publics ont pris part à l'AG 2025 de l'UTP.





Les participant(e)s ont apprécié la bonne ambiance qui régnait à l'AG et ont bien profité de l'occasion pour soigner leur réseau de connaissances.





Le comité de l'UTP dans sa composition actuelle (manque sur la photo: Martin Sturzenegger, VBZ).



Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
CH-3005 Berne

info@utp.ch
www.utp.ch