

# L'avenir du trafic régional voyageurs

Prise de position

Union des transports publics (UTP)

Juillet 2013



## Impressum

Sur mandat de la Commission Trafic régional de l'UTP

Le groupe de travail «Avenir du TRV» est placé sous la direction de:  
Anna Barbara Remund, CFF SA

Les membres du groupe de travail sont:

Olivier Bayard, BLS AG

Thomas Baumgartner, Appenzeller Bahnen AG

Retus Ruffner, CarPostal Suisse SA

Cyrrill Weber, Zugerland Verkehrsbetriebe AG

Christian Bumann, Union des transports publics

Ont participé à ce rapport:

Coordination:

Daniel Reymond, TRAVYS

Rédaction:

Christian Bumann, Union des transports publics

Mischa Nugent, CFF SA

Mise en page/graphisme:

Rahel Bisesti, Union des transports publics

Gaby Schärer, Union des transports publics

Traduction:

Bruno Galliker, Union des transports publics

Sylvie Schneuwly, Union des transports publics

---

# Sommaire

	Avant-propos	2
1	L'essentiel en bref	4
2	Le trafic régional est une «success story»	6
3	Le trafic régional en pleine mutation	14
4	Les enjeux	20
5	La branche agit	25
6	Les besoins de la branche	28
7	Glossaire	31

---

## Avant-propos

En Suisse, le trafic régional voyageurs (TRV) est – comme l'ensemble des TP – une véritable «success story». Aujourd'hui, près d'un quart des distances parcourues quotidiennement par les Suisses sont effectuées en transports publics. Rien qu'en bus et en train, les passagers accomplissent chaque jour deux millions de trajets, ce qui correspond à 20 millions de kilomètres. Une tendance à la hausse.

Néanmoins, ce fait plus que réjouissant comporte aussi toute une série d'enjeux. Car, pour pouvoir maîtriser la demande croissante reflétée par cette «tendance à la hausse», les entreprises de transport doivent étendre continuellement leur offre. Et toute extension implique des surcoûts que les entreprises de transport ne peuvent assumer entièrement, malgré des gains d'efficacité répétés.

La procédure de commande actuelle comporte des points faibles, ne serait-ce que par l'absence d'une coordination solide entre la planification des offres et la planification financière.

La présente prise de position de l'UTP sur le TRV expose en détail les enjeux actuels auxquels les ET sont confrontées, tout en formulant des propositions sur la manière de les maîtriser:

- les ET continuent d'optimiser leurs activités commerciales, exploitent les synergies et constituent des partenaires fiables;
- il faut augmenter le caractère contraignant: l'UTP attend de l'OFT et des cantons qu'ils conduisent de façon cohérente et concertée les processus de planification financière et de commande, que toutes les parties prenantes sont tenues de respecter;
- les commanditaires doivent identifier à temps les besoins d'indemnisation découlant des coûts ultérieurs d'investissement et d'exploitation, et en tenir compte dans leur planification financière;
- l'UTP exige des incitations adaptées et une marge de manœuvre pour les ET.

---

Ces objectifs ne pourront être atteints que si l'OFT, les cantons et la branche des TP recherchent et trouvent des solutions ensemble. L'UTP et les ET sont prêtes à collaborer et voudraient voir se créer une «task force», composée de représentants de toutes les parties prenantes et apte à maîtriser rapidement ces enjeux.

Ueli Stückelberger  
Directeur de l'UTP

---

# 1 L'essentiel en bref

## Les enjeux

- En raison de la demande croissante, des extensions de l'offre sont indispensables dans le trafic régional. Or toute extension entraîne des coûts supplémentaires que les entreprises de transport (ET) ne peuvent pas assumer seules, malgré des gains de productivité. Les coûts supplémentaires doivent être cofinancés à travers une hausse des indemnités et/ou du prix des titres de transport.
- L'évolution de la somme des besoins financiers à moyen terme de l'ensemble du trafic régional n'est que partiellement connue.
- La procédure de commande manque de sécurité de planification, de caractère contraignant et de directives harmonisées entre les cantons.
- En raison de la part élevée de coûts fixes, en particulier dans le trafic ferroviaire, les réductions de l'offre ne permettent, à court terme, de réaliser que des économies très limitées. Le risque des coûts non couverts pèse donc uniquement sur les entreprises de transport.
- La maîtrise des pics de la demande nécessite des investissements onéreux, tandis que la faible occupation durant les heures creuses et dans les régions périphériques ne permet pas de couvrir les coûts.
- L'augmentation des exigences de la clientèle et l'apparition de nouveaux standards de sécurité et prescriptions réglementaires limitent le potentiel de gains de productivité supplémentaires.
- Le système du trafic régional gagne en complexité. Pour les entreprises ne remplissant pas les exigences posées, il devient impossible de maîtriser cette complexité d'une façon économiquement viable toutes seules.
- Les frontières cantonales ne correspondent souvent pas aux zones de marché effectives ou à des périmètres d'offre propices à l'exploitation.
- Les entreprises de transport risquent de manquer de main-d'œuvre. Leur personnel est plus âgé que la moyenne. Le seuil d'entrée dans le monde du travail augmente dans certains groupes de métiers. Pour les ET, il devient plus important et plus difficile de recruter du personnel de relève adéquat.

---

### La branche du TRV agit

- Conjointement avec les commanditaires, nous développons des concepts d'offre d'avenir, finançables durablement et attrayants pour notre clientèle.
- Nous œuvrons en faveur d'un trafic régional efficace et optimisons continuellement nos activités commerciales.
- Nous plaidons en faveur de l'organisation du marché existante et sommes ouverts à son développement.
- Nous recherchons des synergies, nous sommes ouverts à la coopération et nous plaidons en faveur d'une structure de la branche correspondant à la taille et à la complexité du marché.
- Nous apparaissions comme des partenaires fiables, nous soumettons nos offres dans les délais conformément aux prescriptions légales et nous contribuons à l'efficacité du processus de commande.

### Les besoins de la branche du TRV

- Nous attendons de l'OFT qu'il conduise de façon cohérente le processus de planification financière et de commande, que toutes les parties prenantes sont tenues de respecter. Une telle tâche nécessite des règles fiables et une vue d'ensemble du marché.
- En cas de développements de l'offre, nous attendons de la Confédération et des cantons qu'ils tiennent compte à temps des besoins d'indemnisation résultant des coûts d'investissement et d'exploitation ultérieurs dans leur planification financière.
- Nous soutenons les développements ultérieurs des conditions cadres réglementaires. Dans cette optique, nous attendons que les instruments soient utilisés correctement, que les risques soient répartis équitablement et que les prescriptions réglementaires se fondent sur l'efficacité.
- Afin de pouvoir développer le système du TRV, nous attendons des incitations adaptées et une marge de manœuvre pour les entreprises.

---

## 2 Le trafic régional est une «success story»

### 2.1 La colonne vertébrale des transports publics

Le trafic régional voyageurs (TRV) est un pilier central des transports publics suisses et joue un rôle majeur dans la gestion des besoins en mobilité de la population. Aujourd'hui, près d'un quart des distances parcourues quotidiennement par les Suisses sont effectuées en transports publics, qui ne cessent de gagner en importance. Rien qu'en bus et en train, les passagers accomplissent chaque jour deux millions de trajets, ce qui correspond à 20 millions de kilomètres. Le fait que même les régions reculées bénéficient d'une desserte en TP attrayante est unique en Europe. La desserte de base est assurée par le trafic régional par train et par bus et, dans certains cas, par tram, par bateau ou par installations de transport à câbles. L'offre du trafic régional est complétée par le trafic longues distances, en exploitation propre, et par le trafic local, financé par les cantons et les communes.

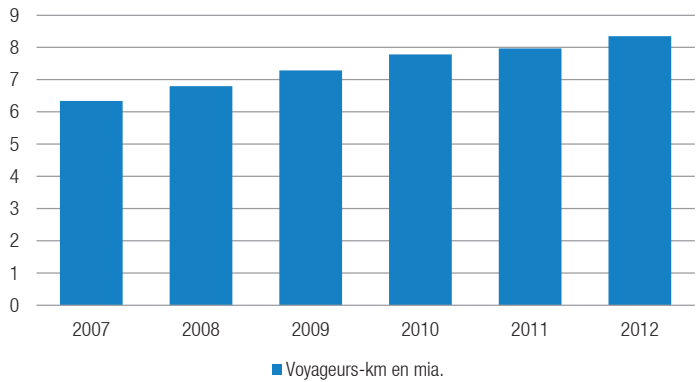
### 2.2 La demande en continuelle croissance

La demande en prestations de trafic régional n'a cessé de croître ces dernières années. Cela concerne le nombre de clients, mais aussi la fréquence des trajets et la longueur des tronçons. Depuis 2007, les voyageurs-km parcourus dans le TRV ont augmenté en moyenne de 5,7 % par an. Les usagers sont eux aussi toujours plus nombreux. Dans le trafic régional, le nombre de voyageurs par jour est en effet passé de 1,75 million en 2007 à plus de deux millions en 2012. Notons que l'évolution de la demande varie selon la région: la croissance est particulièrement importante dans les régions à forte densité de population. Par ailleurs, l'évolution de la demande dépend beaucoup de celle de l'offre.



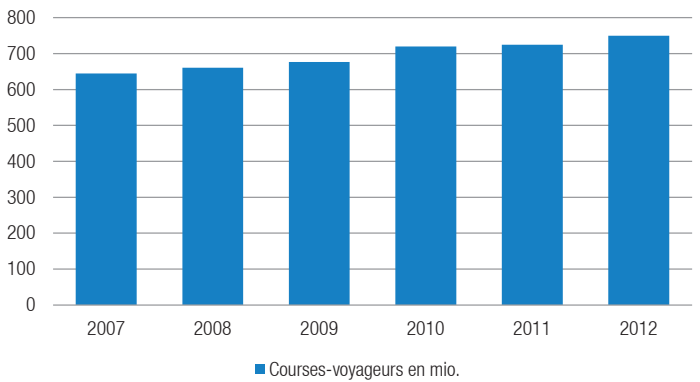
---

### Evolution de la demande en v-km



(source: OFT)

### Evolution de la demande en c-v

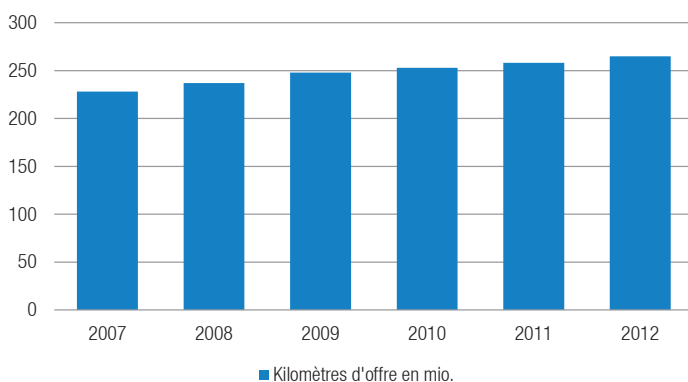


(source: OFT)

## 2.3 L'offre en continuelle extension

L'offre de trafic régional s'est considérablement étendue ces dernières années. Depuis 2007, la somme des trains-km et bus-km proposés a augmenté de plus de 10 %. La cadence à la demi-heure, voire au quart d'heure a été introduite sur de nombreux tronçons. Bon nombre de nouvelles relations ont en outre vu le jour. Le réseau de TP suisse continue donc de croître à un niveau élevé. Par ailleurs, les passagers voyagent dans des bus et des trains toujours plus modernes, avec toujours plus de places assises, des planchers surbaissés, des climatiseurs et des systèmes d'information à la clientèle. Même le chemin jusqu'au prochain arrêt raccourcit d'année en année: depuis les années 1990, le nombre d'arrêts a crû de plus de 30 %.

### Evolution de l'offre en km d'offre



(source: OFT)

---

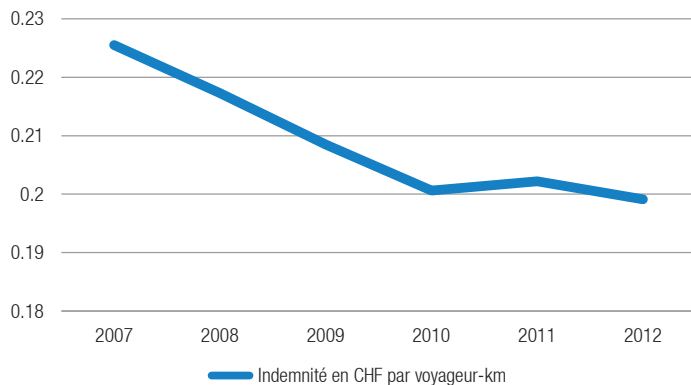
## 2.4 Un financement nécessaire, malgré les gains d'efficacité

Les produits des titres de transport ne suffisent pas à couvrir tous les coûts du trafic régional. Ce dernier étant d'une utilité économique significative, les pouvoirs publics participent à son financement. La révision de la loi sur les chemins de fer en 1996 a introduit le principe de la commande. La Confédération et les cantons commandent ensemble l'offre de trafic régional. Les entreprises de transport (ET) soumettent ensuite des offres pour l'exploitation de chaque ligne. Les ET se voient indemniser les coûts de planification non couverts découlant de la différence entre les coûts d'exploitation et les produits de transport attendus. Les conventions passées entre les commanditaires et les entreprises de transport comportent en outre des systèmes de bonus-malus sur la qualité de la prestation.

La répartition de la charge financière entre la Confédération et le canton est fixée par canton tous les quatre ans. La Confédération participe à hauteur de 50 % en moyenne. Pour les commandes communes, elle fixe un cadre financier par canton, appelé «quote-part cantonale». Cette dernière correspond au montant maximal disponible pour la commande commune durant une année déterminée. Si les prestations commandées dans un canton dépassent le montant maximal, celui-ci doit les financer seul.

Les contributions absolues des pouvoirs publics au trafic régional ont augmenté ces dernières années. Grâce aux gains d'efficacité réalisés par les entreprises de transport et à la hausse de la demande, la rentabilité du trafic régional s'est nettement améliorée. Les pouvoirs publics et la clientèle obtiennent ainsi toujours plus de prestations pour chaque franc dépensé.

### Evolution des indemnités en CHF/v-km



(source: OFT)

## 2.5 Les acteurs du trafic régional

### La clientèle

La clientèle des entreprises du trafic régional effectue chaque jour plus de deux millions de trajets, ses besoins de mobilité étant très divers. Les personnes actives professionnellement et les écoliers empruntent les bus et les trains régionaux entre leur domicile et leur lieu de travail ou de formation. Les voyageurs commerciaux se rendent à leur prochaine réunion aussi en transports régionaux. Et tout un chacun profite des offres du trafic régional dans ses loisirs. Les entreprises de transports publics peuvent donc compter sur un grand nombre de clients réguliers: plus de la moitié de la population possède un abonnement de TP. Enfin, les transports publics rendent les gens mobiles, en particulier ceux qui, pour diverses raisons, n'ont pas accès à des moyens de transport individuels.

---

## Les pouvoirs publics

La Confédération et les cantons sont des acteurs majeurs du trafic régional, assumant plusieurs rôles:

Confédération et cantons en tant que commanditaire	Objectif: réalisation des objectifs de politique des transports Qui: parlements fédéral et cantonaux, Office fédéral des transports (OFT), services cantonaux Comment: commandes et conventions sur l'offre
Confédération et cantons en tant que propriétaire et actionnaire	Objectif: influence dans l'entreprise; maintien/augmentation de la valeur de l'entreprise et de sa productivité Qui: parlements, DETEC, Administration fédérale des finances (AFF), services et gouvernements cantonaux (y c. délégation) Comment: objectifs du propriétaire, siège au CA
Confédération en tant que régulateur	Objectif: le plus efficace possible, secteur TP plus efficient (desserte), absence de discrimination Qui: Parlement, OFT, Commission d'arbitrage (CACF), Justice, Surveillant des prix Comment: législation, prix des sillons, décisions de justice

## Les entreprises de transport

En tant que prestataires de services, les ET assument une tâche centrale dans le trafic régional. En Suisse, il existe environ 1300 lignes indemnisables, desservies par plus de 120 entreprises de transport. Grâce à une collaboration étroite entre les ET, les horaires et les offres de tous les moyens de transport sont coordonnés entre eux. La clientèle bénéficie ainsi d'un système global de TP attrayant.

La loi sur le transport de voyageurs confère aux entreprises de transport la compétence de fixer les tarifs. Toutes les ET ayant droit aux indemnités sont tenues de participer au Service direct (SD). Le SD est une forme éprouvée de communauté tarifaire nationale. Diverses entreprises de transport proposent des abonnements et des billets individuels de bout en

---

bout. La plus haute instance du SD est formée par l'ensemble des entreprises participantes, qui assume un rôle similaire à celui d'une assemblée générale. Le Comité stratégique du Service direct (StAD) est l'organe de conduite stratégique du SD, qui fixe le niveau des adaptations tarifaires en pourcent. L'organe de gestion du SD a son siège à l'Union des transports publics (UTP), au sein de laquelle les entreprises de transport se sont regroupées.

### L'Union des transports publics (UTP)

L'UTP est l'organisation faîtière des entreprises de transport. Elle représente les intérêts de ses membres vis-à-vis des politiques, des autorités et des tiers. Le comité et le comité directeur forment les organes de conduite de l'UTP. La gestion opérationnelle est assurée par le secrétariat à Berne. La Commission Trafic régional s'occupe des thèmes relevant du trafic régional voyageurs. Elle a pour membres des décideurs issus de grandes et de nombreuses petites entreprises du trafic régional.

### Les communautés tarifaires et de trafic

Les communautés tarifaires jouent un rôle majeur dans le trafic régional. Elles ont fait leur apparition dans les agglomérations urbaines à la fin des années 1970. Le calcul du prix des courses s'effectue en règle générale selon un système par zones. Les courses menant au-delà des limites de la communauté ou dans des zones sans communauté sont soumises aux tarifs du SD. Il existe différents types de communautés tarifaires: celles qui proposent des abonnements communautaires et celles qui offrent en plus des billets individuels (communautés intégrales). Une communauté de trafic est une communauté intégrale qui dispose d'une organisation juridique propre répondant de la planification des transports, de la formation des prix et d'autres tâches. Les communautés tarifaires se sont regroupées dans une structure d'organes analogue à celle du SD.

---

## 2.6 Un large soutien politique

En Suisse, l'identification avec les transports publics est très forte. Comme l'ensemble des TP, le trafic régional est très populaire auprès du grand public et des décideurs politiques. Ceci se manifeste notamment dans les résultats des votations populaires, où les objets visant à promouvoir les transports publics ont généralement de bonnes chances de succès. En conséquence, la collectivité est aussi très sensible aux sujets touchant «ses» TP. L'annonce faite par l'OFT en automne 2012 de son intention d'examiner la possibilité de transformer certaines lignes ferroviaires en lignes de bus a déclenché un grand débat public. Le trafic régional est, sur le fond, un thème très politisé. C'est aussi un thème sur lequel les politiciens de tous les partis s'expriment.

Les TP relèvent sans conteste de la tâche étatique. Dans les discussions politiques, ce sont avant tout le financement (mot clé: financement par les utilisateurs) et les projets d'extension, où les intérêts politiques régionaux triomphent, qui sont sujet à controverse.

---

## 3 Le trafic régional en pleine mutation

### 3.1 L'évolution dynamique du marché

D'importantes améliorations de l'offre sont prévues ces prochaines années, comme le RER de St-Gall, la ligne diamétrale de Zurich ainsi que les relations internationales du RER de Bâle, entre Mendrisio et Varèse ou entre Genève-Cornavin et Annemasse. Les travaux d'aménagement des RER sont reliés à des améliorations de l'offre de desserte fine par bus. Pour pouvoir maîtriser ces améliorations, les entreprises de transports publics investissent massivement dans du nouveau matériel roulant.

Toutes les prévisions partent du principe que la demande en mobilité va continuer de s'accroître de façon marquante. Dans le trafic régional, le nombre de voyageurs devrait aussi poursuivre sa progression. Les causes en sont la croissance de la population et les nouveaux besoins en mobilité. Dans ce contexte, les spécialistes de l'aménagement du territoire cherchent de plus en plus à concentrer le développement du milieu bâti dans des zones bien desservies par les TP.

Pour bien maîtriser la forte croissance de la demande, il faut continuer de développer l'offre. Le trafic régional circulera plus souvent (densification des cadences), plus vite (augmentation de la vitesse), de façon plus directe (relations sans changement de train) et vingt-quatre heures sur vingt-quatre (offres nocturnes). Et d'autres mesures sont examinées pour mieux répartir la demande durant la journée.

### 3.2 Les exigences croissantes de la clientèle

Les exigences de la clientèle et des commanditaires en matière de trafic régional augmentent de façon prononcée. Pour y répondre, les entreprises de transport acquièrent du matériel roulant moderne à plancher surbaissé, avec des systèmes d'information à la clientèle et des équipements de confort, comme des climatiseurs. Parallèlement, les bus et les trains existants sont entièrement modernisés. Les gares et les arrêts deviennent eux aussi plus modernes et sont équipés de systèmes d'information en temps réel.



---

La clientèle attend que l'accès aux transports publics soit encore simplifié. La branche entreprend donc de grands efforts en ce sens. La carte TP électronique, par exemple, devrait remplacer les titres de transport actuels, tels que les abonnements généraux et demi-tarif et les abonnements communautaires.

Par ailleurs, les TP subissent toujours plus les conséquences d'évolutions sociales telles que le littering ou le vandalisme. Ceci entraîne une augmentation des exigences en matière de sécurité. Pour garantir la sécurité de leurs usagers et de leurs collaborateurs, les entreprises de transport doivent donc investir des sommes considérables dans la vidéosurveillance, la police des transports et les mesures de prévention.

### 3.3 Les nouvelles exigences techniques

Les bus et les trains modernes doivent non seulement être plus confortables, mais aussi plus sûrs, plus écologiques et plus performants. Les véhicules sont équipés de systèmes d'arrêt automatique et répondent à diverses normes nationales et internationales, dont le respect est contrôlé par des spécialistes dans de longues procédures d'homologation. L'installation nécessaire d'équipements électroniques modernes, quant à elle, rend l'entretien des véhicules toujours plus complexe.

### 3.4 Les exigences réglementaires supplémentaires

Du fait de l'accord sur les transports terrestres avec l'UE, l'évolution au niveau européen a beaucoup d'importance. Dans les paquets ferroviaires, la Commission européenne vise à long terme l'ouverture complète des marchés nationaux de transport de voyageurs et veut marquer une séparation nette entre les entreprises d'infrastructure et les entreprises de transport. Les grands Etats membres ont néanmoins des avis divergents quant à la conception future du trafic ferroviaire européen.

---

Sur le plan national, diverses étapes des réformes du chemin de fer ou des TP sont décisives pour le trafic régional. Dans la deuxième étape de la Réforme des chemins de fer 2 déjà adoptée, de nouvelles règles harmonisées au niveau national ont été fixées pour les appels d'offres dans le domaine des bus. Selon ces dernières, toute nouvelle ligne (sauf exceptions) doit faire l'objet d'un appel d'offres. Lorsque les commanditaires et l'entreprise de transport ont conclu une convention d'objectifs, les lignes existantes ne sont pas soumises à un appel d'offres. La possibilité de l'appel d'offres existe aussi dans le domaine ferroviaire, mais les commanditaires n'en font pas usage pour l'instant.

Outre les grandes réformes, il existe diverses autres prescriptions réglementaires qui concernent le trafic régional. Celles-ci sont de plus en plus déclarées comme généralement valables, alors que des directives en fonction de la taille et du type d'entreprise seraient plus judicieuses.

La loi sur l'égalité pour les handicapés contraint les acteurs des transports publics à prendre des mesures afin d'adapter les arrêts, les véhicules, les systèmes de communication et l'émission des billets aux besoins des personnes handicapées. Ce service profite à toute la clientèle, aux personnes âgées comme aux parents avec des poussettes. Néanmoins, les avantages qui en découlent pour les TP, comme la montée et la descente rapide grâce aux planchers surbaissés, ont aussi un coût. Le renforcement de la loi sur la durée du travail et la mise en vigueur de l'ordonnance réglant l'admission des chauffeurs entraînent des coûts supplémentaires en raison des formations et formations continues prescrites, et rendent difficile le recrutement de personnel compétent.

---

### 3.5 Les exigences de la société: énergie et environnement

En raison de la stratégie énergétique 2050 du Conseil fédéral, qui prévoit la sortie du nucléaire et des prescriptions techniques dans le trafic individuel, les questions énergétiques et environnementales gagnent en importance pour les transports publics. Les entreprises de transport sont appelées à améliorer toujours plus leur efficacité énergétique, à couvrir leurs besoins énergétiques uniquement à partir de sources renouvelables et, de plus en plus, à assurer leur propre production d'énergie. Les entreprises de bus utilisent divers types de propulsion alternatifs pour améliorer encore le bilan écologique des véhicules et réduire les échanges de CO<sub>2</sub>.

### 3.6 Nouveau système de prix des sillons

Le nouveau système de prix des sillons a été introduit début 2013 en lien avec le financement de l'infrastructure ferroviaire (projet FAIF). Ce changement entraîne des coûts supplémentaires allant jusqu'à 80 millions de francs pour le trafic régional. Ces coûts ne peuvent être reportés qu'en partie sur la clientèle au moyen d'adaptations tarifaires. Des adaptations supplémentaires pourraient avoir pour conséquence un retour vers le trafic individuel, non souhaité sur le plan politique.

### 3.7 Changement dans la définition du rôle des commanditaires

Directement ou par le biais des communautés tarifaires, les cantons ont de plus en plus d'influence sur la formation des prix, la planification des transports, la fourniture opérative de prestations et les mesures de communication dans le trafic régional. Les commanditaires ne définissent pas seulement «QUOI», mais ont tendance à toujours plus décider «COMMENT». En conséquence, la marge de manœuvre des entreprises de transport est toujours plus limitée.

---

## 3.8 Limites des capacités sur la route et sur le rail

Sur les routes très fréquentées dans les zones à forte densité de population, il devient toujours plus difficile de concilier les intérêts des piétons, des cyclistes, du trafic individuel et des transports publics. Alors que, pour répondre à la demande croissante, les entreprises de bus utilisent des véhicules toujours plus grands et plus larges à des cadences toujours plus élevées, l'espace de circulation à disposition ne cesse de diminuer et le trafic sur la route d'augmenter de façon générale. Les défis se font ainsi toujours plus grands dans l'exploitation de bus de lignes, notamment pour ce qui est de la garantie de la chaîne de transport. Les besoins et les prestations des transports publics affectés à la route sont encore trop peu considérés par la politique et la collectivité.

Sur le rail aussi, les capacités se réduisent. Le réseau ferroviaire suisse est utilisé plus intensément qu'aucun autre. Avec ces capacités limitées, il devient de plus en plus difficile, voire impossible durant les heures de pointe, de satisfaire simultanément aux besoins du trafic régional, du trafic longues distances et du trafic marchandises. En conséquence, les discussions sur la détermination des trafics prioritaires s'échauffent.

## 3.9 Limitation des fonds publics

Il n'est pas certain que les pouvoirs publics puissent continuer à financer la moitié environ des coûts des transports publics. Le budget fédéral devrait certes être plus ou moins équilibré les années à venir: selon le plan financier actuel, la Confédération pourra augmenter les fonds pour le trafic régional de 1,5 % par an jusqu'en 2016. Cette hausse ne suffira cependant pas à couvrir les besoins croissants en matière de mobilité. Par ailleurs, les prévisions sont particulièrement peu optimistes en ce qui concerne les budgets cantonaux. En effet, alors que certains cantons peinent aujourd'hui déjà à indemniser toutes les offres commandées, ils vont être toujours plus nombreux à devoir réaliser des économies.

---

### 3.10 Le marché du travail

Les entreprises de transport ont toujours plus de difficulté à trouver du personnel jeune et motivé sur le marché du travail. Le personnel des entreprises de transport est plus âgé que la moyenne. Les prescriptions réglementaires, comme le renforcement de la loi sur la durée du travail et la mise en vigueur de l'ordonnance réglant l'admission des chauffeurs, ont pour conséquence d'élever le seuil d'entrée sur le marché du travail dans certains groupes de métiers et de limiter l'attractivité des transports publics en tant qu'employeur.

---

## 4 Les enjeux

Le trafic régional est une véritable «success story». Ces dernières années, il a connu une croissance dynamique équilibrée entre offre, demande, dépenses, produits de transport et indemnités. Néanmoins, les développements décrits précédemment compromettent cet équilibre. Dans le trafic régional, les décideurs ont neuf enjeux à relever.

### 4.1 Garantir l'extension de l'offre avec des moyens financiers limités

En raison de la demande croissante, des extensions de l'offre sont indispensables dans le trafic régional. Or toute extension entraîne des coûts supplémentaires que les entreprises de transport (ET) ne peuvent pas assumer seules, malgré des gains de productivité. Ces coûts doivent être cofinancés à travers une hausse des indemnités et/ou du prix des titres de transport.

Le financement du trafic régional n'est pas assuré durablement. L'année d'horaire 2013 présente un défaut structurel d'indemnisation d'environ 50 millions de francs. Il est donc probable que les coûts non couverts dépassent les montants d'indemnisation à disposition ces prochaines années également, et que le problème s'aggrave si aucune mesure n'est prise. Les coûts ultérieurs de l'indispensable extension de l'offre et des acquisitions de matériel roulant ainsi que la hausse du prix des sillons limitent le potentiel de réduction des coûts chez les entreprises de transport. Les gains de productivité ne peuvent pas compenser l'entier des coûts supplémentaires. Pour combler cette brèche financière, les usagers et/ou les contribuables doivent eux aussi participer aux coûts.

---

## 4.2 Evaluation des besoins financiers à moyen terme

L'évolution de la somme des besoins financiers à moyen terme de l'ensemble du trafic régional n'est que partiellement connue.

Les acteurs du trafic régional ne disposent pas d'un instrument de pilotage permettant d'évaluer la somme des besoins financiers à moyen terme de l'ensemble des lignes et des entreprises de transport.

## 4.3 Optimisation nécessaire dans la procédure de commande

La procédure de commande manque de sécurité de planification, de caractère contraignant et de directives harmonisées entre les cantons.

Les indications nécessaires à l'établissement de l'offre parviennent souvent plus tard que prévu aux entreprises de transport. Il est également fréquent que les indications des commanditaires ne soient pas coordonnées et ne correspondent pas entre elles. En outre, les exigences croissantes quant au niveau de détail des offres génèrent une charge administrative significative.

Les entreprises de transport soumettent à la Confédération et aux cantons leurs offres calculées exactement sur les différentes lignes jusqu'au mois d'avril de l'année précédente. Néanmoins, les conventions d'offre ne sont souvent conclues avec les commanditaires que tard dans l'année d'horaire en cours. Or les acquisitions de matériel roulant nécessaires pour les offres ont déjà été approuvées et exécutées des années auparavant. Ainsi, de par leurs obligations de concessionnaires, les ET sont tenues de fournir des prestations de transport alors qu'aucune commande ne les y contraint juridiquement.

---

## 4.4 Modifications à court terme des conditions cadres

En raison de la part élevée de coûts fixes, en particulier dans le trafic ferroviaire, les réductions de l'offre ne permettent, à court terme, de réaliser que des économies très limitées. Le risque des coûts non couverts pèse donc uniquement sur les entreprises de transport.

La Confédération et les cantons commandent le matériel roulant et les concepts d'offre, sans pour autant en assurer le financement à long terme. Les budgets des pouvoirs publics peuvent être réduits à court terme, tandis que les coûts du matériel roulant acquis une fois s'étendent sur des années. En cas de réduction à court terme de l'offre, les entreprises de transport assument l'ensemble des risques de rémanence. En raison de l'inertie due au système, en particulier dans le domaine ferroviaire, les rémanences ne peuvent pas être supprimées dans l'heure. Le matériel roulant en excédent ne peut pas simplement être vendu ou utilisé autrement, et le démantèlement des infrastructures prend du temps. Les changements à court terme des conditions cadres entraînent en outre une charge administrative très élevée (nouveaux calculs, etc.).

## 4.5 Desserte en TP versus occupation

La maîtrise des pics de la demande nécessite des investissements onéreux, tandis que la faible occupation durant les heures creuses et dans les régions périphériques ne permet pas de couvrir les coûts.

Dans les agglomérations, en particulier aux heures de pointe, la mobilité constitue un enjeu purement quantitatif. Dans certaines régions (périphériques), la situation est inverse: ce n'est pas le volume trop élevé d'usagers qui pose problème, mais plutôt l'occupation insuffisante. Dans le premier cas, la gestion des pics de la demande nécessite des investissements onéreux dans du matériel roulant adapté, tandis que dans le deuxième, la sous-occupation (par exemple pour assurer la desserte de base) ne permet pas de couvrir les coûts.



---

## 4.6 Standards supplémentaires et nouvelles prescriptions réglementaires versus gains de productivité

L'augmentation des exigences de la clientèle et l'apparition de standards de sécurité supplémentaires et de nouvelles prescriptions réglementaires limitent le potentiel de gains de productivité supplémentaires.

La combinaison entre les besoins croissants de confort et de qualité de la clientèle et les nouveaux standards de sécurité, le remplacement de licences simples par des homologations astreignantes et le renforcement des prescriptions réglementaires (y c. la reprise automatique de directives européennes, comme l'admission des chauffeurs) limitent les possibilités des entreprises de transport de réaliser des gains de productivité supplémentaires. Il faut définir des standards et tenir compte des conséquences financières pour les entreprises de transport dans les prescriptions réglementaires et les décisions discrétionnaires

## 4.7 La complexité grandissante

Le système du trafic régional gagne en complexité. Pour les entreprises ne remplissant pas les exigences posées, il devient impossible de maîtriser cette complexité d'une façon économiquement viable toutes seules.

La technologie des véhicules, la planification des finances, des ressources et de l'offre ainsi que les questions des recettes ou la mise en œuvre des exigences réglementaires ne cessent de gagner en complexité. Pour les entreprises ne remplissant pas les exigences posées, il devient impossible de maîtriser cette complexité d'une façon économiquement viable toutes seules.

---

## 4.8 Les zones de marché ne correspondent pas aux frontières politiques

Les frontières cantonales ne correspondent souvent pas aux zones de marché effectives ou à des périmètres d'offre propices à l'exploitation.

En de nombreux endroits, les frontières cantonales ne correspondent pas aux zones de marché effectives ou à des périmètres d'offre propices à l'exploitation. Cette situation ne pose pas de problème tant que les commanditaires s'entendent au sujet de l'offre, mais elle peut entraîner des difficultés en cas de mésentente entre les commanditaires sur les lignes intercantionales. Ces difficultés se reportent directement sur la clientèle.

## 4.9 Recrutement du personnel de relève

Les entreprises de transport risquent de manquer de main-d'œuvre. Leur personnel est plus âgé que la moyenne. Le seuil d'entrée dans le monde du travail augmente dans certains groupes de métiers. Pour les ET, il est donc toujours plus important et plus difficile de recruter du personnel de relève compétent.

En raison de l'évolution démographique, les entreprises de transport risquent de manquer de main-d'œuvre. D'une part, leur personnel est plus âgé que la moyenne, d'autre part, le nombre de jeunes diminue du fait des générations creuses. Par ailleurs, les prescriptions réglementaires, comme le renforcement de la loi sur la durée du travail et la mise en vigueur de l'ordonnance réglant l'admission des chauffeurs, ont pour effet d'élever le seuil d'entrée dans le monde du travail et de limiter l'attractivité des transports publics en tant qu'employeur. Pour les entreprises de transport, il est donc toujours plus important et plus difficile de recruter du personnel de relève sur le marché du travail.

---

## 5 La branche agit

### 5.1 La branche du TRV promeut des offres orientées sur la clientèle et vers l'avenir

Conjointement avec les commanditaires, nous développons des concepts d'offre d'avenir, finançables durablement et attrayants pour notre clientèle.

La branche du TRV:

- développe, en étroite collaboration avec les commanditaires, une offre de trafic régional de qualité en mettant l'accent sur l'utilité pour la clientèle. Les offres sont coordonnées entre elles, tous modes et entreprises de transport confondus, ce qui renforce encore le système global des transports publics;
- œuvre en faveur de transports publics conviviaux et simples à comprendre, et soutient les efforts communs du Service direct et des communautés pour réaliser ce but;
- étoffe l'offre de mobilité combinée (park&ride, vélo&covoiturage, e-mobilité);
- développe des offres transfrontalières de RER et de bus dans les grandes zones économiques proches de la frontière pour créer des solutions de TP adéquates;
- soutient les efforts visant à remplacer ou à compléter, là où cela est possible, les offres inefficaces par des solutions plus attrayantes ou innovantes;
- applique des standards de qualité adaptés au TRV; afin d'utiliser au mieux les moyens à disposition, des places debout sont aussi proposées durant les heures de pointe.

---

## 5.2 La branche du TRV œuvre en faveur d'un trafic régional efficace

Nous œuvrons en faveur d'un trafic régional efficace et optimisons continuellement nos activités commerciales.

La branche du TRV:

- optimise continuellement ses activités commerciales, de façon à exécuter les processus plus efficacement, à utiliser les ressources de façon optimale et à réduire les coûts fixes; la branche continuera d'assumer cette responsabilité entrepreneuriale;
- est innovante et cherche continuellement à générer des recettes complémentaires, par exemple dans le domaine de la publicité ou du tourisme;
- défend un financement par les utilisateurs adéquat et appuie les hausses tarifaires impopulaires afin de garantir l'offre du TRV.

## 5.3 La branche du TRV plaide en faveur de l'organisation du marché et est ouverte à son développement

Nous plaidons en faveur de l'organisation du marché existante et sommes ouverts à son développement.

La branche du TRV:

- considère la diversité du paysage du TRV actuel comme une force favorisant l'ancrage régional et l'innovation;
- est aussi ouverte au développement de l'organisation du marché dans le domaine ferroviaire en vue d'un plus grand contrôle de la concurrence conforme aux dispositifs de la Réforme des chemins de fer 2.2, à condition de disposer d'une marge de manœuvre raisonnable.

---

## 5.4 La branche du TRV plaide en faveur de la collaboration

Nous recherchons des synergies, nous sommes ouverts à la coopération et nous plaillons en faveur d'une structure de la branche correspondant à la taille et à la complexité du marché.

La branche du TRV:

- se voit comme le pilier porteur des transports publics en Suisse, soutient le système global de TP et ses acquis (Service direct);
- plaide en faveur de la coopération et promeut les processus communs (p. ex. maintenance, acquisition, formation, distribution, production, etc.);
- aspire, pour les domaines de coopération internes à la branche, à une gouvernance garantissant l'offre non-discriminatoire des prestations de toutes les ET;
- est prête à poursuivre le processus de consolidation pour remplir les exigences posées.

## 5.5 La branche du TRV se montre obligeante

Nous apparaissons comme des partenaires fiables, nous soumettons nos offres dans les délais conformément aux prescriptions légales et nous contribuons à l'efficacité du processus de commande.

La branche du TRV:

- est un partenaire fiable pour les commanditaires;
- soumet les offres dans les délais et conformément aux prescriptions légales;
- contribue à l'efficacité du processus de commande;
- établit une planification à moyen terme solide et contraignante et permet ainsi une planification de la somme des besoins financiers.

---

## 6 Les besoins de la branche

### 6.1 La branche du TRV attend que les processus soient conduits de façon cohérente

Nous attendons de l'OFT qu'il conduise de façon cohérente le processus de planification financière et de commande, que toutes les parties prenantes sont tenues de respecter. Une telle tâche nécessite des règles fiables et une vue d'ensemble du marché.

La branche du TRV:

- attend de l'OFT qu'il conduise de façon cohérente le processus de planification financière et de commande, car seul l'office dispose d'une vue d'ensemble nationale;
- mise sur une harmonisation et une simplification du processus de commande dans toute la Suisse; la charge administrative doit être réduite;
- a besoin de solutions appropriées en cas d'adaptations de l'offre à court terme, afin que la marge de manœuvre des entreprises ne soit pas limitée et que l'aspect clientèle reste au centre; les adaptations unilatérales des offres doivent être évitées;
- propose de renforcer la sécurité de planification par des conventions à long terme et de considérer les zones de marché dans leur ensemble.

### 6.2 La branche du TRV a besoin d'un financement ferme

En cas de développements de l'offre, nous attendons de la Confédération et des cantons qu'ils tiennent compte à temps des besoins d'indemnisation résultant des coûts d'investissement et d'exploitation ultérieurs dans leur planification financière.

La branche du TRV:

- attend que les coûts d'investissement et d'exploitation soient évalués en cas de développements des concepts d'offre, et que les indemnités nécessaires en résultant soient garanties;
- peut attendre des commanditaires (Confédération et cantons) qu'ils tiennent compte à temps des moyens nécessaires aux développements de l'offre dans leur planification financière;

- 
- attend de la Confédération qu'elle consolide les planifications financières des ET afin de planifier les charges financières globales et d'assurer un financement durable.

### 6.3 La branche du TRV a besoin de conditions cadres contraignantes avec une répartition des risques appropriée

Nous soutenons les développements ultérieurs des conditions cadres réglementaires. Dans cette optique, nous attendons que les instruments soient utilisés correctement, que les risques soient répartis équitablement et que les prescriptions réglementaires soient axées sur l'efficacité.

La branche du TRV:

- plaide en faveur des conditions cadres réglementaires en vigueur et collabore de façon engagée au développement du système du TRV; tout développement doit néanmoins permettre de simplifier les processus de conduite et de réduire la charge administrative de toutes les parties prenantes;
- exige des instruments de direction du TRV simples et efficaces, utilisés de manière fiable et pas au préjudice de certains;
- attend que les conséquences financières des prescriptions réglementaires et légales ainsi que des décisions discrétionnaires des autorités de surveillance soient examinées avant l'édiction de celles-ci.

---

## 6.4 La branche du TRV a besoin d'incitations pour les entreprises

Afin de pouvoir développer le système du TRV, nous attendons des incitations adaptées et une marge de manœuvre pour les entreprises.

La branche du TRV:

- a besoin de davantage d'incitations pour les entreprises afin de pouvoir développer le TRV de façon innovante; les conventions d'objectifs doivent comprendre un système réaliste de bonus-malus;
- peut encourager l'innovation et l'entrepreneuriat auprès des entreprises de transport si la possibilité de générer un profit raisonnable existe;
- doit pouvoir accumuler un capital d'investissement; les entreprises de transport doivent être en mesure de générer des fonds à travers des amortissements leur permettant de financer entièrement le remplacement de matériel roulant arrivé à la fin de sa durée de vie.



---

## 7 Glossaire

### Bus-kilomètre (bus-km)

Unité de mesure de la prestation d'exploitation d'un bus du point de vue de l'entreprise de transport. Un bus-kilomètre correspond au trajet parcouru par un bus sur une distance d'un kilomètre.

### Course-voyageur (c-v)

Unité de mesure du volume de trafic demandé en trafic voyageurs. Une course-voyageur correspond au trajet effectué par un passager entre son point de départ et sa destination sur le réseau de l'entreprise de transport.

### Kilomètre d'offre (km d'offre)

Unité de mesure de l'offre de transport d'une entreprise de transport. Un kilomètre d'offre correspond à une place assise proposée dans un train ou dans un bus sur une distance d'un kilomètre.

### Rentabilité minimale

L'indemnisation est soumise à des conditions de rentabilité minimale, qui exigent un degré minimal de couverture des frais de 10 % pour la desserte de base par bus jusqu'à la cadence horaire, par bus sur appel et par installations de transport à câbles, et de 20 % pour les autres offres (en particulier les lignes de bus et les chemins de fer).

### Trafic d'agglomération

Notion usuelle en politique de l'aménagement du territoire, qui comprend le trafic en ville et en zone urbaine – aussi bien le trafic régional que local.

### Trafic local

Sert à la desserte fine des localités. Financé par les communes et les cantons.

---

### Trafic régional voyageurs

Par trafic régional, on entend la partie des TP qui assure la desserte de base de toutes les régions en train et en bus et, dans certains cas, en bateau et en remontées mécaniques. Une ligne a fonction de desserte lorsqu'elle est en service toute l'année et dessert des localités d'au moins 100 habitants à l'année.

### Train-kilomètre (train-km)

Unité de mesure de la prestation d'exploitation d'un train du point de vue de l'entreprise de transport ferroviaire. Un train-kilomètre équivaut au trajet d'un train sur une distance d'un kilomètre.

### Voyageur-kilomètre (v-km)

Unité de mesure de la prestation de service demandée en trafic voyageurs. Un voyageur-kilomètre équivaut au trajet d'un train sur une distance d'un kilomètre.



Verband öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12  
CH-3000 Berne 6

Tél. +41 (0)31 359 23 23

Fax +41 (0)31 359 23 40

[info@utp.ch](mailto:info@utp.ch)

[www.utp.ch](http://www.utp.ch)