

FOCUS

tp

2022/23

Sommaire

Éditorial

5 Affronter les défis et continuer à développer les transports publics

La politique des transports publics vue par le directeur de l'UTP

6 Les TP sont bien positionnés, surtout en ces temps difficiles

Politique des transports: les principaux objets

8 Les sujets centraux de l'UTP occupent le Parlement

Les principales affaires de l'association

11 La hausse de la part modale des TP fait partie de la solution dans le débat climatique

Interview de Véronique Stephan et Christa Hostettler

18 «Nous pourrions ainsi créer une culture de la bienvenue dans les transports publics»

Des chiffres en images

24 Les transports publics suisses dans les faits

Formation: s'adresser à tous les enfants via l'école

26 Le ZVV fait école

28 «Nous avons trouvé un terrain fertile pour nos offres destinées aux écoles»

Festivités officielles du jubilé à Baden et à Zurich Altstetten

30 Les chemins de fer suisses fêtent leurs 175 ans avec la Spanisch-Brötli-Bahn

Colloque «BUS 22» à Fribourg

34 Les bus à motorisation propre sous les feux des projecteurs

La formation à l'UTP

36 Premiers championnats suisses de construction de voies ferrées aux SwissSkills

39 Le Railway Summer Camp 2022 tente de séduire 50 ingénieurs de demain

Carte blanche à Giorgio Tuti

40 Les transports publics à un tournant!

Portrait: l'Union des transports publics

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

Assemblée générale 2022

44 Un zeste d'olympisme à l'assemblée générale de Lausanne

Impressum

Éditeur: Union des transports publics, Dählhölzliweg 12, CH-3000 Berne 6
info@utp.ch, www.utp.ch

Rédaction: Roger Baumann

Conception: Adrian Remund, Philipp Lädach

Traduction: Bruno Galliker, Floriane Moerch

Illustrations: © **photos**
p. 4: UTP, VBZ | pp. 5, 6, 19, 21, 22, 34, 35, 45: UTP, Adrian Moser | p. 7: UTP, MGB | p. 8: UTP, railCare
p. 10: UTP, VBG | pp. 13, 17: UTP, CFF | p. 14: Alliance SwissPass | p. 16: UTP, Thomas Hodel
p. 26: UTP, ZVV | p. 29: Andrea Larry | pp. 30-33: UTP/Keystone, Valeriano Di Domenico
p. 33: Poste CH Réseau SA | pp. 36, 37: UTP, Christine Strub | p. 38: UTP | p. 40: eggerx/Giorgio Tuti
p. 43: UTP, TPF
© **infographie**
pp. 24/25 | en collaboration avec www.heyday.ch

Impression: Vögeli AG, Langnau

Tirage: D: 700 ex., F: 250 ex.

Éditorial

Affronter les défis et continuer à développer les transports publics

Voici environ deux mois, nous avons fêté dignement les 175 ans des chemins de fer suisses à Baden et à Zurich. Cette fête du jubilé a montré l'énorme importance des transports publics, aussi bien à l'époque des pionniers qu'aujourd'hui et demain. Cela ne vaut pas (plus) seulement pour le train, mais bien pour l'ensemble des transports publics suisses, sur tout le territoire: dans les villes, en zone rurale et dans le trafic pendulaire, touristique et de loisirs.

Revenir sur le passé nous a rappelé que les transports publics s'étaient continuellement développés depuis leurs débuts. La bonne collaboration au sein de la branche a notamment permis de répondre à tous les défis, parfois vastes, qui se sont présentés.

De nos jours également, c'est ensemble que les entreprises de transport font face aux nombreux défis, mais aussi qu'elles saisissent les occasions qui se présentent. L'UTP s'engage afin que le système des TP, déjà excellent aujourd'hui, ne se maintienne pas seulement, mais qu'il continue à se développer. Dans ce contexte, l'utilité pour la clientèle doit toujours être au premier plan, dans le trafic voyageurs comme dans le trafic marchandises! Je suis certain que nous sommes sur le bon chemin, bien que nous soyons sans cesse mis à l'épreuve.

Les transports publics sont un élément important dans le débat climatique grâce à leur propreté et à leur efficacité énergétique. Le tournant des transports et le renoncement au CO₂ qu'il implique ne peuvent cependant pas se faire sans poursuivre le développement de l'infrastructure ferroviaire, qui constitue l'épine dorsale de l'ensemble des transports publics suisses. Dans ce contexte, les transports publics doivent toujours être considérés dans leur ensemble, car de bonnes correspondances aux points nodaux sont capitales.

Les transports publics d'aujourd'hui ont un grand potentiel dans le trafic de loisirs. Notre branche a du travail dans ce domaine, même si nous proposons déjà plusieurs bonnes solutions à l'heure actuelle. Je pense par exemple aux trains directs entre les villes et les régions de montagne ou aux connexions entre les transports publics et les remontées mécaniques telles qu'il en existe déjà en plusieurs endroits.

Je m'engage avec plaisir en faveur des divers besoins des membres de l'UTP et de toute la branche, et je remercie tous les acteurs pour leur bonne et constructive collaboration. Soyons unis, optimistes, et profitons des occasions qui s'offrent à nous!



Renato Fasciati, président de l'UTP

Renato Fasciati, président de l'Union des transports publics



La politique des transports publics vue par le directeur de l'UTP

Les TP sont bien positionnés, surtout en ces temps difficiles

Je suis heureux que nous ayons surmonté ensemble la période de la pandémie de Covid-19 et que la clientèle se soit remise à emprunter les transports publics. Cela nous montre que nos clients connaissent nos atouts, même s'ils critiquent notre branche de temps à autre. Mais à peine avons-nous pu (plus ou moins) laisser le Covid-19 derrière nous que nous voilà face à un nouveau défi tout aussi incertain: une éventuelle pénurie d'électricité. Bien que, au moment où j'écris ces lignes en septembre 2022, nous ne sachions pas encore ce que cela signifiera concrètement, je suis convaincu que notre branche, soudée, relèvera également ce défi-ci. Or ce n'est pas le seul enjeu qui nous attend, il en existe un autre, à plus long terme et de vaste ampleur: le «tournant de la mobilité», le renoncement au CO₂. Notre dépendance énergétique à l'étranger souligne actuellement notre vulnérabilité. J'aime cependant à marteler que les transports publics sont bien positionnés, ils sont propres et particulièrement efficaces du point de vue énergétique. Ce sont des atouts majeurs. C'est pourquoi les transports publics font partie de la solution dans le débat climatique.

La branche des transports publics accepte ces différents grands défis, et elle agit. Le colloque «BUS 22» organisé à la mi-mai 2022 par l'UTP à Fribourg est un bon exemple: 21 des 26 bus exposés étaient équipés d'un entraînement propre. BUS 22 a illustré avec zèle le grand engagement des entreprises de transport en faveur de motorisations respectueuses de l'environnement.

Le cap est donné dans les transports publics routiers: abandonner le diesel au profit d'entraînements propres. Les constructeurs sont prêts et les entreprises de transport travaillent avec ardeur à la mise en œuvre.

Le tournant de la mobilité ne pourra être une réalité que si les transports publics croissent. La branche a identi-



Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP

fié cette vérité depuis longtemps, et agit – par exemple avec le rapport qui illustre quelle peut être sa contribution à l'augmentation de sa part modale.

Je suis persuadé que nous sommes capables d'augmenter la part modale des transports publics. Et même si c'est tout sauf facile, les nombreux bons exemples – planifiés ou déjà réalisés – des entreprises de transport me font penser que nous sommes sur la bonne voie.

Je tiens à remercier sincèrement les entreprises de transport, les constructeurs, les autorités et le monde politique pour leur bonne collaboration, même dans les moments difficiles. L'excellent système de transports publics dont bénéficient nos villes, nos agglomérations et nos campagnes est le résultat de cette coopération. Prenons-en soin et continuons à le développer!

Ueli Stückelberger, directeur de l'Union des transports publics



Politique des transports: les principaux objets

Les sujets centraux de l'UTP occupent le Parlement

En 2022, le Covid-19 a encore donné à faire aux instances politiques. L'augmentation de la part modale des TP, sujet lancé par l'UTP, et le passage à des bus propres rendu nécessaire par la stratégie climatique figuraient également en tête de leurs priorités.



Covid-19: le Parlement approuve le deuxième train de mesures de soutien aux transports publics (pertes financières de 2021)

La pandémie de coronavirus a entraîné un important manque à gagner dans les transports publics. Après le Conseil des États, le Conseil national a approuvé lors de la session d'hiver 2021 le projet relatif aux pertes financières des transports publics. Le travail de l'UTP en faveur d'un soutien financier pour tous les secteurs de trafic a porté ses fruits: le trafic local et le trafic touristique doivent également obtenir un soutien financier de la Confédération.

Les principaux éléments du deuxième train de mesures de soutien aux transports publics sont les suivants:

- Trafic régional voyageurs: la Confédération et les cantons couvrent a posteriori les déficits 2021 de l'offre de TRV commandée grâce à une contribution unique supplémentaire. Les entreprises de transport doivent participer aux coûts en fonction de leur capacité financière. La dissolution de la réserve spéciale pour couvrir les déficits futurs des secteurs de trafic ayant droit à l'indemnité est donc une condition.
- Trafic local: les règles définies pour 2020 sont étendues à 2021 pour le trafic local. La part de la Confédération se monte donc au tiers des pertes financières subies en raison de la crise.
- Trafic touristique: les règles définies pour une partie de l'année 2020 pour le trafic touristique sont étendues jusqu'en décembre 2021 et leur contenu est adapté. Le soutien financier de la Confédération présuppose toujours que le canton contribue lui aussi à compenser les déficits.
- Trafic marchandises: le Parlement a approuvé un crédit additionnel de 25 millions de francs pour soutenir le trafic ferroviaire intérieur, d'importation et d'exportation.

Le Conseil des États dit lui aussi oui aux motions sur la répartition modale

Après le Conseil national, le Conseil des États a transmis en décembre 2021 au Conseil fédéral quatre motions identiques visant à améliorer la part des transports publics sur l'ensemble du trafic, dite part modale. L'UTP avait présenté à la fin juin de la même année une étude qui montre quelles mesures permettent d'atteindre cet objectif.

L'engagement de l'UTP pour des moyens financiers en faveur de tous les secteurs en a valu la peine: les trafics local et touristique sont également soutenus par la Confédération.

Avec la transmission des quatre motions identiques en faveur d'un plan de mesures visant à améliorer la répartition modale en faveur des transports publics, le Conseil fédéral a été chargé d'élaborer un plan d'action en ce sens.

La part des transports publics sur l'ensemble des transports suisses, soit la répartition modale, stagne depuis des années. Afin d'une part d'atteindre les objectifs climatiques et énergétiques de la Confédération et d'autre part de compenser le recul dû à la crise du coronavirus, il est indispensable que les transports publics se remettent à gagner des parts de trafic.

Rapport et loi sur le transfert du transport de marchandises

Le Conseil fédéral a publié à la fin novembre 2021 le rapport sur le transfert 2021 dans lequel il présente les progrès réalisés dans la politique de transfert du trafic marchandises à travers les Alpes. En janvier 2022, une délégation de l'UTP (BLS Cargo, CFF Cargo et la direction) a été invitée à une audition par la commission des transports et des télécommunications (CTT) du Conseil national.

À cette occasion, l'UTP s'est jointe à l'avis du Conseil fédéral selon lequel il est nécessaire de continuer à renforcer la politique de transfert et que le développement de la RPLP est un facteur décisif pour que ledit transfert évolue à long terme en faveur du trafic marchandises ferroviaire. L'UTP voit également un besoin d'agir particulier concernant la poursuite pour une période limitée de la chaussée roulante, la définition des prix des sillons pour le trafic marchandises, l'aménagement de l'axe nord-sud sur la rive gauche du Rhin et la standardisation de semi-remorques pouvant être chargés sur des wagons.



Les principales affaires de l'association

La hausse de la part modale des TP fait partie de la solution dans le débat climatique

La pandémie de coronavirus a encore occupé l'UTP en 2022, et continuera certainement de le faire. Toutefois, les travaux d'élaboration de mesures concrètes visant à améliorer la répartition modale et le risque croissant d'une pénurie d'électricité au niveau suisse cet hiver ont pris le pas sur le Covid-19.

La CTT-N dit oui à un financement de lancement de la Confédération pour des bus propres

La commission des transports du Conseil national (CTT-N) a approuvé en juin 2022 une initiative demandant l'élaboration d'une base légale selon laquelle la Confédération doit participer au financement des bus de transports publics équipés de motorisations respectueuses de l'environnement.

Cette décision permettra aux transports publics de parvenir plus rapidement au zéro émission nette de gaz à effet de serre et renforce leur rôle prépondérant comme moyen de transport de masse dans la mobilité climatiquement neutre du futur. Les transports publics restent un élément important de la solution dans la politique climatique.

En passant rapidement des bus diesel à des bus entraînés par des motorisations respectueuses de l'environnement, les transports publics contribuent largement à ce que le pays atteigne les objectifs climatiques qu'il s'est fixés. Moyen de transport propre et très efficace énergétiquement, les transports publics jouent en effet

un rôle capital dans le débat climatique. Or pour qu'ils fassent encore mieux, les flottes de bus doivent rapidement elles aussi devenir neutres en CO₂.

Afin de parvenir à cet objectif, l'UTP et la LITRA demandaient depuis longtemps que la Confédération octroie un montant forfaitaire pour chaque bus équipé d'une motorisation propre mis en service, au sens d'un financement initial, pendant une période limitée. Dans le trafic commandé, c'est uniquement grâce à cette aide que les transports publics pourront rouler bientôt sans émettre de CO₂. Le financement ne doit pas privilégier de technologie, c'est-à-dire qu'il pourra être attribué aussi bien à des bus électriques qu'à des bus à hydrogène.

La promotion des motorisations respectueuses de l'environnement par la Confédération dans les transports publics était déjà prévue dans la loi sur le CO₂ refusée de peu en votation populaire l'année dernière. En approuvant l'initiative, la CTT-N a souligné l'urgence d'agir dans le domaine. Elle a envoyé un signal fort selon lequel le passage aux moteurs propres doit s'accélérer. ■

Consultation sur les étapes d'aménagement 2025 et 2035

Comme l'UTP, le Conseil fédéral entend renforcer le rail sur le long terme. Pour ce faire, il a révisé sa stratégie à long terme Rail. Les futures étapes d'aménagement amélioreront l'offre ferroviaire en premier lieu sur les courtes et moyennes distances. Le Conseil fédéral a en outre adapté les étapes d'aménagement déjà planifiées (2025 et 2035).

Lors de la consultation, l'UTP a soutenu les modifications des deux étapes d'aménagement proposées par le Conseil fédéral, en particulier l'aménagement complet du tunnel de base du Lötschberg. L'UTP exige en sus que, d'ici à l'élaboration de ce message, les nouvelles conditions-cadres de l'engagement futur du matériel roulant (à compensation de roulis, WAKO) soient analysées, les études en cours ou encore à réaliser sur la suite de l'aménagement ferroviaire soient terminées et priorisées et le concept d'offre 2035 ait été revu en profondeur. C'est uniquement sur ces bases que des décisions pourront être prises à certaines conditions quant à la réalisation de premières phases d'autres étapes d'aménagement.

Perspective RAIL 2050

L'UTP trouve sensé que le Conseil fédéral fixe l'objectif explicite que la part du rail dans la répartition modale augmente sensiblement aussi bien dans le trafic voyageurs que dans le trafic marchandises.

Cependant, l'UTP souhaite que les points suivants des orientations esquissées par la Confédération soient adaptés ou complétés:

- Le développement du rail devrait résulter de manière systématique du point de vue de la clientèle et de la demande, en plus de l'objectif proposé, et être complété d'objectifs relatifs à la politique des transports.
- L'orientation proposée du futur développement ferroviaire sur les courtes et moyennes distances est trop restrictive pour l'UTP. La force du rail, moyen de transport de masse ayant une fréquence et une fiabilité élevées, et la nécessité de l'intégrer systématiquement à l'offre de transport européenne ne sont pas prises en compte. Le développement ferroviaire doit mettre l'accent non seulement sur les agglomérations, mais aussi et surtout sur les moyennes et longues distances, notamment sur les relations vers l'Europe.

- Les capacités et la qualité doivent être augmentées avec moins de ressources, des systématisations et l'emploi croissant de technologies.
- Des aménagements complémentaires doivent être réalisés de manière ciblée afin de parvenir aux objectifs de la politique des transports et à une offre de qualité, robuste et faisable avec un bon état du réseau.
- Le trafic transfrontalier doit davantage être pris en compte dans les réflexions.

De plus, du point de vue de l'UTP, il est important que les décisions sur les premières étapes de grands projets et sur la fixation des priorités des mesures d'infrastructure 2026 soient prises seulement lorsqu'un solide concept d'offre 2035 aura été établi et que les projets permettront des précisions bien plus poussées de la perspective RAIL 2050.

Nouvelle loi sur le CO₂

Dans sa prise de position en réponse à la consultation sur la nouvelle loi sur le CO₂, l'UTP salue l'élaboration rapide du projet, car elle accorde une grande importance à ce que les objectifs climatiques soient atteints. Sur le contenu, elle salue le fait que la Confédération entende soutenir le passage des transports publics routiers à des motorisations respectueuses de l'environnement (indépendamment de la technologie choisie et sans limitation à certains domaines dans le trafic régional voyageurs, le trafic local et le trafic touristique). Elle déplore cependant la proposition de ne soutenir cette transition qu'avec un montant, bien trop faible, de 15 millions de francs par année. La Confédération propose en effet en parallèle de supprimer immédiatement l'exonération de l'impôt sur les huiles minérales dont bénéficient les transports publics. La proposition de soutien des bus respectueux de l'environnement n'en est donc pas une lorsque les comptes sont faits, car il existe un grand déséquilibre: le total résultant de la suppression de l'exonération de l'impôt sur les huiles minérales est en effet démesurément plus élevé que le soutien direct prévu, ce qui serait contre-productif et renchérirait massivement les transports publics. L'UTP salue en revanche la volonté de la Confédération de continuer à soutenir le trafic voyageurs longues distances transfrontalier (trains de nuit compris).

Motorisations propres dans les transports publics routiers

Concernant la promotion des entraînements respectueux de l'environnement, l'UTP a formulé une proposition de remplacement concrète dont le point principal est l'octroi par la Confédération d'un financement initial forfaitaire pour chaque bus mis en service équipé d'une motorisation propre. Sur le fond, l'UTP soutient la suppression de l'exonération de l'impôt sur les huiles minérales pour les transports publics. Celle-ci ne doit cependant pas être immédiate, mais survenir de façon échelonnée jusqu'en 2030. La commission des transports du Conseil national (CTT-N) a accepté à la fin juin 2022 une initiative devant permettre de créer une base légale pour un financement de lancement de bus des transports publics équipés de motorisations respectueuses de l'environnement.

Colloque «BUS 22» à Fribourg

La décarbonation des transports publics routiers était l'un des points forts du programme du colloque Bus de l'UTP, à nouveau enfin organisé en présence des participants après l'interruption due à la pandémie. La manifestation l'a montré: les fabricants sont prêts et ont exposé pas moins de 21 bus propres à Fribourg lors du colloque intitulé «BUS 22: sans émissions, numérisé, efficace». Un passage rapide à des bus propres n'est cependant possible que si les conditions-cadres s'y prêtent. C'est pourquoi l'UTP agit aussi sur le plan politique pour promouvoir des transports publics routiers neutres en CO₂ en demandant que la Confédération octroie, pendant une période limitée, un montant forfaitaire par nouveau bus équipé d'une motorisation propre, dans le sens d'un financement de lancement. Vous trouverez une galerie de photos de BUS 22 en page 34.

Jubilé des 175 ans des chemins de fer suisses

En 2022, les transports publics fêtent les 175 ans des chemins de fer suisses. Le cœur des festivités était constitué par cinq week-ends de fête régionaux organisés pour le public dans tout le pays. Dans chaque région, une entreprise de transport a assuré la coordination en réunissant toutes les autres entreprises participantes au sein



d'un comité d'organisation. Au total des cinq week-ends, plus de cinquante entreprises de transport ont participé aux festivités. Lors de ces fêtes régionales, des billets spéciaux datés étaient proposés à des prix attrayants pour le voyage d'aller et de retour.

Commémoration nationale le 9 août 2022

La commémoration nationale destinée aux invités de marque a eu lieu exactement 175 ans après la mise en service selon l'horaire de la Spanisch-Brötli-Bahn, soit le 9 août 2022, sur la ligne Baden–Zurich. L'invitée d'honneur et intervenante principale était la Conseillère fédérale Simonetta Sommaruga. Vous trouverez des photos de la journée à partir de la p. 30.

Le début de l'ère ferroviaire a posé la première pierre du développement industriel, technologique, territorial et social de la Suisse. Aujourd'hui, les transports publics assurent la desserte de tous les recoins du pays grâce à une excellente coordination entre les trains, les bus, les trams, les bateaux et les installations à câbles. Ils

bénéficient d'un large soutien de la part de la population comme des milieux politiques. En mettant sur pied toute une série d'activités à l'occasion de son jubilé, la branche a tenu à remercier toutes celles et ceux qui empruntent et promeuvent les transports publics.

Dispositions d'interprétation du droit des subventions dans le projet Guidance

Le projet «Guidance» a pour objectif de clarifier les questions d'interprétation des dispositions du droit des subventions relatives aux offres et aux comptes effectifs du TRV. Un groupe de travail dirigé par l'OFT et composé de représentants des cantons et de la commission Finances de l'UTP se penche à cette fin sur un catalogue de sujets. L'OFT édite ensuite une notice explicative pour chaque sujet.

L'OFT a procédé à une consultation au premier trimestre 2022 portant sur la première notice «Prix de facturation des prestations internes à un groupe dans les secteurs donnant droit à l'indemnité (TRV et infrastructure)».

L'UTP a pris position à cette occasion: elle salue vivement la concrétisation des prescriptions relatives aux comptes d'indemnisation si elle permet d'augmenter la transparence vis-à-vis des commanditaires, de diminuer le risque d'erreurs et d'encadrer la marge de manœuvre des entreprises de transport sans nuire à leur liberté entrepreneuriale.

Dans le même temps, l'UTP conclut que l'objectif de regagner la confiance ne peut pas être atteint uniquement en densifiant les réglementations malgré l'objectif de garantir et d'examiner les dispositions de façon aussi simple que possible.

Railvolution: la bonne (r)évolution?

SwissRailvolution, une nouvelle organisation, a passablement fait parler d'elle dans les médias. Son principal objectif est d'«assurer des liaisons entre toutes les agglomérations du pays avec une intégration performante au réseau européen à grande vitesse». Le directeur de l'UTP Ueli Stüchelberger s'est exprimé sur cette ambition dans une newsletter:

«Personnellement, je ne peux que saluer tous les efforts et toutes les organisations qui, comme l'UTP, souhaitent renforcer les transports publics. Mais est-ce qu'un réseau à grande vitesse est la bonne solution pour notre petite Suisse? Je ne crois pas.

Le principal défi de la mobilité de demain est sa neutralité vis-à-vis des émissions de CO₂. Les transports publics, propres et efficaces énergétiquement, font partie de la solution. Non seulement la branche et la Confédération mais aussi Railvolution veulent augmenter – à raison – la part modale des transports publics. L'objectif doit toutefois être de répondre aux besoins actuels et futurs de la clientèle. Il faut mettre l'accent sur les capacités du rail.

Il va de soi que la vitesse est un facteur important, mais plus important encore est le temps de trajet de porte à porte. En effet, de bonnes relations de correspondances à des nœuds attrayants et une chaîne de voyage de bout en bout importent tout autant que la durée du trajet en tant que tel.

Accélérer les trains ne doit donc pas être un objectif en soi. Dans le trafic de loisirs notamment, où les transports publics doivent gagner en importance, le «confort» du voyage doit jouer un rôle plus fort. Il faut prêter plus d'attention aux relations sans changement, soit aux trains directs, à l'espace à disposition pour les bagages et les vélos, etc.

La planification de l'avenir du rail (RAIL 2050) doit tenir compte de toutes ces facettes dans leur globalité. Vouloir uniquement construire des tronçons à grande vitesse n'est pas la bonne approche, en particulier dans notre pays densément bâti.»

Rapport annuel du Service de médiation: net recul du nombre de cas

Le nombre de cas soumis au Service de médiation des transports publics a nettement diminué en 2021. Alors que les mesures liées au Covid-19 avaient de la peine à être acceptées par la clientèle en 2020, ce qui avait donné lieu à une hausse des cas, les voyageurs s'y sont habitués en 2021.

Dans l'ensemble, on constate que la clientèle des transports publics est consciente que l'aménagement et l'offre des transports publics suisses répondent à un standard élevé. L'offre est cependant perçue par nombre de personnes comme trop compliquée et trop chère. Il y a lieu de souligner dans ce contexte que les usagers réguliers des transports publics les jugent sensiblement plus positivement que les personnes qui ne les empruntent que sporadiquement ou très rarement.

Consultation sur la LIDMo: l'UTP dit «oui, mais»

Lors de la consultation, l'UTP a pris position sur la loi fédérale concernant l'infrastructure des données sur la mobilité (LIDMo). Elle salue l'orientation du projet et reconnaît l'importance de créer une base légale afin de mettre en place une infrastructure de données permettant un flux d'informations entre différents acteurs, ceci au profit d'un système de mobilité efficace.

À l'inverse, l'UTP estime que la création d'un nouvel organisme fédéral n'est pas judicieuse en vue d'atteindre les objectifs définis et que les coûts correspondants seraient bien trop élevés. Elle rejette donc la proposition d'instituer un centre de données sur la mobilité (CDM) et juge qu'une forme d'organisation plus légère suffirait pour atteindre les objectifs et les buts du projet. L'UTP propose que toutes les branches intéressées collaborent à la recherche de la forme d'organisation adéquate, par exemple dans le cadre d'un groupe d'experts.

Le nouveau droit de la protection des données présenté lors du colloque juridique de l'UTP

Le colloque juridique de l'UTP du 4 mai 2022 posait la question «Nouveau droit de la protection des données en Suisse: à quoi doit s'attendre la branche des transports publics et comment assurer une application adaptée à la pratique?». Une septantaine de personnes principalement issues d'entreprises de transports publics ont obtenu des informations de première main sur les nouveautés du droit de la protection des données et ses conséquences pour les transports publics.

Il convient de remarquer que les usagers réguliers des TP donnent une évaluation bien meilleure que les personnes qui les empruntent sporadiquement.

Adrian Lobsiger, Préposé fédéral à la protection des données et à la transparence (PFPDT), a parlé du sens et du but de la protection des données en général et dans les transports publics. Il a expliqué ce qu'il estime nécessaire afin que l'application des dispositions réussisse le test pratique du secteur de masse que sont les transports publics du point de vue des organes de la Confédération.

Nina Scherf, Senior Legal Adviser du Comité international des transports ferroviaires (CIT), s'est ensuite exprimée au sujet de l'application du règlement général de l'Union européenne sur la protection des données par les membres du CIT.



Peter König, chef de la section Droit de l'Office fédéral des transports (OFT), a pour sa part présenté le point de vue et les attentes de l'OFT sur la nouvelle législation et quant à la façon dont les entreprises de transport devraient garantir la protection des données dans l'intérêt de la clientèle.

Pour conclure le colloque, Luca Arnold, responsable de la régulation et des affaires internationales des CFF, a exposé des approches possibles de réglementation adaptées à la pratique dans les transports publics et ce dont la branche a besoin à cette fin.

La mobilité et les TP de demain: deux colloques montrent des chemins pratiques et planifiés vers l'augmentation de la part modale des transports publics

Les transports publics font partie de la solution dans le débat climatique, aussi bien dans le trafic pendulaire que dans le trafic touristique et de loisirs. Lors des deux colloques «La mobilité et les transports publics de demain» organisés à Olten en octobre 2021 et en mai 2022, l'UTP a montré comment la part modale des TP pouvait être augmentée dans ce secteur de trafic et quelles mesures concrètes (exemples de bonnes pratiques) étaient planifiées ou déjà réalisées par les entreprises de transport.

CFF Cargo a testé le train sous toutes ses coutures en mars 2022. L'objectif était d'éprouver l'attelage automatique numérique en conditions réelles.

Ces dernières renforcent leurs efforts pour accroître l'attrait des transports publics pour des activités touristiques et de loisirs. Le confort est un élément capital. De nouvelles offres sont créées, par exemple des relations directes sans changement vers des destinations de sports d'hiver et de nombreuses liaisons vers les grandes villes d'Europe. Le transport de vélos et de bagages entre également dans les réflexions.



Invitée d'honneur, **Simonetta Sommaruga** est accompagnée du directeur **Ueli Stückelberger**, du vice-président **Fabian Schmid** et du président **Renato Fasciati** (de g. à d.).

Lors des deux colloques de l'UTP, de nombreux intervenants de Suisse et de l'étranger ont présenté de nouvelles approches concrètes visant à conquérir de nouveaux clients. Ces approches ont été discutées et évaluées en profondeur à l'occasion de plusieurs ateliers.

Attelage numérique dans le trafic marchandises ferroviaire

Un premier train marchandises «numérique» a parcouru les réseaux ferroviaires européens à partir de l'automne 2021. La branche est unanime: une étroite collaboration nationale et européenne est capitale pour réussir la mise en place du DAC.

Le trafic marchandises ferroviaire doit devenir plus efficace et plus simple afin de satisfaire aux besoins de la clientèle et du marché, de transporter davantage de marchandises sur le rail et de contribuer ainsi à ce que les objectifs climatiques et de transfert soient atteints partout en Europe. L'attelage automatique numérique (*digital automatic coupling*, DAC) joue un rôle capital dans ce contexte. D'ici 2030, il doit remplacer le chronophage attelage manuel à vis en Europe.

Le train marchandises «numérique» a parcouru le réseau suisse en mars 2022. CFF Cargo l'a testé sous toutes ses coutures. L'objectif était de tester l'attelage

automatique numérique en exploitation réelle. Les résultats des tests seront pris en compte dans la poursuite du développement du DAC.

L'attelage automatique numérique est le projet d'innovation prioritaire du trafic marchandises ferroviaire en Europe. En Suisse, l'Office fédéral des transports, l'Union des transports publics et l'Association des chargeurs (VAP) poussent l'initiative.

Trafic marchandises ferroviaire sur l'ensemble du territoire: scénarios de développement

Dans un rapport en réponse au postulat 21.3597 de la commission des transports du Conseil des États, le Conseil fédéral a présenté fin mars différents scénarios pour le développement du trafic marchandises ferroviaire intérieur, d'import et d'export, dit «trafic marchandises ferroviaire sur l'ensemble du territoire», ainsi que

des options en vue d'une adaptation des conditions-cadres légales et d'un encouragement financier.

Avant la publication du rapport, une délégation de l'UTP (composée du président de la commission Trafic marchandises de l'UTP, du directeur de l'UTP et du directeur général de BLS Cargo) et des CFF (directeurs généraux du groupe et de CFF Cargo) avait été invitée à une table ronde réunissant l'OFT et des représentants de la branche ferroviaire et des chargeurs. De manière générale, l'UTP a soutenu le renforcement du trafic marchandises ferroviaire sur le territoire. Les mesures de promotion doivent d'une part s'appliquer sans discrimination à toutes les formes de production (trains complets, trafic par wagons complets isolés, systèmes logistiques) et à toutes les entreprises de chemin de fer en concurrence. D'autre part, elles doivent donner suite aux exigences spécifiques des segments importants pour l'économie ne pouvant pas être exploités de façon rentable sans aide de l'État. ■



**Groupe de travail Répartition modale de l'UTP:
interview de Véronique Stephan et Christa Hostettler**

«Nous pouvons ainsi créer une culture de la bienvenue dans les transports publics»

Christa Hostettler (CarPostal) et Véronique Stephan (CFF) faisaient partie du groupe de travail de l'UTP chargé de trouver des solutions pour améliorer la répartition modale en faveur des transports publics. Dans notre interview, elles relèvent les points forts du rapport que le groupe a rédigé.



Véronique Stephan (CFF) et Christa Hostettler (CarPostal).

[Un groupe de travail de l'UTP a rédigé un rapport comprenant des recommandations en vue d'augmenter la part modale des transports publics. Vous avez activement participé aux travaux. Quelles en sont les principales conclusions selon vous?](#)

Véronique Stephan: Nous avons remarqué que la branche était forte et que nous pouvions et voulions faire bouger les choses. Les besoins de la clientèle ont changé, cela donne de nombreuses occasions que nous devons maintenant exploiter. Il est toutefois capital que toute la branche mette l'accent sur un petit nombre de mesures et les réalise véritablement.

Christa Hostettler: Pour moi, une conclusion centrale est que notre branche a des possibilités d'accroître sa part modale. Cela demande que nous nous ouvrons aux nouveaux clients et clientes et que nous comprenions mieux leurs besoins et y donnions suite. La clientèle nous perçoit comme un système, nous sommes mesu-

rés comme prestation globale. C'est là-dessus que nous devons travailler. Le rapport contient par exemple une multitude d'idées pour développer le trafic de loisirs. Nous avons constaté que, dans ce secteur, beaucoup de nouveaux clients n'ont que peu d'expérience avec les transports publics. Ces personnes se déplacent avec des moyens de transport qu'elles ne connaissent pas, vers des arrêts qu'elles ne connaissent pas et achètent des billets aux distributeurs qu'elles ne connaissent pas. Cela requiert de notre part une autre approche que face au trafic pendulaire. Si nous voulons enthousiasmer une nouvelle clientèle, nous devons faire quelque chose.

[La Suisse possède aujourd'hui déjà une offre de transports publics très dense. Comment la branche peut attirer encore davantage de passagers?](#)

Véronique Stephan: Passer de trains principalement destinés aux pendulaires à des trains également forts dans le trafic de loisirs représente un grand défi. En ef-

fet, le trafic individuel motorisé a une importance clairement différente pour les trajets pendulaires que dans le trafic de loisirs. Voilà pourquoi nous voulons rendre l'offre plus flexible, selon les désirs des clients, et proposer des relations, des offres et des billets attrayants dans ce secteur de trafic. Nous avons déjà fait de premières expériences très positives avec les nouvelles liaisons, le Verbier Express et le VosAlpes Express.

Christa Hostettler: Il faut d'autres types de coopérations. Il n'est plus seulement question d'aborder la clientèle directement, il en va également de l'écosystème dans lequel elle évolue. Prenons l'exemple des jeunes: les adolescents et jeunes adultes développent leur propre comportement de mobilité pour leur formation, leurs activités et leurs sorties. Comment pouvons-nous coopérer avec les écoles et les organisateurs pour fidéliser les jeunes aux transports publics? Un autre écosystème est celui des travailleurs. Certes, les CFF font déjà énormément pour les «gros clients», mais les petites et moyennes entreprises présentent aussi un intérêt. En

collaborant avec les entreprises, nous pouvons développer des modèles de sorte que les collaborateurs et collaboratrices non seulement se rendent au travail en transports publics mais puissent aussi les emprunter le week-end à des conditions attrayantes.

[Dans son rapport, le groupe de travail donne de nombreuses recommandations à la branche. Lesquelles vous paraissent les plus idoines pour accroître la part modale des TP?](#)

Véronique Stephan: Pour moi, c'est l'accent sur les jeunes. Nous devons leur faire aimer les transports publics, veiller à ce qu'ils s'habituent aux TP déjà adolescents. Le prix des transports publics augmente à partir de 16 ans; à 18 ans, on peut passer son permis de conduire. C'est dans cette fenêtre qu'il nous faut saisir notre chance. Si quelqu'un s'est familiarisé avec les TP dans ses jeunes années, s'il connaît leurs avantages et les apprécie, la probabilité qu'il se déplace surtout en transports publics plus tard est élevée.

Concrètement, quelles mesures sont les plus appropriées pour attirer les jeunes?

Véronique Stephan: Cela tient à l'assortiment et au prix. Des offres attrayantes et ciblées sont décisives. À cela s'ajoute la possibilité de voyager accompagné, puisque les jeunes se déplacent en groupe. Les TP doivent être cool. Nous devons être disposés à investir et à prendre un certain risque entrepreneurial.

Christa Hostettler: Un autre aspect important est formé par les manifestations, pas seulement les grands événements, également les manifestations de taille moyenne et locales. Les manifestations peuvent être une porte d'entrée vers les transports publics, en particulier quand nous parvenons à créer des expériences positives, qui ne soient pas sources de stress. Nous souhaitons par exemple développer des concepts avec les villes pour intégrer les TP à la billetterie aussi lors de petits événements. Si les jeunes emploient ces offres et voient qu'elles fonctionnent, ils seront davantage à prêts à repenser l'utilisation de la voiture.

Comment les jeunes se familiarisent-ils avec les transports publics?

Christa Hostettler: Le rapport comprend des propositions pour le domaine scolaire, une sorte de formation de base aux transports publics. Pour nous, beaucoup de choses vont de soi, mais les enfants et les jeunes doivent commencer par l'apprendre une fois, par exemple des questions du genre «où puis-je m'informer?» ou «comment parvenir à destination malgré un dérangement?». De telles situations peuvent être entraînées, nous pouvons travailler là-dessus et nous le ferons. De manière générale, il faut orienter nos services sur les jeunes et les nouveaux clients. Nous voulons mener tous nos collaboratrices et collaborateurs en contact avec la clientèle et se déplaçant en TP à un stade où ils font vraiment attention aux besoins et réactions de la clientèle et utilisent davantage leurs compétences à prendre des décisions spontanées seuls. Nous pourrions ainsi créer une sorte de culture de la bienvenue dans les transports publics.

Véronique Stephan: Je suis aussi d'avis que nous devons placer la clientèle encore bien plus au centre de nos observations, réflexions et actions. Par exemple, en cas de dérangement, nous devons nous demander quels besoins ont les clients plutôt qu'uniquement chercher une solution technique pour qu'ils puissent poursuivre leur trajet. Nous devrions satisfaire ces besoins spécifiques.

Dans le canton de Zurich par exemple, les transports publics sont compris dans le plan d'études cantonal. La branche peut-elle faire quelque chose pour que d'autres cantons agissent de même?

Véronique Stephan: Oui, le rapport donne des exemples de bonnes pratiques. Le canton de Zurich avec son plan d'études 21 en est un. Certes, tous les cantons ne peuvent pas se contenter de faire un copier-coller, mais ils peuvent observer ce qui fonctionne bien et moins bien à Zurich, et en tirer une solution qui soit adaptée à leur situation. Ce qu'a fait le canton de Zurich, cela vaut de l'or. Une autre recommandation est de renforcer le segment *business to business*, soit par exemple inciter les grandes entreprises à davantage s'engager en faveur d'une mobilité durable de leur personnel.

Véronique Stephan: «Cela tient à l'assortiment et au prix. Des offres attrayantes et ciblées sont décisives.»

Quels sont les ingrédients pour y parvenir? Et quels sont les obstacles?

Christa Hostettler: Du fait des défis de la neutralité climatique, toujours plus d'entreprises sont ravies que nous ouvrons le dialogue et propositions des solutions. Par exemple, nous avons constaté à la Poste que les clients demandent de plus en plus souvent un envoi neutre en CO₂. Cette thématique prend de l'importance, également d'une perspective économique, comme argument

concurrentiel. Si des entreprises veulent vraiment être climatiquement neutres, elles doivent inclure la mobilité de leurs collaborateurs. Notre mission est de les y aider en proposant des solutions. Et il faudra des modèles faciles à répliquer, c'est exactement ce que prévoit le rapport.

Cela sonne bien. Quelle est concrètement la prochaine étape?

Véronique Stephan: Une partie de notre stratégie relative aux clients commerciaux consiste à leur proposer des solutions concrètes. Il n'est pas question de proposer seulement des trajets en train, il en va d'une mobilité combinée. Cela tient beaucoup à l'informatique, au développement et à une nouvelle façon de penser. Il est difficile d'articuler une date de réalisation précise. Les CFF comme la branche doivent penser en «business cases» et fixer des priorités.

Christa Hostettler: Chez CarPostal, nous planifions un essai pilote sur la base d'une initiative du canton du Jura. En collaboration avec ce dernier et les autres entreprises de transport, nous entendons mettre des ressources à disposition pour mieux éclairer les avantages des transports publics auprès des entreprises, des communes, des organisateurs de manifestations et des privés.

Sur quelles mesures du rapport misent les CFF et CarPostal?

Véronique Stephan: J'ai déjà parlé de la clientèle B2B. À côté de cela, les CFF mènent plusieurs essais pilotes offrant un budget aux collaboratrices et collaborateurs pour leurs déplacements et dont nous déduisons les besoins concrets de l'utilisation qu'ils en font.

Christa Hostettler: De nombreuses mesures du rapport concernent l'assortiment et les prix, domaines relevant



de la compétence de l'Alliance SwissPass. CarPostal s'engage largement dans les organes de celle-ci. J'accorde personnellement beaucoup d'importance à la culture de la clientèle. Chez CarPostal, nous voulons que tous nos collaborateurs soient en mesure de prendre la perspective de la clientèle et d'agir dans son intérêt. Enfin, CarPostal fait beaucoup à l'égard des offres à la demande, comblant souvent le dernier kilomètre et offrant ainsi des solutions d'apport en périphérie.

Véronique Stephan: En tant que mandataire de la branche, les CFF planchent intensivement sur de nouvelles offres pour les jeunes. Nous pourrions d'ailleurs bientôt présenter de premières idées à la branche.

Selon vous, quel est le rôle de votre entreprise de transport respective dans la mise en œuvre des mesures?

Christa Hostettler: CarPostal est actif dans vingt-quatre cantons. Nous souhaitons en profiter pour mener des essais pilotes à bien sur tout le territoire. Un exemple: en collaboration avec Chur Bus, nous allons lancer de mini-distributeur de billets dans les véhicules dans le

canton des Grisons. Nous partagerons nos expériences avec toute la branche et veillerons à ce que des standards s'établissent dans l'intérêt de la clientèle. CarPostal assume cette fonction d'intégration et de coordination au sein de la branche.

Véronique Stephan: Une fois de plus, les CFF sont les mandataires de la branche. À ce titre, ils doivent veiller à la meilleure application possible des mesures proposées. Nous nous engagerons et donnerons de l'élan aux autres, tout en bénéficiant à l'inverse de l'élan des autres. En effet, ce travail ne peut être mené à bien que collectivement. Il ne s'agit pas de trouver seulement le plus petit dénominateur commun, car celui-ci ne permet que de faire de tout petits pas.

Qu'apporte le rapport à la branche des transports publics?

Véronique Stephan: La constatation que des occasions sont là, qu'il y a des possibilités de saisir ces occasions et que nous pouvons accomplir de grandes choses ensemble.

Christa Hostettler: Je suis sûre que nombre d'entreprises de transport se reconnaîtront dans le rapport. Nous avons soudainement saisi que beaucoup de choses ont déjà été réalisées à gauche et à droite, dont nous n'avions aucune idée. Cela indique clairement que chaque entreprise peut faire bouger les choses. En partageant nos expériences avec d'autres, cela ira plus vite et plus loin. L'observation que les clients sont nos clients communs n'est pas nouvelle. Nous avons maintenant l'occasion de le vivre plus sérieusement.

Christa Hostettler: «Centrer nos efforts sur la clientèle nous aide à surmonter ces défis, ce n'est pas en concurrence avec le reste.»

Véronique Stéphan: Je rejoins Christa, chaque entreprise peut faire quelque chose – même s'il va de soi que toutes n'ont pas les mêmes moyens et ressources. Le rapport présente de multiples exemples de bonnes pratiques sur lesquels les entreprises peuvent s'appuyer. Il faut néanmoins que les directions acceptent le rapport et décident dans quoi elles veulent s'engager et à quoi elles veulent contribuer.

Avec les incertitudes liées à la pandémie, la menace d'une pénurie d'électricité et l'inflation, les entreprises de transport ont largement assez de priorités N° 1. Que faut-il selon vous pour que le rapport ne tombe pas dans l'oreille d'un sourd, en passant après ces problèmes brûlants?

Véronique Stephan: Nous avons tous ces problèmes et ces soucis, et oui, ils nous préoccupent. Le rapport met cependant l'accent sur la croissance, sur la séduction d'actuels «non-clients» des TP. Ce sont de véritables chances, qui doivent être abordées en sus des problèmes du quotidien.

Christa Hostettler: Centrer nos efforts sur la clientèle nous aide à surmonter ces défis, ce n'est pas en concurrence avec le reste. Nous voulons souhaiter la bienvenue à la clientèle actuelle et aux nouveaux clients des TP, nous voulons les fidéliser. C'est très lié à la culture des transports publics. Si nous avons d'excellents TP en Suisse, le rapport nous le montre: nous pouvons encore mettre les bouchées doubles. Mais cela nécessite l'entrain de beaucoup de monde, rien qu'un petit peu.

Véronique Stephan: Le niveau des transports publics suisses est déjà très élevé aujourd'hui, notre système peut faire valoir des qualités uniques: un système ouvert, un voyage, un billet, l'horaire cadencé ou la desserte de tout le territoire. La question est: que pouvons-nous encore faire pour améliorer la répartition modale?

Le rapport ne met pas un point final au projet. Quelle est la suite quant à cette intention d'augmenter la part modale des TP, disons dans les trois à cinq ans à venir?

Véronique Stephan: Le rapport termine seulement la phase analytique. On passe maintenant à l'importante étape de la véritable réalisation. De plus, le rapport sera poursuivi.

Christa Hostettler: Le rapport documente les innombrables idées du groupe de travail. En lui-même, il ne sert à rien, mais il donne aux entreprises le mandat et aussi la légitimité d'essayer des choses devant mener aux objectifs du rapport.

Personnellement, je trouve important que nous ne gaspillions pas trop d'énergie dans les discours, mais que nous passions rapidement à la mise en œuvre, que les entreprises entament des mesures. Notre branche aura toujours l'occasion de se demander si nous avons atteint nos objectifs, ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas. Les organes et les manifestations de l'UTP s'y prêtent bien.

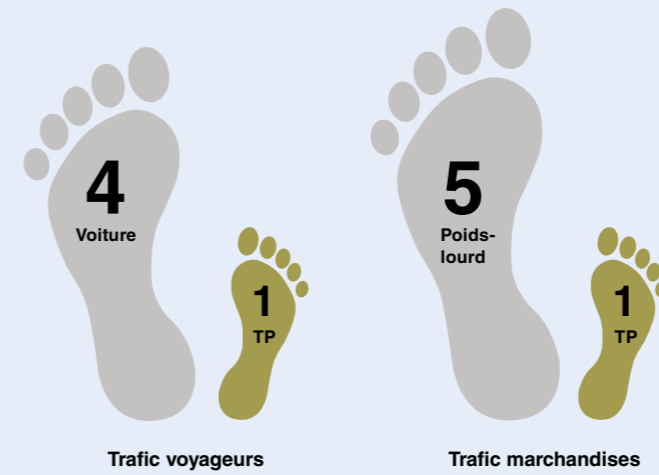
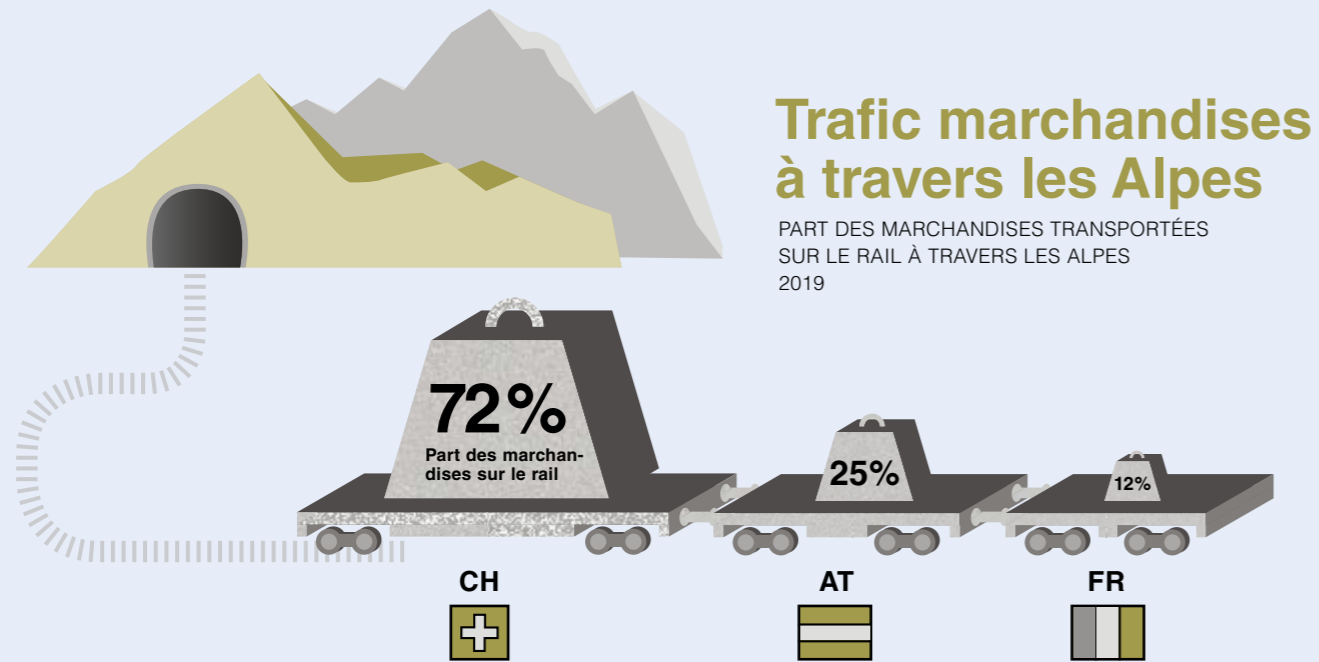
Véronique Stephan: Christa l'explique bien: il faut légitimer certaines choses. Le rapport doit donner de l'élan aux entreprises de transport et à la branche. Je suis sûre que, d'ici le printemps prochain, nous aurons de nouvelles offres pour l'assortiment jeunesse. Et évidemment, la flexibilité de l'offre, comme nous l'avons poussée avec les trains-ski à destination de Verbier et des Alpes vaudoises, est un point capital. Comment peut-on orienter et adapter l'offre selon les besoins de la clientèle, même de manière saisonnière? Nous donnons des pistes. ■



Des chiffres en images

Les transports publics suisses dans les faits

L'histoire à succès des transports publics suisses se vit tous les jours, par toujours plus de voyageurs. Ce succès s'illustre aussi bien à l'aide de chiffres que de comparaisons.

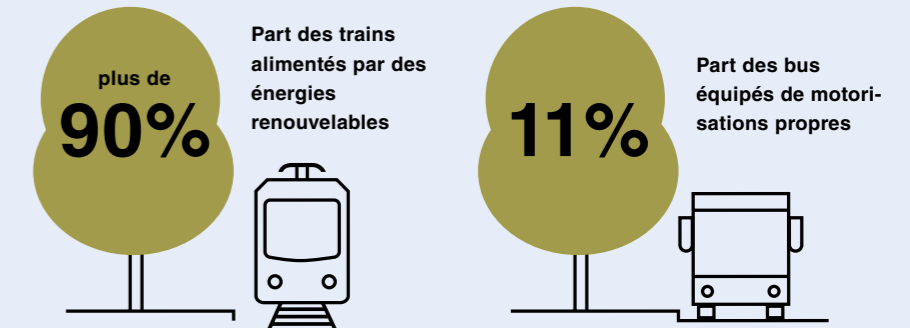


Efficaces énergétiquement

LES TRANSPORTS PUBLICS SONT PROPRES, ET TRÈS EFFICACES ÉNERGÉTIQUEMENT EN COMPARAISON AVEC LA VOITURE ET LE POIDS-LOURD.

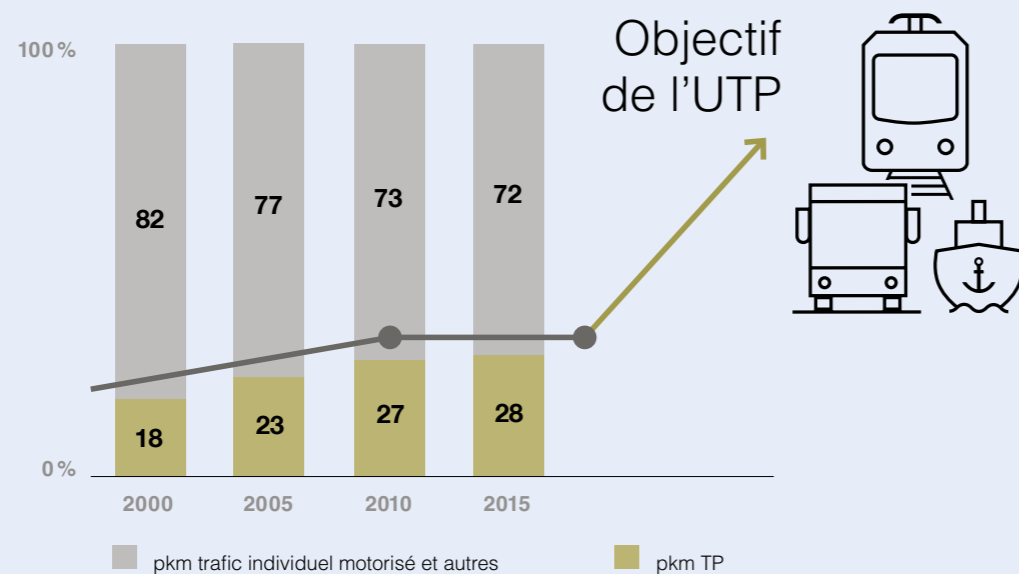
Énergie respectueuse de l'environnement

LES TRANSPORTS PUBLICS FERROVIAIRES CIRCULENT À PLUS DE 90% GRÂCE AUX ÉNERGIES RENOUVELABLES. LES RHB ET LE RBS SONT DÉJÀ À 100%. SUR LA ROUTE, LA TRANSITON BAT SON PLEIN. 2022



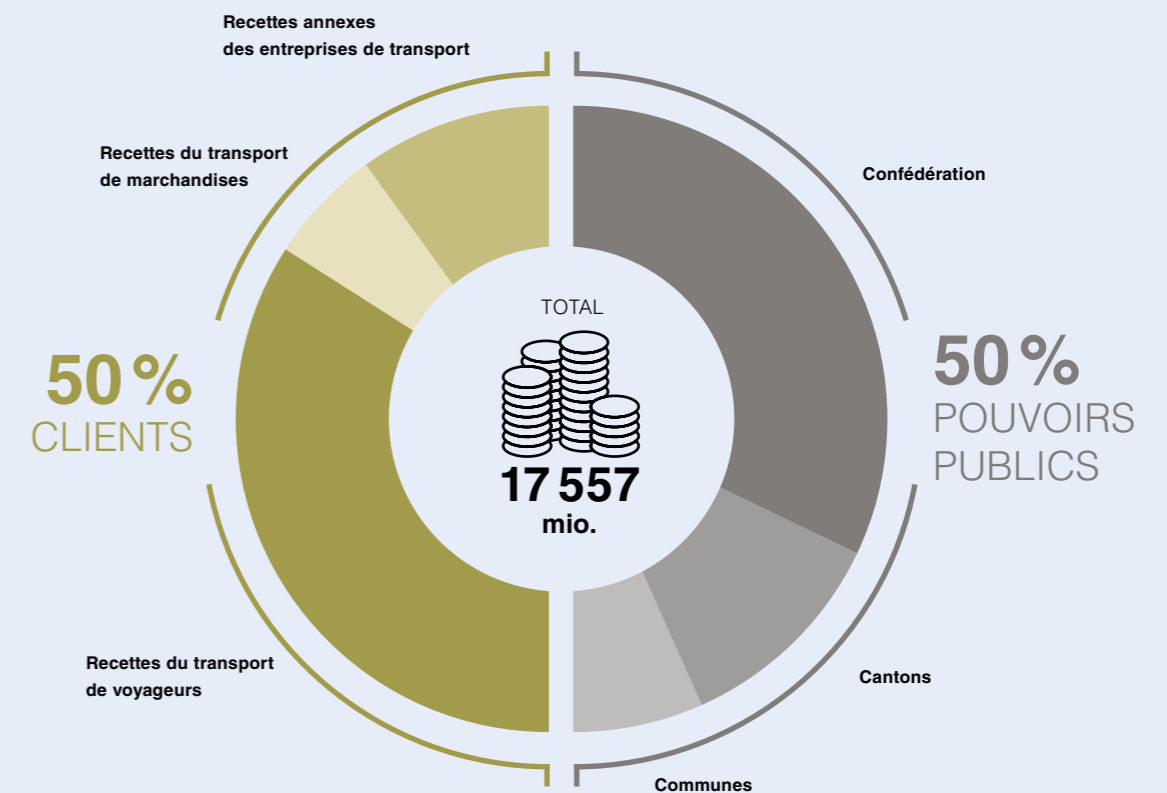
Part modale

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



D'où vient l'argent des transports publics?

EN FRANCS, 2018



Formation: s'adresser à tous les enfants via l'école

Le ZVV fait école

La communauté de trafic zurichoise a lancé le programme «ZVV-Schulinfo» en 2005 afin de permettre aux enfants et aux jeunes d'être capables d'emprunter les moyens de transport publics en toute autonomie. Le programme vise à leur apprendre comment se déplacer en train, bus, tram et bateau, et à s'y sentir en sécurité. L'école constitue une porte d'entrée à cette fin et permet de s'adresser à tous les enfants, indépendamment du comportement de mobilité de leurs parents.



Aujourd'hui, le ZVV offre des moyens didactiques et des projets adaptés à l'âge et aux différents niveaux scolaires. Les écolières et écoliers se retrouvent ainsi plusieurs fois en contact avec le ZVV au cours de leur scolarité et font à ces occasions des expériences positives dont ils conserveront le souvenir après leur parcours scolaire.

Les enfants découvrent le monde des transports publics au jardin d'enfants. Dans un livre d'images et avec des chansons entraînantes, le petit pingouin Ringo leur montre comment faire de belles excursions sans savoir voler.

Entre 10 et 12 ans, le rayon de mobilité des enfants s'étend. Ils vont à leur entraînement de sport dans le village voisin ou apprennent à jouer d'un instrument dans un autre quartier. Le ZVV leur offre la solution pour se déplacer sans dépendre de leurs parents. À travers le moyen didactique du «voyage découverte du ZVV», les écoliers apprennent des bases telles que le plan du réseau, l'horaire, l'achat de billets ou la manière de s'informer et de s'orienter pendant leur trajet. Outre la partie théorique, le programme comprend un voyage à travers le canton de Zurich composé par les écoliers eux-mêmes. L'enseignant(e) a le choix d'accompagner ou non ses groupes d'écoliers.

Au niveau secondaire, le ZVV propose le fameux «trophée du ZVV». Plus de 11 000 écoliers participent chaque année à cette épreuve par classes. Pendant une demi-journée, les concurrents empruntent différents moyens de transport sur les itinéraires du trophée tracés sur le territoire du ZVV et répondent à des questions en route. Ils sont particulièrement motivés par le prix principal, un voyage de deux jours à Europa-Park. Le trophée renforce l'indépendance des jeunes et les prépare à leur formation professionnelle ou à la suite de leur scolarité.

Le Train école et découverte CFF fait en outre halte à une gare du canton de Zurich pendant quatre à cinq semaines chaque année. Le ZVV complète cette offre avec

le «bus scolaire du ZVV», qui présente les sujets de la sécurité et du comportement dans les transports publics à travers d'impressionnants exercices.

Une grande acceptation dans les écoles

Les offres de «ZVV-Schulinfo» sont adaptées au plan d'études 21 alémanique, lequel définit les objectifs d'apprentissage sous forme de compétences. La mobilité et les transports y sont explicitement mentionnés, et la durabilité y figure comme idée directrice. Les portes des écoles sont par conséquent ouvertes aux sujets relatifs aux transports publics et l'acceptation est grande. De plus, le personnel enseignant apprécie beaucoup de quitter la salle de classe avec les écoliers et de fréquenter d'autres lieux d'apprentissage.

Les offres du ZVV pour les écoles sont très appréciées. Plus de la moitié des classes de cinquième année effectuent ainsi le voyage découverte du ZVV, et un tiers du total des élèves de secondaire participent chaque année au trophée du ZVV.

D'autres offres pour les enfants et les jeunes

Le ZVV complète l'encadrement du groupe-cible que forment les jeunes par des offres hors des écoles, par exemple avec le ZVV-FerienPass, un abonnement de vacances attrayant pour les enfants de 6 à 16 ans, ou les «voyages de Ringo» lors desquels les familles avec des enfants en bas âge peuvent rencontrer le pingouin Ringo.

Davantage d'informations sur les offres scolaires du ZVV: www.zvv.ch/schulinfo ■

Formation: s'adresser à tous les enfants via l'école

«Nous avons trouvé un terrain fertile pour nos offres destinées aux écoles»

Responsable du secteur Juniors et seniors du Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), Andrea Larry est grandement impliquée dans le fait que le canton de Zurich ait intégré – c'est le seul à l'avoir fait – les transports publics au plan d'études 21. Dans notre interview, elle explique comment cela a été possible.

[Madame Larry, comment êtes-vous parvenue à atteindre une telle pénétration du sujet des transports publics dans les écoles?](#)

Différents facteurs ont contribué à ce que nos offres rencontrent un tel succès. L'implication de membres du personnel enseignant dans leur élaboration a été très importante. De plus, pouvoir compter sur un éditeur de moyens didactiques comme partenaire de distribution nous a aidés à faire connaître l'offre. Dans les écoles, les choses n'avancent pas toujours très vite, il faut de la patience et une publicité régulière pour que les offres s'établissent. Beaucoup se fait cependant aussi par le bouche à oreille. Le facteur fondamental est cependant que le ZVV consacre depuis de nombreuses années les ressources financières et en personnel nécessaires aux offres scolaires.

[Quelles expériences avez-vous faites dans ce cadre?](#)

Nous avons trouvé un terrain fertile pour nos offres destinées aux écoles. Le personnel enseignant les apprécie beaucoup et nous recevons de nombreuses réactions positives. Personnellement, je suis heureuse que nous puissions atteindre autant d'enfants et de jeunes et leur faire connaître le ZVV, car ils sont notre clientèle de demain.

«Les moyens et projets du ZVV renvoient aux compétences décrites dans le plan d'études 21.»



Le matériel didactique et les projets du ZVV se rapportent aux compétences du plan d'études 21 allemandique. Ils vont cependant parfois plus loin, en particulier concernant l'aptitude à emprunter les transports publics de manière autonome.

sources financières, mais aussi suffisamment de personnel. Cela vaut tant pour les travaux initiaux que pour le suivi et le développement continu des offres. En outre, si différentes entreprises de transports publics travaillaient avec les écoles, il serait intéressant de mettre en place un réseau afin d'échanger régulièrement. ■

[Quelles recommandations concrètes ou astuces donneriez-vous aux cantons qui souhaitent prendre des initiatives similaires à celle de Zurich?](#)

Sur la base de nos expériences, je ne peux que recommander à d'autres communautés et entreprises de transport de se rapprocher des écoles. Il n'est pas nécessaire de réinventer la roue, les sociétés peuvent reprendre et adapter des offres qui ont fait leurs preuves. Dans tous les cas, il est important de mettre à disposition des res-



Festivités officielles du jubilé à Baden et à Zurich Altstetten

Les chemins de fer suisses fêtent leurs 175 ans avec la Spanisch-Brötli-Bahn

Le premier train suisse a roulé il y a 175 ans: l'exploitation selon l'horaire de la «Spanisch-Brötli-Bahn» a débuté le 9 août 1847. La commémoration officielle de ce jubilé a eu lieu 175 ans plus tard, jour pour jour. La conseillère fédérale Simonetta Sommaruga et de nombreux invités ont effectué le parcours de Baden à Zurich dans un train historique, où une partie a embarqué dans la légendaire Spanisch-Brötli-Bahn en direction d'Altstetten.

Le début de l'ère ferroviaire il y a 175 ans a posé la première pierre du développement industriel, technologique, territorial et social de la Suisse. Aujourd'hui, les transports publics assurent la desserte de tous les recoins du pays et bénéficient d'un large soutien de la part de la population comme des milieux politiques.

La cérémonie officielle s'est tenue dans un atelier historique des CFF à Zurich Altstetten le 9 août 2022. Dans son allocution, la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga a relevé que les chemins de fer rassemblaient les gens et renforçaient la cohésion de notre pays. «Avec les bus, les trams et les cars postaux, les trains veillent à ce que toutes les régions de notre pays soient bien desservies. Notre population peut s'y fier.» L'électrification rapide des chemins de fer en Suisse a contribué à leur popularité. «La guerre en Ukraine montre aujourd'hui à quel point le réseau ferroviaire est capital pour la sécurité comme pour l'approvisionnement», a ajouté Simonetta Sommaruga.

«Aujourd'hui, nous fêtons le chemin de fer. Mais l'histoire à succès des transports publics suisses se caractérise depuis des décennies par la coopération de toute la branche et la grande qualité d'une offre couvrant l'ensemble du territoire, également grâce aux bus, aux trams et aux bateaux», a souligné Renato Fasciati, président de l'Union des transports publics (UTP), à Zurich Altstetten.

Cinq week-ends de festivités et un guide en ligne sur [175-ans.ch](https://www.175-ans.ch)

Le point central de cette année de jubilé était formé par cinq week-ends de festivités organisés de mai à octobre, dans tout le pays. Plus de cinquante entreprises de transport y ont participé. Lors de ces manifestations publiques, les visiteurs ont pu découvrir les transports publics sous toutes leurs coutures. ■





La fête du jubilé le 9 août 2022 en photos: ci-contre échange des armoiries à la gare centrale de Zurich devant la légendaire Spanisch-Brötli-Bahn avec la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga, le président de l'UTP Renato Fasciati (à g.), le CEO des CFF Vincent Ducrot (à d.) et de nombreux badauds, des discussions passionnées à Baden (ci-contre, avec l'ancien CEO des CFF Benedikt Weibel et le directeur de l'OFT Peter Füglistaler) et à Zurich, et plusieurs centaines d'invités réunis dans une atmosphère festive au centre de réparation des CFF à Zurich Altstetten (bas de la p. 33).



Grâce à un guide numérique, les visiteurs ont pu vivre les transports publics sous toutes leurs facettes lors des activités publiques des cinq week-ends de festivités.



Colloque «BUS 22» à Fribourg

Les bus à motorisation propre sous les feux des projecteurs

La décarbonation des transports publics routiers était l'un des points forts du programme du colloque Bus de l'UTP, qui s'est tenu à la mi-mai. La manifestation l'a montré: les constructeurs sont prêts. À l'occasion du colloque intitulé «BUS 22: sans émissions, numérisé, efficace», ils ont exposé 21 bus équipés de systèmes d'entraînement respectueux de l'environnement.



Les transports publics font partie de la solution dans le débat climatique. Les bus des TP doivent donc être neutres en CO₂, mais il va de soi qu'un passage rapide à des bus propres n'est possible que si les conditions-cadres le permettent. En 2022, l'UTP a ainsi poussé au niveau politique des transports publics routiers n'émettant pas de gaz carbonique et demandé que la Confédération verse un montant forfaitaire par nouveau bus propre mis en service, pendant une durée limitée. Seul un tel financement initial de la part de l'État permettra une rapide évolution de la situation.

Le fait que la branche soit prête à déployer des bus équipés de motorisations respectant l'environnement a été démontré lors de BUS 22: 47 exposants ont tenu 39 stands et présenté 26 véhicules et une multitude de composants et services, illustrant l'état actuel de la technique.

À côté de l'exposition, le colloque spécialisé a été l'occasion pour les quelque 350 participantes et participants d'assister à une multitude de présentations sur des thématiques et problématiques actuelles des bus des transports publics.

Dans la vidéo en lien ci-dessous, différents spécialistes expliquent pourquoi un financement initial est nécessaire pour les bus équipés d'un entraînement propre. www.utp.ch/aide-au-financement





Les constructeurs de voies ferrées sont chargés de la construction et de la maintenance des voies de chemins de fer, ils exécutent des travaux de réparation et entretiennent l'environnement de celles-ci, contribuant ainsi à la ponctualité et à la sécurité des trains parcourant notre pays.

L'objectif des championnats du métier, organisés pour la toute première fois, était de montrer d'une manière attrayante et divertissante tout ce que requiert la construction de voies ferrées: de l'esprit d'équipe, un travail méticuleux et précis, la capacité de manipuler des outils lourds et le sens des responsabilités et de la sécurité.

L'exercice était de construire une section de voies complète, en taille originale, selon les «normes de la voie normale», dans un cadre en bois de 6 mètres sur 4 conçu au préalable à cet effet. Chaque jour, les candidats devaient relever des défis supplémentaires. À la fin, une voie «prête à l'emploi» devait être livrée dans le cadre de bois.

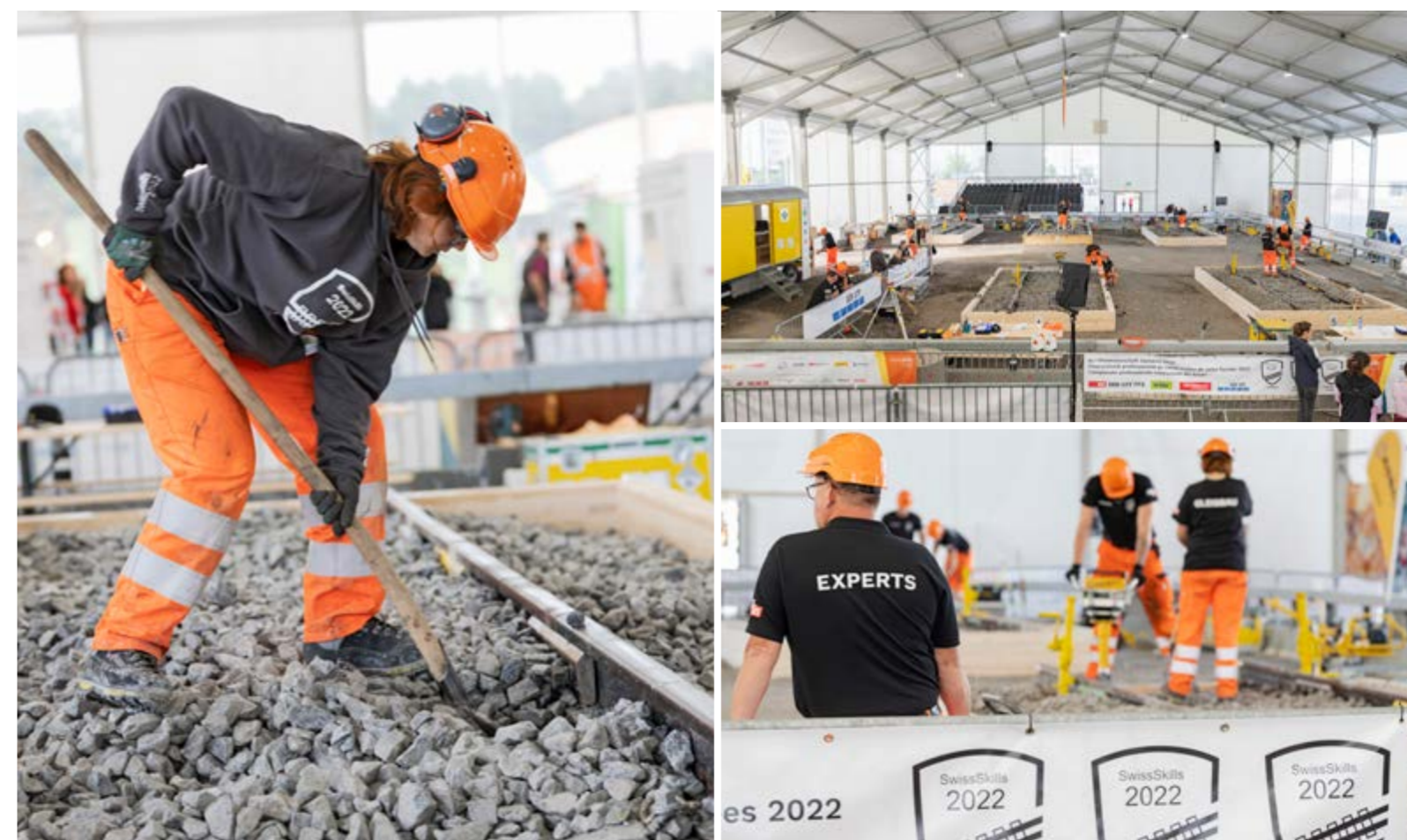
Les équipes se sont lancées mercredi. Elles ont commencé par préparer le lit de sable et de ballast avant de poser les traverses et les rails lors de la grande finale du samedi. Le levage, l'ajustage, le bourrage et l'aplanissement de la voie ainsi que l'installation du retour électrique faisaient partie du concours. Les compétences évaluées allaient donc de la lecture attentive des plans à la manipulation de petites machines en passant par l'utilisation de l'égalon et du niveau.

L'UTP félicite toutes les équipes pour leur travail et remercie login formation professionnelle SA d'avoir fièrement représenté l'ensemble des transports publics aux SwissSkills organisés à Berne en septembre 2022. ■

La formation à l'UTP

Premiers championnats suisses de construction de voies ferrées aux SwissSkills

En septembre 2022, login formation professionnelle a organisé des championnats destinés aux constructeurs de voies ferrées titulaires d'un CFC. Cinq binômes, dont un mixte, se sont affrontés lors des SwissSkills à Berne. L'équipe des «Jurassiens» formée d'Alan et de Jessy Tövishati a remporté cette première édition.





La formation à l'UTP

Le Railway Summer Camp 2022 tente de séduire 50 ingénieurs de demain

Cela fait plusieurs années que les chemins de fer souffrent d'un manque de relève, en particulier dans les métiers techniques. L'UTP entend y remédier et a notamment mis sur pied le Railway Summer Camp. La deuxième édition de ce camp réunissant une cinquantaine d'étudiantes et d'étudiants s'est tenue à la mi-septembre 2022.



L'objectif du Railway Summer Camp est de présenter les possibilités professionnelles qu'offre le monde ferroviaire aux ingénieurs encore aux études et de les motiver à se lancer dans une carrière dans cet environnement.

Des spécialistes ont ainsi présenté le système des chemins de fer à des étudiants, lors d'ateliers organisés au Centre Loewenberg à Montilier. À côté de la théorie, des visites de sites étaient au programme, par exemple à la centrale d'exploitation des CFF à Lausanne, au dépôt et à l'atelier des TPF à Givisez ou au tunnel de base du

Lötschberg. Le point final du camp de quatre jours a consisté en un «career fair», une plateforme mettant en contact étudiants et potentiels employeurs.

Le Railway Summer Camp est le fruit d'une collaboration entre l'UTP, les CFF, le BLS, la SOB et les TPF, mais aussi l'industrie ferroviaire et les hautes écoles, ces dernières étant chapeautées par la Haute école d'ingénierie et d'architecture de Fribourg.

Pour davantage d'informations:
www.railway-summer-camp.ch



Carte blanche à Giorgio Tuti

Les transports publics à un tournant!

Comme président du plus grand syndicat des transports de Suisse, je me sens honoré de pouvoir écrire quelques lignes pour l'Union des transports publics. Vos défis principaux sont aussi ceux du SEV ou nous concernent de près: la pyramide des âges, la numérisation, la formation, le climat.

D'ici 2035, il faudra remplacer une très grande partie du personnel en raison des nombreux départs en retraite. En parallèle, les transports publics apparaissent de plus en plus comme une partie de la solution dans le défi climatique. Le besoin en personnel est donc nécessaire à double titre. Il devient par conséquent encore plus important de proposer de très bonnes conditions d'engagement et des conventions collectives de travail solides. Ceux et celles qui envisagent de les péjorer auront du mal à tirer leur épingle du jeu.

Lorsque l'on parle de conditions d'engagement, on se doit de repenser les modèles de travail pour qu'ils soient attrayants afin de mieux concilier vie professionnelle et vie privée. Cela permettra en particulier d'attirer davantage de femmes, qui représentent environ 20% du personnel, mais aussi de répondre aux attentes d'hommes qui veulent bénéficier d'horaires de travail leur permettant de s'occuper de leurs enfants.

Pour être attrayants, les employeurs doivent en outre veiller à la santé de leur personnel. Notre dernier sondage réalisé avec syndicom, le SSP et Unisanté a jeté une lumière crue sur la réalité. Seuls 3,9% des conducteurs de bus n'ont aucun problème de santé. En moyenne, chaque conducteur déclare souffrir de quatre problèmes de santé. Un conducteur sur deux ressent des douleurs musculaires aux épaules ou à la nuque (57%), une fatigue anormale et des maux de dos (50%). Plus d'un sur trois a des troubles du sommeil (43%), du stress (42%), de l'irritabilité (35%) et des maux de tête (33%). Depuis 2010, le nombre d'arrêts maladie n'a cessé d'augmenter, comme le montrent les chiffres de 2018 et 2022. Un conducteur sur deux a eu au moins un arrêt maladie en 2021. Pour les entreprises, ces chiffres sont importants car ils influencent la sécurité du personnel et celle des usagers.

L'attrait de la branche ne saurait être mesuré uniquement à ces éléments. La notion de service public a pris de l'ampleur avec la pandémie. Là où certains ne voyaient que des coûts, la pandémie a mis en lumière la nécessité d'avoir des services d'exploitation et à la clientèle qui soient fiables. Cette fiabilité implique non seulement de pouvoir compter sur suffisamment de personnel de conduite et d'agents de train, mais aussi d'avoir suffisamment de personnes et de guichets pour conseiller les usagers. Cela donne confiance envers les transports pu-

L'auteur

Giorgio Tuti est né le 25 mars 1964. Il est entré au SEV le 5 décembre 1997 pour négocier la première convention collective de travail des CFF. Dès 2008, il préside le SEV, d'abord par intérim à la suite du décès inattendu de Pierre-Alain Gentil, puis après une élection formelle en 2009 par le Congrès du SEV. Soleurois d'origine aux racines toscanes, Giorgio Tuti est marié et père de deux filles adultes.

blics. Cette fiabilité passe également par des investissements dans l'entretien et le développement du réseau, mais aussi dans l'entretien du matériel roulant.

Lorsque l'on parle de départ à la retraite, on ne doit pas oublier que c'est aussi un immense savoir-faire qui peut disparaître. Quand on parle de stress au travail, on ne peut pas fermer les yeux sur les conséquences de la numérisation, notamment en ce qui concerne les risques psychosociaux. Nous sommes convaincus que les transformations liées à la numérisation ne sont ni bonnes, ni mauvaises par nature. Elles doivent par contre faire l'objet de discussions entre les entreprises et les partenaires sociaux. Elles impliquent pour nous de mettre à disposition les formations continues nécessaires et de veiller au droit à la déconnexion.

Les transports publics sont somme toute à un tournant majeur. Ils doivent jongler avec la transition numérique, les défis climatiques et les transformations sociétales, et ce à un moment où des changements de la société modifient les règles de recrutement de personnel.

Début 2023, je quitterai la présidence du SEV. Je continuerai d'observer avec passion ce monde dans lequel je baigne depuis plus de vingt ans. Je l'observerai aussi avec intérêt dans mon rôle de président de la section rail de l'ETF.

Et je vous souhaite d'ores et déjà plein succès dans ces défis! ■

Portrait: l'Union des transports publics

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

L'Union des transports publics (UTP) est l'association faîtière des entreprises de transports publics suisses. Elle représente les intérêts de la branche et de ses membres vis-à-vis des autorités cantonales et fédérales. Elle soutient tous les efforts faits en faveur de transports publics attrayants et conviviaux, et informe le public de l'importance des transports publics, de leurs défis et de leur contribution majeure aux objectifs climatiques.



L'UTP est l'association de la branche des transports publics et compte 126 membres ordinaires et 197 membres amis. Issus des chemins de fer, des bus, des trams, de la navigation et des remontées mécaniques, ses membres assurent chaque jour la qualité, la ponctualité et la sécurité du transport de plus d'un million de passagers, et ce dans le respect de l'environnement.

Les transports publics font bouger et animent la Suisse, contribuant à la compétitivité élevée du pays. Le maintien de cet atout constitue le principal objectif de l'UTP. Dans ce contexte, l'association s'adresse d'un côté à ses membres, et de l'autre au monde politique et aux autorités. L'UTP assure un échange d'informations coordonné entre ces deux groupes. Elle collecte les préoccupations

et les intérêts de ses membres, notamment dans le cadre de nombreuses commissions dédiées à un thème particulier ou au sein du comité.

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

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

Assemblée générale 2022

Un zeste d'olympisme à l'assemblée générale de Lausanne

La pénurie d'électricité était au cœur des discussions lors de l'assemblée générale 2022 de l'association, qui s'est tenue à Beaulieu les 8 et 9 septembre. L'apéritif au Musée olympique sur les rives du Léman a constitué l'un des points forts de la manifestation.

Le modèle de l'assemblée générale de l'UTP a fait ses preuves. L'édition 2022 organisée à Lausanne a à nouveau été un succès, caractérisé par les collations au milieu des stands des exposants (au nombre de 35 dans la capitale vaudoise), par l'assemblée en tant que telle dans une salle fermée et par un souper dans l'une des curiosités de la ville-hôte – à Lausanne, au Musée olympique mondialement connu.

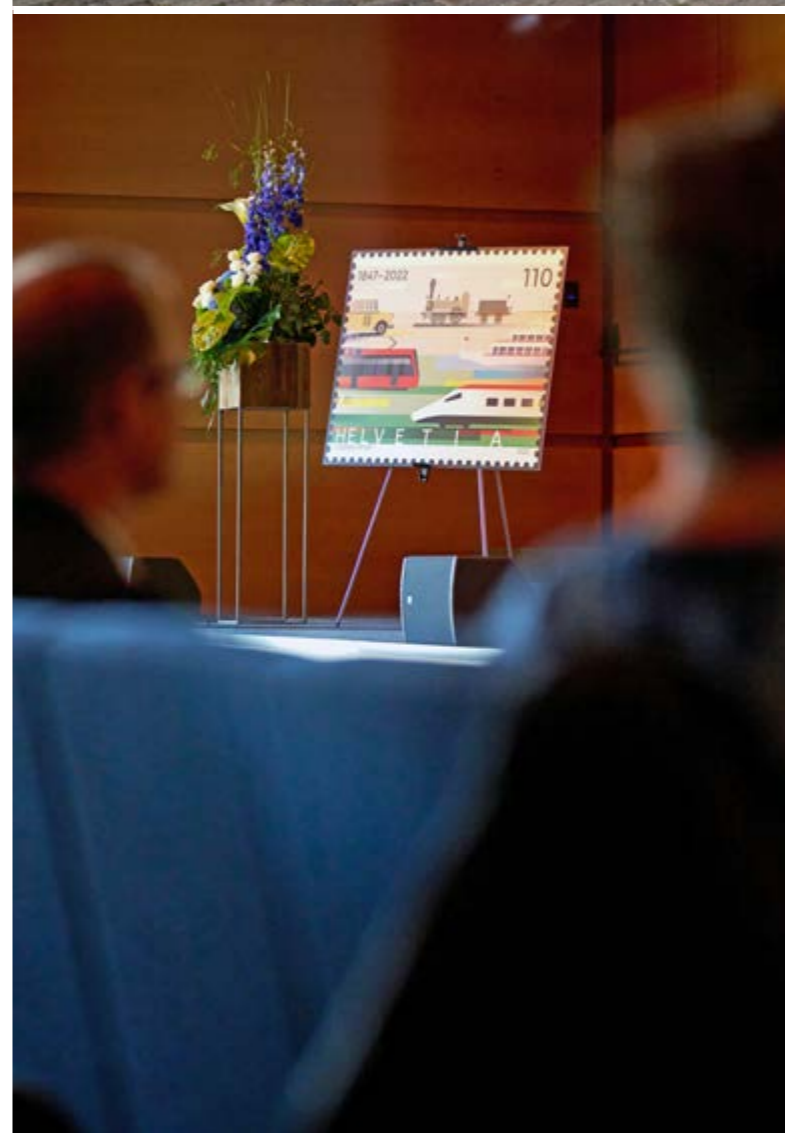
L'assemblée générale 2022 a réuni quelque 300 personnes notamment autour du sujet de la pénurie d'électricité qui pourrait nous frapper cet hiver. Le président de l'UTP Renato Fasciati a présenté aux membres les recommandations décidées le matin même par le comité.

La branche des transports publics soutient par exemple l'«Alliance pour les économies d'énergie», le groupe de travail de l'UTP «Énergie durable» élaborera des conseils ciblés et des mesures tout à fait concrètes visent les gares, les bâtiments de bureau et d'exploitation ainsi que le trafic voyageurs.

Les recommandations données à l'AG valent pour la phase en vigueur à ce moment-là, et peuvent donc être appliquées de manière volontaire. Si la pénurie se présente réellement, les autorités pourront ordonner des mesures contraignantes selon le concept d'approvisionnement de la Confédération.

Élection d'Angela Schlegel, deuxième femme au comité

L'élection d'Angela Schlegel, directrice des Transports publics Vevey–Montreux–Chillon–Villeneuve (VMCV), par l'assemblée générale fait que le comité de l'UTP (photo du haut) compte à présent deux femmes. Dans le même temps, Bruno Schwager, directeur des Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH), a quitté l'organe. ■



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

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

www.utp.ch/faits-et-arguments



Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
CH-3000 Berne 6

info@utp.ch
www.utp.ch