

FOCUS

tp

2026/27

Impressum

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

Rédaction: Michael Schallschmidt, Andreas Keller

Conception: Marion Aland, Christof Scheidegger

Traduction: Bruno Galliker, Valentin Abbet, Michelle Abbet

Illustrations: ©photos
P. 4: Unsplash
P. 5, 7, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28: UTP, T. Hodel
P. 9: VBG
P. 15: UTP, A. Moser
P. 16: AAGU, M. Bucheli
P. 17: TRAVYS, R. Nyfeler
P. 18, 20, 21: UTP, A. Moser

Impression: Vögeli AG, Langnau

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

©2026, UTP



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

Sommaire

- 5 Editorial
Posons aujourd'hui les bases de la mobilité de demain
- 6 Transports '45
«Un réseau ferroviaire bien entretenu constitue la base de tout projet d'extension pertinent»
- 12 FOCUS tp
Ce qu'il faut savoir sur les transports publics suisses
- 14 Électrification de la flotte de CarPostal
Sur les sections plates, les bus électriques doivent «planer»
- 16 Transformation de la flotte
Carburants végétaux, études, nouveaux parcours de lignes: voilà comment les entreprises de bus se décarbonent
- 18 Colloque Bus de l'UTP
BUS 26: zoom sur les changements dans le secteur des bus
- 22 La mobilité de demain
MoveSmart: une nouvelle initiative qui encourage une mobilité d'entreprise durable
- 24 Assemblée générale 2026 de l'UTP
Transports '45 au centre de l'attention lors de l'AG à Thoune
- 30 L'UTP en ligne
L'UTP s'offre un nouveau site Internet



Éditorial

Posons aujourd'hui les bases de la mobilité de demain

Des années décisives attendent les transports publics suisses. Avec Transports '45, le Conseil fédéral esquisse la manière dont il pense développer le trafic au cours des deux prochaines décennies, et ce aussi bien sur le rail que sur la route. Notre branche obtient ainsi l'occasion de proposer une offre encore meilleure grâce à un aménagement ciblé sur l'utilité pour la clientèle, et donc de continuer à augmenter sa part modale. Cela nécessite cependant impérativement un financement assuré, à savoir un Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) suffisamment alimenté. La votation populaire attendue en 2028 sur la pérennisation du pour mille de TVA limité à 2030 est par conséquent capitale. Si notre branche obtient les moyens financiers nécessaires, elle sera également attendue au tournant pour proposer une meilleure offre à sa clientèle. L'étape d'aménagement 2035 est une première étape importante pour nous dans ce contexte, car elle crée les bases pour proposer des capacités supplémentaires et de meilleures relations ferroviaires, ce qui profitera en fin de compte à l'ensemble du système.

Transports '45, son orientation systématique sur des offres axées sur la clientèle, et le financement à long terme des transports publics constituent un point central de mon action en tant que nouveau président de l'UTP. Le vice-président Serge Collaud et moi-même exposons dans l'article principal de cette édition de FOCUS tp (page 6) quelle est l'importance de Transports '45 pour l'ensemble de notre branche.

En tant que président de l'UTP, un autre point central est pour moi le futur rôle des transports publics au sein de l'ensemble de la mobilité de la Suisse, par exemple en combinaison avec d'autres formes de mobilité telles que les offres à la demande et la location de vélos ou de trottinettes électriques. Pour développer les transports publics dans une optique globale, je mise sur la collaboration avec les autorités, nos associations partenaires et les entreprises afin de profiter au mieux des synergies. Dans ce cadre, l'objectif de notre branche doit être que chaque dépense ait une utilité concrète pour la clientèle.

Une part significative des transports publics prend place sur la route. Dans toute la Suisse, les entreprises de transport décarbonent très rapidement leurs flottes de bus: en avril 2026, 19 % des bus roulaient déjà sans énergies fossiles. La mobilité électrique était également cette année le sujet central du colloque Bus de l'UTP. Quelque 500 spécialistes et une cinquantaine d'exposants se sont réunis à Thoun pour BUS 26. Dans notre interview (page 14), le directeur général de CarPostal Stefan Regli explique comment la transformation de la flotte se déroule concrètement dans la plus grande entreprise de bus du pays. De plus petites entreprises de transports publics routiers exposent également du point de vue de différentes régions de Suisse quelles perspectives et quels défis leur pose la transformation de la flotte de bus (page 16).

L'initiative MoveSmart, que l'UTP promeut en tant que membre de l'organisme responsable, donne depuis début 2026 à la Suisse un standard national pour une mobilité d'entreprise durable. Les entreprises qui y participent reçoivent un cadre clair et éprouvé dans la pratique afin de concevoir très concrètement une mobilité durable dans leur environnement.

Vous l'avez compris, il se passe beaucoup de choses dans notre branche. C'est pourquoi, ensemble, nous devons mettre à profit ces opportunités et poser dans les prochaines années les bases de transports publics suisses encore plus attrayants.



Fabian Schmid
président de l'UTP

«Un réseau ferroviaire bien entretenu constitue la base de tout projet d'extension pertinent»

Avec Transports '45, la Confédération entend développer progressivement les infrastructures de transport en redéfinissant ses priorités. Ce projet prévoit que le Fonds d'infrastructure ferroviaire soit doté d'un financement complémentaire garanti, proposition qui donnera lieu à une votation en 2028 et constitue selon l'UTP le cœur même de ce développement. Quelles sont les opportunités offertes par Transports '45? Et à quels points l'UTP devra-t-elle être plus particulièrement attentive pour que les débats parlementaires se déroulent dans de bonnes conditions? Dans un entretien accordé à FOCUS tp, Fabian Schmid et Serge Collaud, respectivement président et vice-président de l'UTP, s'expriment sur ce projet d'aménagement infrastructurel qui englobe pour la première fois tous les modes de transport.

La Confédération a défini les secteurs dans lesquels les capacités ferroviaires et routières seront développées au cours des 20 prochaines années et les investissements qui seront reportés à plus tard. En quoi ce projet est-il important pour les TP?

Serge Collaud: Il est important que le réseau ferroviaire soit développé en veillant à offrir le plus grand bénéfice possible à la clientèle qui l'utilise. Nous devons en effet répondre aux besoins croissants de mobilité observés en Suisse. La part des transports publics dans le trafic global doit continuer à progresser, conformément aux objectifs fixés par les responsables politiques. Transports '45 pose des jalons quant aux zones à prioriser, aux types d'aménagements à réaliser et au calendrier à respecter.

Fabian Schmid: Par ailleurs, le projet tient compte du développement des agglomérations. Pour les transports publics, il constitue une formidable opportunité d'accroître encore la part qu'ils représentent au sein du trafic global en harmonisant concepts d'aménagement du territoire et offre de transports publics.

Quelles autres opportunités Transports '45 offre-t-il?

S.C.: Nous devons faire des transports publics une composante essentielle du concept global de mobilité. Et ce n'est qu'en axant systématiquement le développement des transports publics sur l'utilité qu'ils présentent concrètement pour les usagers que nous pourrons les rendre encore plus attrayants. Transports '45 ouvre à cet égard de nouvelles perspectives. Même s'il sera

nécessaire de fixer des priorités, car la Suisse ne dispose pas de moyens suffisants pour mener de front tous les projets souhaités.

F.S.: Outre le transport de voyageurs, il convient également de prendre en considération le transport de marchandises, lequel est actuellement en déclin. En effet, chaque poids lourd qui ne circule pas sur le rail constitue un obstacle supplémentaire sur la route. Le transport international de voyageurs constitue par ailleurs un levier très influent en matière de protection du climat: il ne s'agit plus d'amener les voyageurs à renoncer à la voiture, mais de les faire passer de l'avion aux transports publics. Il convient donc d'intégrer aussi cette dimension à Transports '45.

Le fonds d'infrastructure ferroviaire

Au total, un peu plus de six milliards de francs sont versés chaque année dans le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) via différents apports. Grâce au FIF, la Confédération finance en premier lieu l'exploitation, le maintien de la substance et la rénovation de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que l'aménagement de cette dernière. La Confédération conclut avec les gestionnaires d'infrastructure des conventions de prestations (CP) sur le maintien de la substance et l'exploitation. En ce qui concerne l'aménagement, le Conseil fédéral soumet périodiquement au Parlement des étapes d'aménagement avec des projets concrets.

Cependant, le FIF risque d'être mis sous pression. En effet, étant donné qu'un pour mille de TVA est limité



Fabian Schmid (à gauche) et Serge Collaud le soulignent: Transports '45 doit placer l'utilité pour la clientèle au cœur de ses préoccupations.

Comme vous l'avez mentionné, les ressources financières de la Confédération ne sont pas illimitées. Étendre le réseau tout en maintenant les infrastructures existantes en bon état pourrait être source de conflits. L'UTP formule donc une exigence très claire: «entretien et renouvellement avant aménagement». Pourquoi ce principe est-il si important?

S.C.: Un réseau ferroviaire bien entretenu constitue la base de tout projet d'extension pertinent. Si cette condition n'est pas remplie, nous ne pouvons garantir ni la ponctualité ni la fiabilité de notre service. L'extension du réseau ferroviaire et le taux d'occupation plus élevé qui en découle nécessitent par ailleurs que des moyens supplémentaires soient alloués à l'entretien. Car les infrastructures nouvellement construites doivent elles aussi être entretenues. Cela vaut aussi pour le matériel roulant: se contenter d'acheter du neuf et négliger le parc existant mène inexorablement à une impasse.

aire a besoin de plus de moyens

à 2030, l'une des sources de financement du FIF, qui équivaut à plusieurs centaines de millions de francs par année, risque de disparaître. À cela s'ajoutent la hausse des coûts d'exploitation, d'entretien et de rénovation.

L'UTP salue donc la volonté du Conseil fédéral de pérenniser le pour mille de TVA actuellement limité dans le temps dans le cadre de Transports '45.

En fin de compte, la décision de prolonger l'affectation de ce pour mille de TVA reviendra à la population lors d'une votation, car il s'agit là d'une modification constitutionnelle. Cette votation aura probablement lieu en 2028.

La Confédération dispose de deux instruments de financement pour le réseau ferroviaire, le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). En quoi ces deux dispositifs sont-ils importants pour le système de transports publics?

F.S.: Le FIF est notre principal pilier financier et, ces dernières années, c'est lui qui a permis d'assurer l'entretien et l'aménagement progressif de l'infrastructure ferroviaire. Ce fonds est toutefois confronté à des défis: un pour mille de TVA étant limité à 2030, ce sont plusieurs centaines de millions de francs qui risquent de faire défaut chaque année. Alors que nous avons besoin de plus – et non pas de moins – de moyens pour entretenir le réseau et le préparer à accueillir davantage de trafic. Une augmentation non linéaire des besoins financiers liés à l'infrastructure ferroviaire se dessine parallèlement: nous prévoyons une hausse disproportionnée au cours des quinze prochaines années. Selon les estimations actuelles, elle devrait néanmoins s'atténuer à partir de 2040. À cela s'ajoute le fait que le réseau ferroviaire accuse déjà un retard d'entretien qui se chiffre en milliards et auquel nous devons être en mesure de faire face. De son côté, le FORTA joue un rôle central lorsqu'il s'agit de maintenir et développer de manière ciblée l'efficacité des transports publics urbains.

Cela signifie-t-il que la suppression du pour mille de TVA contribuerait à aggraver un problème déjà existant?

F.S.: Absolument. D'autant plus que l'objectif politique visant à augmenter la part des transports publics ne pourra sinon pas être atteint. Si l'entretien absorbe une part de plus en plus importante du budget total du FIF, les travaux d'aménagement nécessaires ne pourront plus être réalisés, ou seulement à moindre échelle. Raison pour laquelle nous nous félicitons que le Conseil fédéral propose de prolonger le deuxième pour mille de TVA.

S.C.: La suppression de cet apport freinerait le maintien de la substance et la numérisation des systèmes ferroviaires. Le risque est que nous ne soyons plus en mesure de répondre aux attentes croissantes de notre clientèle. L'UTP salue par conséquent la proposition du Conseil fédéral qui suggère, dans le cadre de Transports '45, de pérenniser le pour mille de TVA limité à 2030. Une votation populaire devrait avoir lieu à ce sujet en 2028.

F.S.: Les transports publics offrent aujourd'hui un bon niveau de qualité. Mais nous ne voulons pas non plus nous satisfaire de cette situation, la qualité de vie et l'attrait de la Suisse doivent demeurer élevés. Et pour cela, il est indispensable de disposer d'un réseau de transports publics performant, tout comme il est nécessaire d'assurer l'approvisionnement de la population en eau et en électricité.

Quel rôle le FORTA joue-t-il à cet égard?

F.S.: Le FORTA finance les programmes d'agglomération que le FIF ne peut pas financer, ou seulement de manière limitée, comme le trafic local. C'est pourquoi le financement du FORTA doit lui aussi être garanti, à l'instar de celui du FIF. Ce secteur des transports publics est en effet tout aussi essentiel: il convient d'entreprendre la décarbonisation des flottes de bus et de réaliser des aménagements d'envergure, notamment des projets de tram. En ce qui concerne ce dernier point, il est important que la Confédération corrige la mauvaise incitation actuelle en augmentant la part fédérale allouée aux programmes d'agglomération de type tram, métro et bus dans le cadre du FORTA.

S.C.: Nous devons considérer le trafic longues distances, le trafic régional voyageurs et le trafic local comme des domaines complémentaires. Une grande partie de la population se déplace en ville et dans les agglomérations. Il est donc nécessaire de raccorder ces zones au réseau, ce qui nécessite un financement garanti dans tous les secteurs. Nous devons considérer le FIF et le FORTA comme un dispositif de financement global, tout comme Transports '45 intègre l'ensemble des modes de transport.

F.S.: Quand on parle de trafic local et régional, on pense tout de suite aux grandes villes comme Zurich ou

Genève. Mais ce sont les villes et les agglomérations de plus petite taille, comme Bulle, Interlaken ou Wil, qui enregistrent la plus forte croissance démographique. Il est donc essentiel d'y anticiper le développement de l'offre de transports publics.

Quels enseignements pouvons-nous tirer des projets de construction réalisés jusqu'à présent, pour l'avenir et pour Transports '45?

F.S.: Par le passé, nous avons investi dans des points nodaux et dans la réduction des temps de trajet, ce qui était à mon avis la bonne décision. Lorsque nous nous tournons vers l'avenir, nous devons envisager les aménagements à venir en fonction des avantages qui en résulteront pour la clientèle et des effets globaux exercés par les projets concernés, et ne plus raisonner en termes d'infrastructures isolées. Notre objectif est que toute la Suisse bénéficie d'une meilleure offre de transports publics. Déterminer quelles seront les

infrastructures nécessaires pour ce faire ne constitue que la deuxième étape.

Et cela permettra d'atteindre l'objectif visant à augmenter la part des transports publics en termes de répartition modale?

S.C.: Oui, mais pas uniquement. Comme le prévoit Transports '45, nous devons penser les transports de manière globale. Pour fonctionner sans encombre, les trams et les bus ont besoin de disposer de suffisamment d'espace sur la chaussée et, par exemple, de voies qui leur sont réservées. Transports '45 nous offre l'occasion de faire valoir nos intérêts sur la route.

F.S.: Les heures d'embouteillages sont en constante augmentation en Suisse. L'objectif consistant à transporter le plus grand nombre possible de personnes grâce aux transports publics n'est pas uniquement une fin en soi. Moins il y a de véhicules sur les routes, plus le niveau sonore, les coûts d'entretien et les embouteillages sont réduits. Ceux qui doivent circuler sur la route, comme les artisans, bénéficient de cette fluidité accrue. Disposer d'une offre de transports publics attractive constitue donc un levier important pour le bon fonctionnement de la mobilité globale, qui se révèle tout aussi

«Nous devons considérer le FIF et le FORTA comme un dispositif de financement global, tout comme Transports '45 intègre l'ensemble des modes de transport.»



Les trams et les projets de métro ou similaires présentent un potentiel élevé pour le trafic d'agglomération.

Augmenter la part fédérale pour les projets de tram, afin de corriger une mauvaise incitation

Une mauvaise incitation structurelle touche le financement de projets de transports publics dans les agglomérations suisses: alors que la Confédération finance à 100 % les projets d'infrastructure destinés aux trains, elle ne participe qu'à hauteur de 30 à 40 %, et au maximum à 50 %, aux coûts des projets de trams et de métros ou similaires. Les cantons et les communes doivent donc financer eux-mêmes la plus grande part des projets de trams et de métros.

Deux «pots de financement» différents

La différence de participation aux coûts de la part de la Confédération découle du fait que les infrastructures de chemin de fer et de tram/métro sont financées par deux «pots fédéraux» différents: le train par le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), et les projets de trams, de métros et similaires par le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

Dans les agglomérations, la construction de nouvelles lignes de tram ou de systèmes comparables (p. ex. la Limmattalbahn) présente un grand potentiel de conquête de nouveaux clients et clientes des transports publics. Cela répond à l'objectif que la Confédération (tout comme l'UTP) veut atteindre: augmenter la part des transports publics sur le volume total du trafic. À cela s'ajoute le fait que les systèmes de

trams et de métros ont trois avantages de poids face au chemin de fer: ils sont généralement moins chers, ont besoin de moins de place et peuvent être réalisés plus rapidement.

Une mauvaise incitation fatale

Les avantages du tram sont donc clairs. Mais un paradoxe complique les choses: les deux régimes de financement différents actuels du train et du tram compliquent le financement de projets de tram judicieux et influencent la définition des priorités dans les villes et les agglomérations. Même lorsqu'un projet de tram se révèle plus judicieux du point de vue du trafic et meilleur marché, les cantons et les communes ont intérêt à favoriser plutôt un projet ferroviaire, car ce dernier ne grève pas leurs finances.

C'est pourquoi l'UTP demande une augmentation de la part du FORTA en faveur des projets de tram, de métro et de systèmes apparentés. L'objectif est de corriger le désavantage systématique qui touche les solutions de tram et d'orienter davantage les décisions d'investissements sur l'utilité pour les transports au lieu de la logique de financement. La stratégie de planification des transports «Transports '45» lancée par le conseiller fédéral Albert Rösti offre actuellement la possibilité de corriger enfin cette mauvaise incitation connue depuis longtemps.

pertinent pour l'économie. De plus, il en résulte une consommation de surface réduite, car nous n'avons plus besoin d'autant de places de stationnement. Enfin, les indemnités versées aux entreprises de transport pourront également être révisées à la baisse si elles transportent davantage de voyageurs.

Que révèle l'évolution de l'efficacité de cette indemnisation sur les transports publics?

F.S.: L'indemnisation par voyageur-kilomètre se situe depuis plus de dix ans autour de vingt centimes, sauf durant la pandémie de Covid-19 qui constituait une exception. Cela montre deux choses: premièrement, les entreprises de transports publics sont en mesure d'assurer une offre en constante évolution et un confort accru sans qu'il soit nécessaire de réviser à la hausse l'indemnisation des kilomètres parcourus par passager. Deuxièmement, cela met en évidence que l'offre est cofinancée par la clientèle et que les usagers supplémentaires augmentent le taux de couverture des coûts d'une ligne.

Comment la branche des transports publics contribue-t-elle sinon à assurer sa rentabilité et où voyez-vous d'autres possibilités d'économies?

S.C.: Nous sommes aujourd'hui confrontés à des normes, des prescriptions et des contrôles stricts. Je suis néanmoins convaincu que nous pouvons encore gagner en efficacité grâce aux synergies et aux échanges d'expériences entre les entreprises de transport. D'ailleurs, l'UTP œuvre en ce sens. Chaque entreprise peut d'autre part contribuer à l'effort collectif en prenant des mesures pour réduire ses coûts au minimum. Il s'agit également d'évaluer si nous pouvons diminuer sensiblement les besoins financiers grâce à des solutions numériques. Nos systèmes dans le domaine de la production ferroviaire et de la gestion du trafic doivent être développés et harmonisés dans toute la branche, car nous produisons un horaire tous ensemble.

F.S.: Depuis peu, diverses initiatives et groupes de travail ont vu le jour, comme l'illustre le comité de pilotage qui réunit l'UTP et l'Office fédéral des transports. Il prône une approche pragmatique et allégée de la construction et vise à réviser les normes existantes sans pour autant,

par exemple, compromettre la sécurité. À cela s'ajoutent de nombreux projets communs, tels que l'acquisition conjointe de véhicules ou l'achat d'électricité, sans oublier la collaboration étroite qui caractérise notre branche. Nous nous avançons ensemble vers l'avenir et nous apprenons activement les uns des autres: c'est l'un de nos principaux atouts, et un avantage que l'UTP offre également à ses membres grâce à des outils comme la plateforme Énergie.

Et quel rôle l'UTP peut-elle jouer dans le cadre de Transports '45?

F.S.: Je distingue trois pôles: participer à l'évaluation du contenu, assurer une fonction de coordination au sein de la branche pour que les acteurs des transports publics puissent présenter des revendications faisant l'objet d'un large consensus, et enfin offrir une image unifiée, donc crédible, vis-à-vis des responsables politiques et des autorités.

S.C.: Notre mission consiste aussi à proposer des pistes afin de trouver une solution pertinente pour l'ensemble du système de transports publics. Dans le cadre du processus décisionnel concernant Transports '45, les cantons vont de fait se retrouver

en concurrence pour défendre leurs intérêts particuliers. En tant qu'organisation faîtière, nous pouvons contribuer à mettre en place une approche cohérente qui convienne dans la mesure du possible à tous les cantons et à toutes les entreprises de transport afin d'atteindre notre objectif commun qui est d'améliorer l'utilité pour la clientèle. Nous défendons les intérêts de la branche dans son ensemble, et non ceux d'une région ou d'une entreprise en particulier.

F.S.: La question déterminante est de savoir ce qui apporte le plus grand bénéfice du point de vue de l'offre. Si nous concevons nos projets en fonction de l'utilité qui en découle pour la majorité de la population, nous devons avant tout développer les transports dans les grandes agglomérations. Si nous raisonnons par rapport à l'ensemble du territoire, il convient de privilégier les aménagements dans les zones rurales. L'UTP a ici l'opportunité de prendre en considération ces différents points de vue et de trouver une solution pertinente qui tienne compte de tous les besoins.

«Nous nous avançons ensemble vers l'avenir et nous apprenons activement les uns des autres : c'est l'un de nos principaux atouts.»

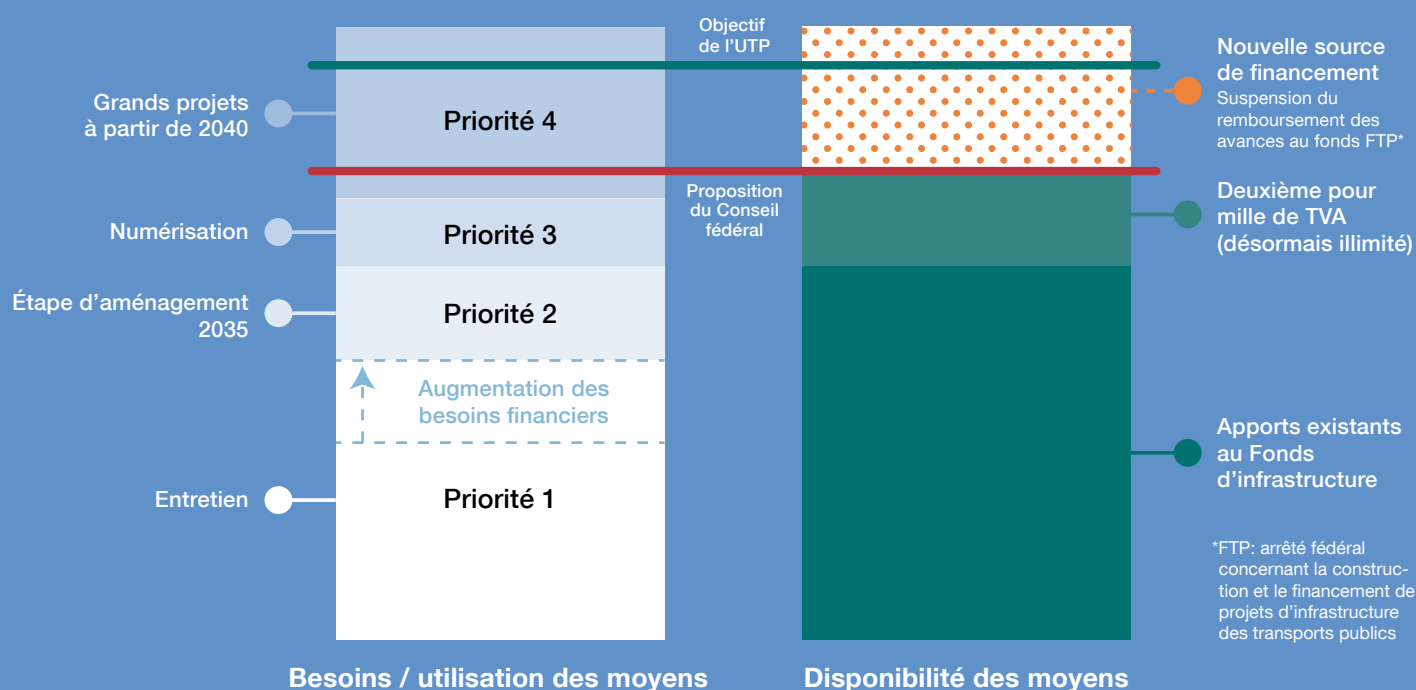
Les points clés de l'UTP concernant Transports '45

- Le comité de l'UTP salue le projet «Transports '45». Il adhère à l'approche de la Confédération consistant à fixer des priorités, car il n'est ni efficace ni réaliste de mettre en œuvre immédiatement tous les projets d'aménagement souhaitables et envisageables. L'UTP demande toutefois aussi quelques adaptations importantes.
- Si l'on veut pouvoir réaliser tous les projets retenus par le Conseil fédéral, une source de financement supplémentaire est nécessaire, outre la pérennisation du pour mille de TVA limité jusqu'à 2030, comme proposé par la Confédération. L'UTP suggère de suspendre jusqu'en 2045 le remboursement du prêt accordé dans le cadre du FTP.
- L'utilisation des moyens du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) doit respecter des priorités contraignantes: en premier lieu, entretien et rénovation de l'infrastructure ferroviaire actuelle, puis projets d'aménagement qui améliorent sensiblement l'offre de transports publics à l'horizon 2035; en troisième position, numérisation de l'infrastructure ferroviaire et, seulement en dernier lieu, de grands projets, eux aussi hiérarchisés selon leur utilité pour le système de transports publics.
- Faciliter les projets d'agglomération: tandis que le FIF couvre entièrement les coûts des projets ferroviaires, la Confédération ne contribue qu'à hauteur de 30 % à 50 % maximum aux projets de tram relevant du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Pourtant, les projets de tram coûtent souvent moins cher et peuvent être réalisés plus rapidement que les lignes de chemin de fer classiques. Ils recèlent donc un grand potentiel en vue de l'objectif de la Confédération d'augmenter la part modale des transports publics.

La position de l'UTP sur Transports '45 en détail:

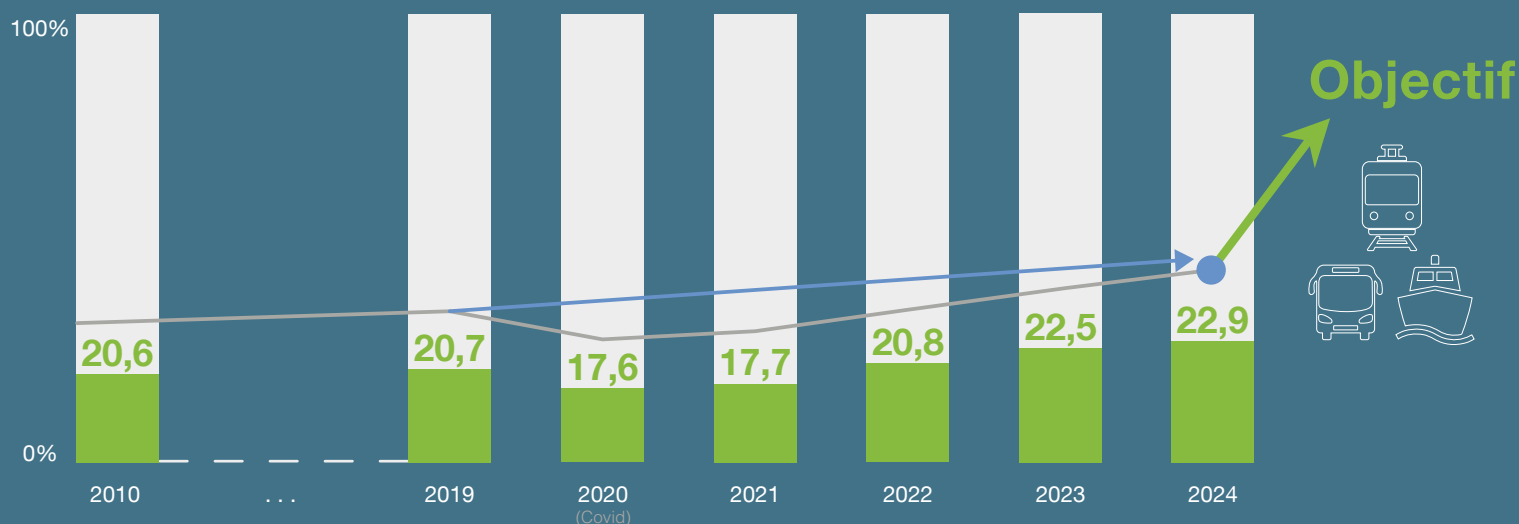


Fonds d'infrastructure ferroviaire: utilisation des moyens selon la proposition de l'UTP



Ce qu'il faut savoir sur les transports publics suisses

Augmentation de la part des transports publics sur l'ensemble du trafic

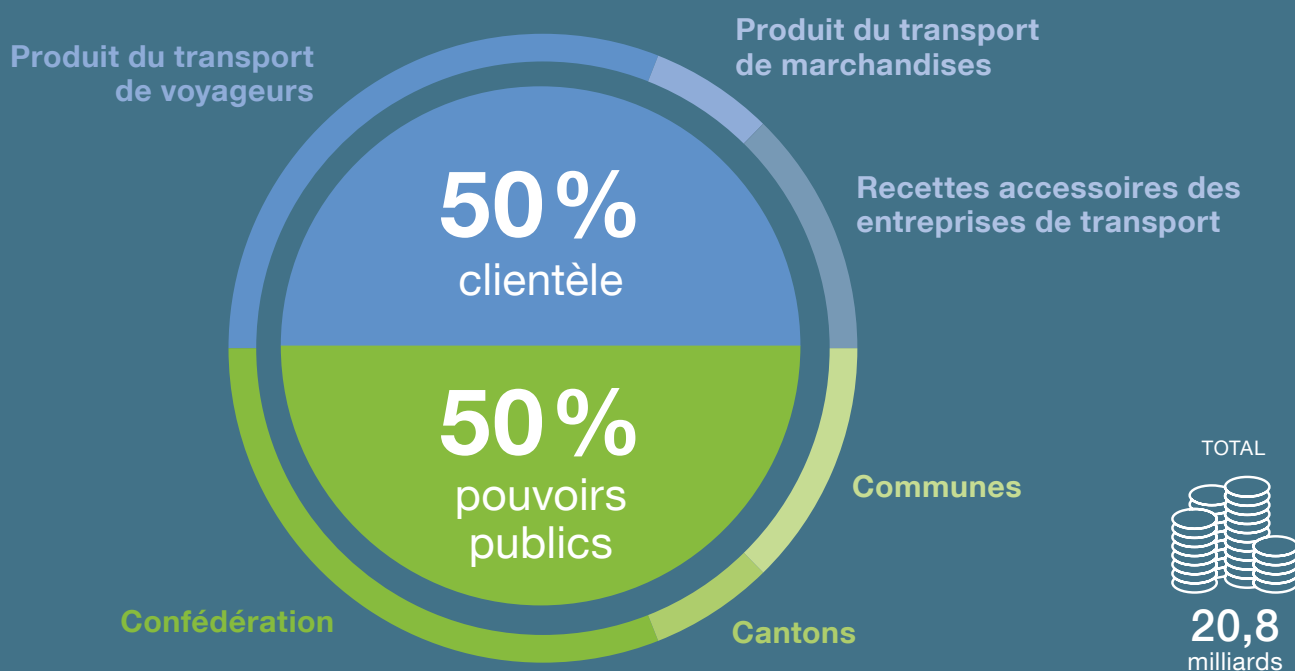


Part de personnes-kilomètres: trafic individuel motorisé + autres transports publics

Source: OFT

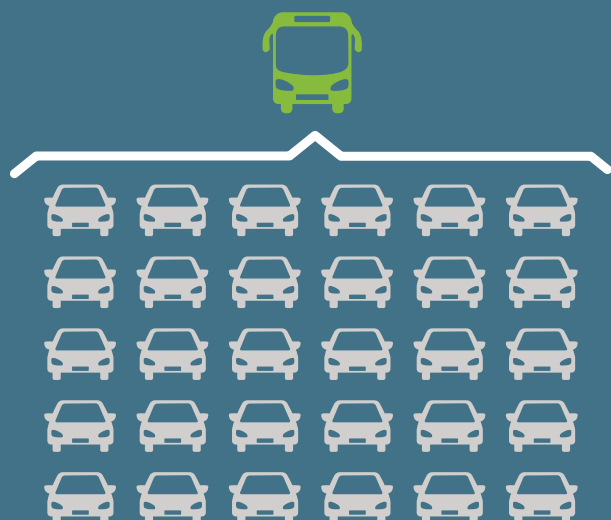
D'où vient l'argent des transports publics?

En francs («Les transports en chiffres», édition 2025, LITRA)



Économie de place

Grandes capacités sur un espace réduit



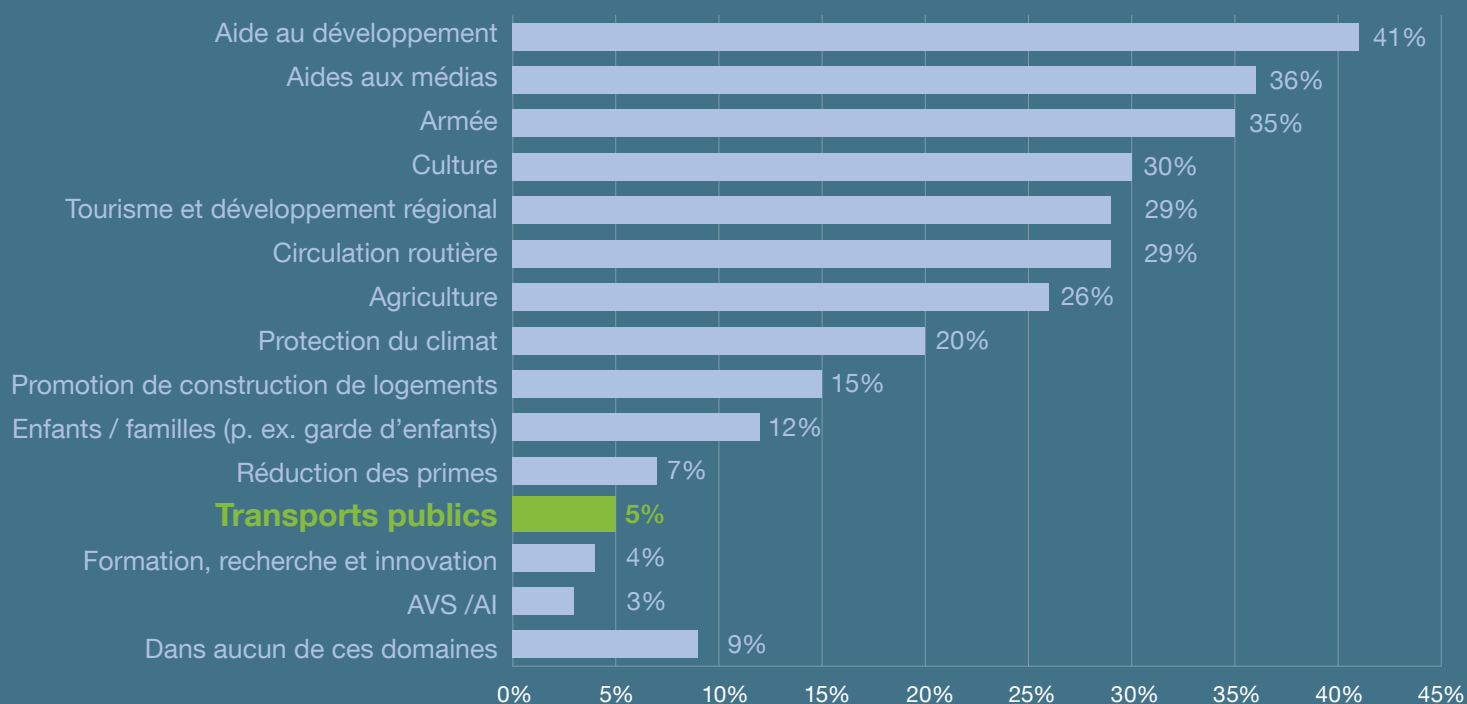
Propreté

Objectif: plus que des entraînements sans CO₂ dès 2040



Dans quels domaines la Confédération doit-elle réduire ses dépenses?

(Enquête d'opinion)



Sondage de SRF: réduction des dépenses par domaines | En pourcentage de la population résidente suisse
Période d'enquête: du 28 octobre au 11 novembre 2024 | Source: Sotomo

Sur les sections plates, les bus électriques doivent «planer»

Une grande partie des transports publics suisses circulent sur route. Les flottes de bus de transports publics qui n'utilisent pas d'énergie fossile jouent donc un rôle important pour atteindre les objectifs de la Suisse en matière de climat. Les entreprises de transport qui effectuent le passage à des flottes de bus électriques s'ouvrent des perspectives, mais sont aussi confrontées à des défis. Stefan Regli, responsable de l'unité Services de mobilité de La Poste Suisse et directeur général de CarPostal, partage ses constats et nous explique comment la transformation de la flotte se déroule pour la plus grande entreprise de bus de transports publics de Suisse.

CarPostal, plus grande entreprise de bus de transports publics de Suisse, poursuit l'électrification de sa flotte. D'ici à 2035, tous ses véhicules doivent rouler sans énergie fossile, à quelques rares exceptions près. Aujourd'hui, où en est cette transformation par rapport à cet objectif?

Regli: Actuellement, nous avons environ 200 cars postaux électriques. Selon la planification, ce chiffre passera à 280 d'ici à fin 2026. L'objectif est de faire passer les 2400 véhicules de notre flotte à des entraînements propres d'ici à 2035. Notre exploitation relève principalement du trafic régional voyageurs sur mandat des cantons, qui cofinancent l'offre. Sans la participation des cantons aux surcoûts qu'engendrent encore actuellement les véhicules et l'infrastructure de recharge, la transformation de la flotte ne pourrait pas être réalisée. Nous constatons que la vitesse d'évolution varie selon les cantons et que les finances sont de plus en plus serrées. Le moment à partir duquel la parité des coûts entre bus diesel et bus électriques sera atteinte s'avérera décisif. Pour l'heure, les coûts d'acquisition et d'exploitation des bus électriques dépassent encore ceux des bus diesel. La suppression du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales à partir du 1^{er} janvier 2027 accélérera le processus. Nous estimons donc que la parité des coûts entre les bus diesel et électriques sur toute leur durée de vie pourrait être atteinte dès 2029. Afin de permettre la transformation, il convient d'investir dès aujourd'hui dans l'infrastructure de recharge.

Quels éléments de la transformation des flottes de bus se sont déroulés comme prévu et quels «enseignements» ont été tirés jusqu'à présent?

Lors de la phase initiale, nous avons traité chaque reconversion d'un dépôt et l'introduction des différents véhicules électriques comme des projets individuels.

Nous en avons fait les frais, mais cela nous a permis d'en tirer de précieux enseignements. Aujourd'hui, les bus électriques font partie du quotidien chez CarPostal. Nous savons comment planifier les services des véhicules et prendre en compte les cycles de recharge. Et nous savons aussi comment procéder pour construire l'infrastructure de recharge. Nous électrifions non seulement la flotte de CarPostal, mais travaillons aussi depuis quelques années à la transformation de la livraison et de la logistique de la Poste, ce qui nous offre d'autres constats importants.

Quels points posent problème?
Et quelles sont les solutions?

Commençons par le positif: aujourd'hui, les véhicules sont de très bonne qualité et permettent une exploitation fiable. Rétrospectivement, c'est au niveau de l'in-

Stefan Regli est directeur de l'unité Services de mobilité de La Poste Suisse et directeur général de CarPostal.



teraction entre l'infrastructure de recharge et le véhicule que nous avons rencontré les plus grands problèmes. Souvent, il n'était pas simple d'identifier pourquoi la charge ne fonctionnait pas comme souhaité. On ne savait pas si c'était dû au véhicule ou à la station de recharge. Le fait que la Suisse compte quelques centaines de fournisseurs d'énergie reste un défi. Lorsque nous construisons une infrastructure de charge pour la première fois dans une région, nous avons à chaque fois affaire à de nouveaux partenaires, qui ont leur propre stratégie et, bien sûr, ne possèdent pas le même savoir-faire en fonction de la taille de l'entreprise. Nous devons nous y adapter en permanence.

Qu'en est-il de la gestion des pannes de courant ou des services de remplacement? Conservera-t-on un certain nombre de véhicules fonctionnant aux énergies fossiles pour faire face à de telles situations?

Pour le moment, nous avons nettement plus de véhicules diesel que de bus à entraînement électrique. Mais il est clair que nous avons besoin de solutions pour le cas où une panne de courant de grande ampleur devait survenir. Nous y travaillons, notamment en tant que gestionnaire de systèmes pour la route. Toutefois, il me semble important de préciser un point: nous devrions pouvoir faire face sans problème à une panne de courant soudaine de quelques heures. En cas de panne prolongée et étendue, d'autres domaines, p. ex. les services de santé, seraient au centre de l'attention. On peut se demander si les gens voudront alors se rendre au bureau s'ils ne peuvent de toute façon pas y travailler. Et dans ce scénario du pire, les transports publics seraient à l'arrêt non seulement à cause des véhicules, mais aussi parce que nous n'aurions pas non plus d'électricité pour l'exploitation et la planification en arrière-plan.

CarPostal circule dans toute la Suisse, et notamment dans les régions de montagne. Quelles difficultés ces régions, avec les dénivelés considérables qu'elles présentent, posent-elles pour l'électrification de la flotte de bus?

L'idée que la mobilité électrique ne convenait pas aux régions de montagne s'est longtemps maintenue: on pensait que les parcours étaient trop longs, qu'il n'existait pas de modèle de véhicule adapté ou que la dénivellation était insurmontable. Effectivement, les premiers bus électriques n'étaient pas assez puissants pour fran-

chir de fortes pentes. Ou alors il aurait fallu les équiper de packs de batterie disproportionnés. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas. Nous démontrons avec nos cars postaux électriques dans la vallée de Saas et à Flims que nous pouvons exploiter des transports publics sans énergie fossile en toute saison, même dans les régions de montagne. Certes, cela requiert un peu plus d'énergie en hiver, mais les descentes nous permettent aussi de recharger les batteries grâce à la récupération de l'énergie de freinage.

Quelles formations ou formations continues la transformation de la flotte nécessite-t-elle pour le personnel de conduite et les collaborateurs dans les ateliers et les dépôts?

Le personnel de conduite suit une introduction à la manipulation des pièces à haute tension afin d'être en mesure de charger les batteries des véhicules sans problème et en sécurité. En outre, une introduction à la pratique en matière de conduite est dispensée. L'environnement de travail des chauffeurs et la longueur des véhicules sont les mêmes qu'avec des bus diesel. Mais en conduisant intelligemment, on peut économiser de l'énergie avec les bus électriques. Sur les sections plates, les bus électriques doivent «planer», une façon de rouler qui maximise l'efficacité.

Comment les passagers perçoivent-ils le passage de la flotte de bus à des entraînements sans énergie fossile?

Nous avons reçu des réactions positives, surtout au début de l'introduction. En effet, les cars postaux électriques sont plus silencieux, tant sur le plan de la conduite que pour ce qui est du bruit du moteur. Les voyageurs ne sont pas les seuls à en profiter: c'est aussi un avantage pour les personnes qui habitent à proximité de lignes de bus. Ce n'est pas la même chose d'entendre le bruit de roulement d'un bus électrique ou le rugissement d'un moteur diesel au moment de l'accélération. D'ailleurs, de nombreuses réactions positives montrent que les chauffeuses et chauffeurs saluent aussi cette évolution. Au début, nombre d'entre eux étaient sceptiques, mais ils ont changé de position dès qu'ils ont conduit un bus électrique. Certains d'entre eux remarquent aussi qu'ils sont moins fatigués le soir après avoir été au volant d'un car postal électrique. En effet, les bus à batterie ne produisent pas de secousse au passage des vitesses, ni de bruit de moteur, contrairement aux bus diesel.

Transformation de la flotte

Carburants végétaux, études, nouveaux parcours de lignes: voilà comment les entreprises de bus se décarbonent

Dans toute la Suisse, les entreprises de transport décarbonent leurs flottes de bus tambour battant. Ceci bien que les parcours varient fortement par leur longueur et leur topographie en fonction de la région, ce qui place la technique face à différents défis. AUTO AG URI et TRAVYS nous racontent à quelles exigences ils sont confrontés et comment ils y répondent.

Le réseau des transports publics suisses dessert toutes les régions du pays. Les bus de TP doivent donc être à même de circuler sur différents terrains. AUTO AG URI (AAGU) exploite plusieurs lignes sur des parcours de montagne qui comportent des virages serrés, des montées raides et des passages étroits. «Le kilométrage journalier nécessaire et la topographie du canton d'Uri sont deux facteurs qui compliquent l'acquisition de nouveaux bus électriques», explique Reto Marzer, président de la direction d'AAGU. Seule une sélection réduite de véhicules entrent donc en ligne de compte. Le plus grand défi est cependant de nature financière: «La Confédération et le canton d'Uri doivent gérer leurs finances avec prudence, et la petite entreprise de transport que nous sommes ne peut pas se permettre de

tenter des expériences.» De plus, la suppression du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales dans les offres 2027/2028 touche particulièrement AAGU, explique Reto Marzer: «Le passage à court terme à la mobilité électrique n'est pas réalisable, tant en raison des performances encore insuffisantes des bus électriques que du fait de la situation financière.»

Une très bonne expérience avec un biocarburant pour remplacer le diesel

En collaboration avec la Haute école spécialisée bernoise, AAGU a examiné quels modes d'entraînement convenaient le mieux à quelles lignes. Depuis 2026, l'entreprise de transport uranaise exploite un bus élec-

Sur les lignes d'AAGU, les bus de TP doivent parfois parcourir des tronçons exigeants, par exemple le col du Klausen.



TRAVYS s'est lancée
dans la mobilité
électrique en 2022
avec des bus du
constructeur Volvo.



trique entre Amsteg et Bristen. Elle prévoit d'en faire de même à l'avenir sur la ligne entre Schattdorf et Isenthal. L'entreprise maintient sur la route les bus diesel actuellement employés jusqu'à la fin de leur durée de vie. À partir de décembre 2025, sur deux lignes à Andermatt, AAGU a testé le HVO (hydrated vegetable oil), succédané de diesel entraînant particulièrement peu d'odeurs et d'émissions. Les expériences réalisées jusqu'à présent avec ce carburant végétal sont particulièrement positives: «Pour nous, le HVO est actuellement la meilleure solution pour abandonner les carburants fossiles. Nous allons probablement faire rouler tous nos bus avec ce carburant, et contribuer ainsi à ce que le canton d'Uri atteigne ses objectifs climatiques dans l'abandon des carburants fossiles», indique le dirigeant d'entreprise.

Il faut parfois modifier des parcours

À Yverdon-les-Bains aussi, des approches de solutions particulières sont parfois nécessaires sur certaines lignes pour les décarboner. «En raison de leur hauteur, les bus électriques ne passent pas sous certains ponts. C'est pourquoi nous devons modifier le parcours de certaines lignes pour pouvoir les électrifier», expose Anaïs Brand, cheffe Marketing et communication de TRAVYS.

Jusqu'ici, la transformation de la flotte se déroule conformément à la planification de l'entreprise de transport. TRAVYS a mis en service ses quatre premiers bus électriques en décembre 2022. Deux véhicules s'y sont ajoutés en janvier 2026 afin d'électrifier le réseau urbain, et huit de plus seront mis sur la route en automne 2026. Parallèlement à cela, TRAVYS a acquis trois bus articulés électriques qui seront livrés d'ici au printemps 2027. Ces 17 véhicules couvriront plus de 80 % des lignes urbaines, et le réseau d'Yverdon-les-Bains doit être entièrement électrifié d'ici 2030. Dans le même temps, l'entreprise équipe ses dépôts de bus de stations de recharge.

Une exposition moindre aux pannes

Une flotte de bus intégralement électrifiée offre la chance de contribuer à l'économie circulaire. «Puisque nous achetons du courant produit en Suisse plutôt que du pétrole étranger, l'argent de la vente de billets profite également aux fournisseurs suisses d'énergie. Dans notre cas, il s'agit du fournisseur d'électricité local», relève Anaïs Brand. Les expériences réalisées jusqu'ici montrent de plus que les bus électriques ont un degré d'efficacité bien plus élevé et une exposition aux pannes bien plus faible que les véhicules avec un moteur à combustion.

Colloque Bus de l'UTP

BUS 26: zoom sur les changements dans le secteur des bus

La dernière édition du colloque Bus de l'UTP a clairement mis en évidence l'évolution que va connaître la branche des bus de transports publics. Outre des exposés techniques et une grande exposition, ce colloque était l'occasion parfaite pour les spécialistes du domaine d'échanger entre eux.

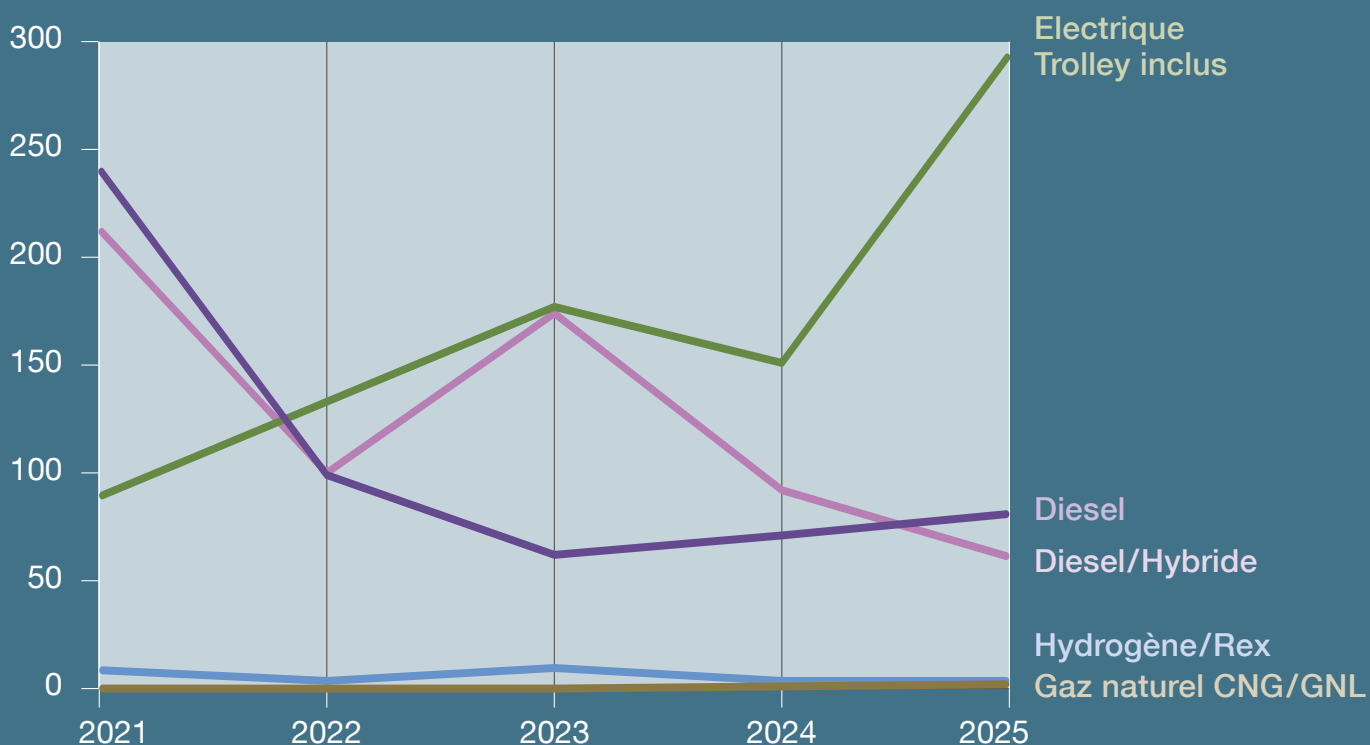
Plus grande manifestation de réseautage de ce type en Suisse, le colloque Bus de l'UTP a de nouveau permis aux personnes présentes de discuter de bonnes pratiques, de solutions innovantes et de tendances futures. Plus de 500 participant(e)s et une cinquantaine d'exposants venus de Suisse et de l'étranger se sont réunis à Thoune. Ils ont assisté à des exposés techniques donnés par des spécialistes et des cadres très compétents et ont également pu visiter une grande exposition de composants et de véhicules. La manifestation s'est concentrée sur deux évolutions principales qui occupent beaucoup la branche: la transformation de la flotte grâce à la transition vers des bus électriques ainsi que la conduite autonome. Elle a également fourni d'importantes pistes à ce sujet aux personnes présentes.

La prochaine édition du colloque aura lieu les 21 et 22 juin 2028, également sur le site de Thun-Expo.

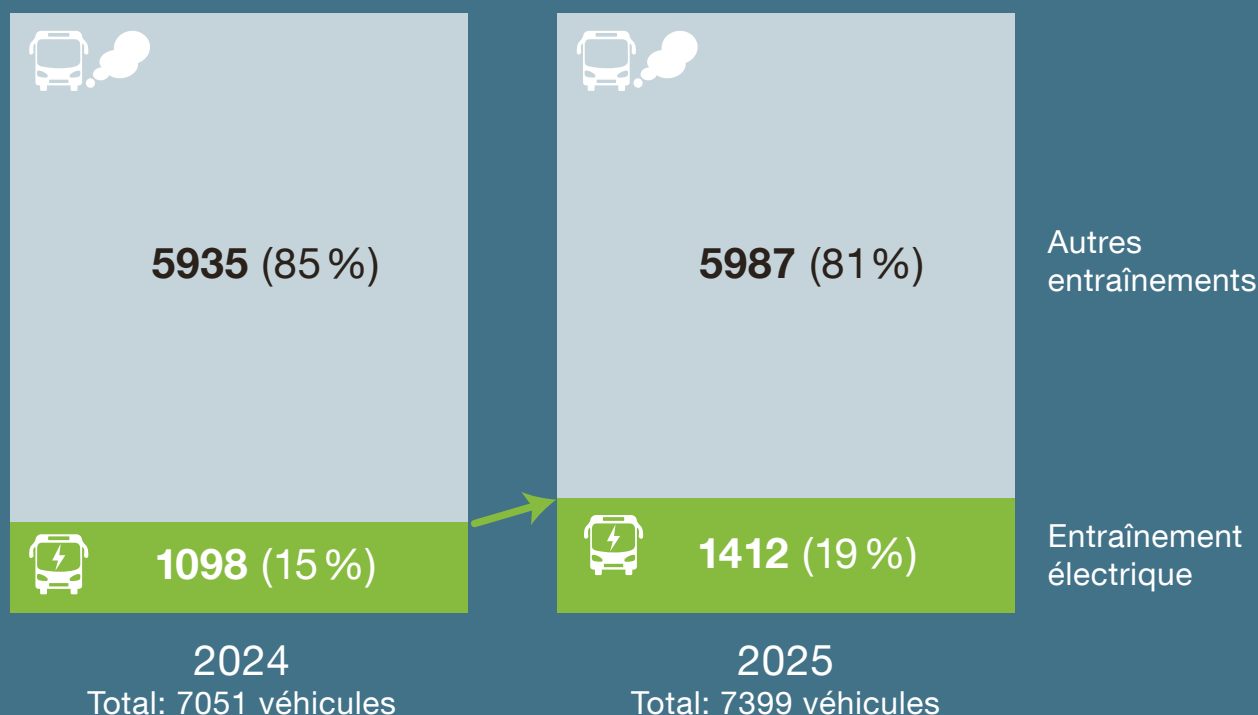


Première mise en circulation bus de ligne

Nombre de véhicules de ligne



Nombre total de véhicules bus de ligne



Source: OFT, 1.4.2026

Le service de coordination de l'UTP apporte son soutien pour le passage à des bus sans émissions de CO₂

En 2025, l'UTP a mis en place un service de coordination qui offre un soutien en matière de transition vers des modes d'entraînement sans énergies fossiles dans les flottes de bus de transports publics. L'UTP encourage et accélère ainsi la décarbonisation des transports publics en Suisse, en collaboration avec l'Office fédéral des transports. Le service de coordination des nouveaux modes d'entraînement de bus propose différentes prestations, notamment:

- Assurer le transfert de connaissances au sein de la branche
- Soutenir et conseiller les entreprises de transport
- Encourager l'utilisation de standards
- Fournir de bonnes pratiques et des outils pour des projets de transformation

Pour davantage d'informations:





MoveSmart: une nouvelle initiative qui encourage une mobilité d'entreprise durable

Depuis début 2026, MoveSmart aide les entreprises à rendre leur mobilité plus durable. Avant le lancement officiel du programme, treize entreprises de toutes les régions de Suisse avaient déjà signé la charte de MoveSmart. Cette initiative est portée par trois organisations: l'UTP, l'Association transports et environnement (ATE) et Pro Velo Suisse.

L'initiative MoveSmart est un standard national qui aide des entreprises à axer leur mobilité sur le zéro émission nette de manière systématique et pratique, sans qu'elles ne doivent partir de zéro. Les entreprises qui y prennent part reçoivent un catalogue de mesures priorisées et applicables, coordonnées avec les prescriptions légales en matière de protection du climat. Le système de certification proposé leur permet de rendre visible leur engagement.

Pour prendre part à l'initiative, les entreprises signent la charte de MoveSmart, qui sert de fondement à l'initiative et définit ses buts. Les objectifs principaux sont une gestion active de la mobilité et la réduction des émissions de CO₂ dans le but d'atteindre le zéro émission nette d'ici à 2050 au plus tard. En outre, les entreprises s'engagent à modifier leur mobilité en ayant recours à des modes de transport durables appropriés et à concevoir activement la gestion de leur mobilité. La charte vise également à promouvoir l'échange de connaissances entre les entreprises et à réduire le trafic de manière générale. Grâce à un système de certificats à trois niveaux, MoveSmart donne aux entreprises un cadre clair avec lequel elles peuvent atteindre les objectifs définis dans la charte.

L'initiative a été officiellement lancée le 26 janvier 2026 à Berne: plus de 100 participants sont venus de toute la Suisse pour assister à la présentation de la charte de MoveSmart et à de nombreux exposés techniques. Treize entreprises de toutes les régions de Suisse, totalisant plus de 100 000 collaboratrices et collaborateurs, avaient déjà signé la charte avant le lancement officiel de MoveSmart. Parmi elles, Helsana, Rivella, Mobility ainsi que la Poste Suisse. «Pour nous, MoveSmart est

la plateforme idéale pour renforcer notre engagement avec des partenaires solides et le rendre visible», relève Ronny Bächthold, CFO d'Helsana.

L'UTP forme l'organe responsable de l'initiative avec l'Association transports et environnement (ATE) et Pro Velo Suisse.

Pour en apprendre plus
sur MoveSmart et
prendre part à l'initiative:



Le système de certification à trois niveaux et le label de MoveSmart.





Assemblée générale 2026 de l'UTP

Transports '45 au centre de l'attention lors de l'AG à Thoune

Le monde des transports publics suisses s'est réuni à Thoune les 3 et 4 septembre. Plus de 300 cadres de la branche des transports publics et de l'industrie des fournisseurs ont participé à l'assemblée générale de l'Union des transports publics (UTP).

Le plan d'action «Transports '45» de la Confédération, actuellement en phase de consultation, a été l'un des sujets centraux de ces deux jours. Il montre comment la Confédération entend développer l'infrastructure de transport d'ici à 2045. Ce projet prévoit de garantir le maintien de la substance, d'augmenter les capacités sur le rail et la route, et de sécuriser le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), principale source de finance-

ment pour le réseau ferroviaire. Le Conseil fédéral adoptera probablement début 2027 sa proposition à l'intention du Parlement. Dans le cadre de Transport '45, l'UTP demande que le financement du FIF soit assuré à long terme, que l'entretien et le maintien de la substance aient la priorité par rapport à l'aménagement de l'infrastructure, que les extensions soient à la fois modérées et orientées sur l'offre, et que la mauvaise



Le comité actuel de l'UTP: Fabian Schmid (RBS et président de l'UTP), Serge Collaud (TPF et vice-président de l'UTP), Lionel Brasier (TPG), Dominik Brühwiler (ZVV), Vincent Ducrot (SBB), Renato Fasciati (RhB), Egon Gsponer (MGB), Matthias Keller (VBG), Christine Maier (TPB), Fredy Miller (ASm), Thomas Nideröst (SBW), Pierre-Alain Perren (MBC), Stefan Regli (CarPostal), Laurent Roux (VBL), Daniel Schafer (BLS), Stefan Schulthess (SGV), Martin Sturzenegger (VBZ), Roman Stingelin (Autobus Liestal), Armin Weber (SOB), Cyrill Weber (ZVB). Absents sur la photo: Philipp Wegmüller (railCare) et Yves Marclay (MOB)

incitation financière du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération soit corrigée (à ce propos, cf. encadré en p. 9).

Fabian Schmid et Serge Collaud forment la nouvelle présidence

La présidence et la vice-présidence sont des fonctions occupées pendant trois ans, avec une seule réélection possible. Tant le président de l'UTP, Renato Fasciati, que le vice-président, Fabian Schmid, ont atteint la limitation de la durée de leur mandat. Lors de l'AG 2026, de nouvelles personnes ont donc été élues à la tête de l'association.

L'AG a élu Fabian Schmid, directeur du Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS), comme nouveau président. Serge Collaud, directeur général des Transports publics

fribourgeois (tpf), a été élu vice-président et président de la commission Finances (CFin) de l'UTP.

Un grand merci à Renato Fasciati, directeur des RhB, pour son engagement sans relâche en tant que président de l'UTP pendant les six dernières années. Il poursuit son travail pour l'UTP en tant que membre du comité. Un grand merci également à Fabian Schmid pour son grand engagement en tant que vice-président de l'UTP.

Yves Marclay, directeur général du Chemin de fer Montreux Oberland bernois (MOB), a été nouvellement élu au comité. Patricia Solioz Mathys a cédé la direction des Transports publics de la région lausannoise (tl) au 1^{er} juillet 2026 et a quitté le comité de l'UTP.

Le directeur du RBS Fabian Schmid (à droite) et le directeur général des TPF Serge Collaud sont désormais à la tête de l'UTP.



Hommage

Cher Renato,

Lorsque tu as repris la présidence de l'UTP en 2020, la branche des transports publics – comme toute la Suisse – se trouvait dans une situation extraordinaire. La pandémie de Covid-19 a fait chuter le nombre de passagers et les recettes, et il était d'autant plus question de renforcer les transports publics en tant qu'épine dorsale de notre pays. Pendant les six années qui ont suivi, tu as conduit l'UTP avec clairvoyance, des positions claires et un grand engagement. Au cours de cette période, notre branche a continuellement augmenté sa part modale et a pu se remettre financièrement. Tu y as participé en contribuant à rendre acceptables des mesures d'économies à court terme. Enfin, tu as donné des impulsions importantes et des objectifs clairs pour Transports '45, ce qui nous permet de nous appuyer sur des bases solides dans ce cadre.

Au nom de l'UTP, je te remercie pour ton précieux engagement et me réjouis de continuer à travailler avec toi.

Fabian Schmid, président de l'UTP









L'UTP en ligne

L'UTP s'offre un nouveau site Internet

Le nouveau site Internet de l'UTP sera en ligne à partir du 30 novembre 2026. Un design moderne, une navigation améliorée et un nouveau web-shop uniforme attendent les utilisatrices et les utilisateurs.

Plus d'informations



Toujours au fait des principales informations de la branche des transports publics grâce aux newsletters de l'UTP:

UTP NEWS

Actualités de l'UTP, prises de position et faits sur les transports publics

Public-cible:

Membres de l'UTP, politicien(ne)s et autorités du domaine des tp, organisations partenaires et toute autre personne intéressée par l'évolution des TP

UTP INSIDE

Informations spécialisées bus, TRV/trafic local, trafic marchandises, trafic touristique, formation, RH, finances

Public-cible:

Spécialistes des entreprises de transport, de l'industrie et des autorités

RTE NEWS

Informations spécialisées sur l'Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire (RTE)

Public-cible:

Abonné(e)s du RTE

S'abonner



S'abonner



TECH NEWS

Informations spécialisées sur la technique et l'exploitation ferroviaire

Public-cible:

Spécialistes du domaine de la technique et de l'exploitation ferroviaire



Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
CH-3005 Berne

info@utp.ch
www.utp.ch