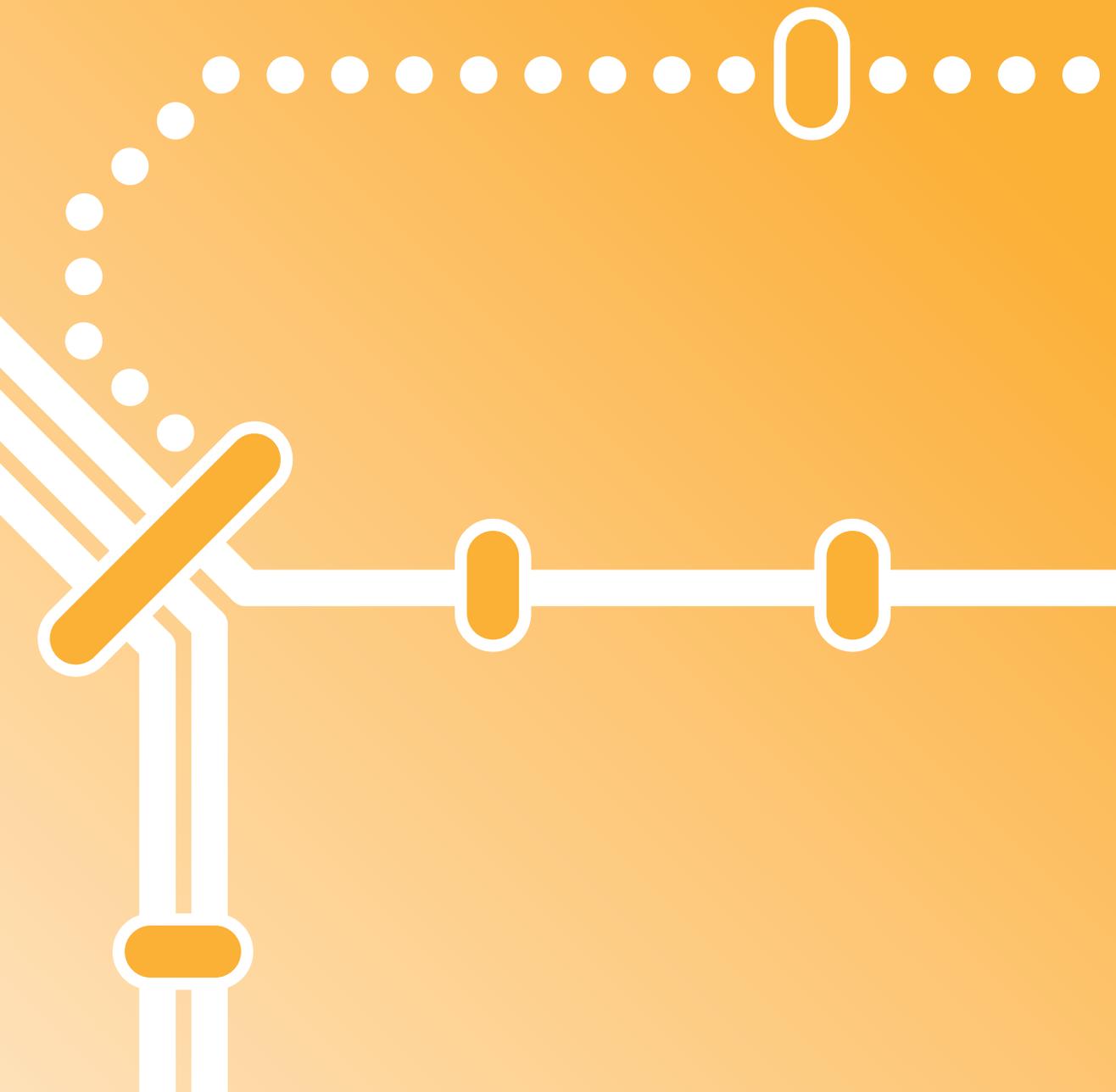


Rapport de gestion 2016/2017



Sommaire

Avant-propos	4
Le travail politique.....	5
Campagne de votation pour le FORTA.....	8
Activité d'information.....	9
Manifestations.....	16
Prix LITRA	21
Organes de l'association	23
Direction.....	26
Finances.....	28

Avant-propos

La LITRA jette un regard rétrospectif sur l'exercice 2016/2017 avec une certaine satisfaction. Sa philosophie basée sur la volonté d'innover et d'exercer une influence dans le domaine politique a porté ses fruits. Comme l'année précédente avec l'initiative dite «vache à lait», on a essayé d'opposer le rail et la route en amont de la votation sur le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). La LITRA a apporté son soutien au projet FORTA, parce que sans les moyens financiers provenant de la caisse routière, les programmes d'agglomération extrêmement importants disparaîtraient à l'avenir. De plus, le FORTA a rappelé avec force que les TP routiers sont un autre pilier important des transports publics suisses, se caractérisant par un maillage serré. Les transports publics circulent en effet en majeure partie sur la route. Lors de la campagne de votation relative au FORTA, il tenait à cœur à la LITRA d'évoquer cet autre visage des TP suisses dont le fonctionnement est exceptionnel.

Le crédit d'engagement pour le trafic régional voyageurs a clairement montré l'importance des transports publics dans les régions rurales. Il y a un an déjà, dans le rapport de gestion de la LITRA, nous avons soulevé cette question: qu'est-ce que cela implique d'exiger de nouveaux gains d'efficacité dans les entreprises de TP et quelles seront les conséquences de nouvelles mesures tarifaires pour les transports publics de Suisse? Nous sommes convaincus que pour développer l'offre, il faut trouver un équilibre entre des indemnités plus élevées, des mesures tarifaires modérées et des

gains d'efficacité dans les entreprises de transport. Dans le même temps, nous observons avec intérêt les efforts entrepris pour améliorer la mise en réseau des usagers des transports. Le virage numérique de la Suisse va donc promouvoir de nouvelles technologies et applications en faveur d'une mobilité combinée. Le prochain grand débat politique sur l'offre de transports publics en Suisse s'annonce d'ores et déjà. Au quatrième trimestre 2017, l'Office fédéral des transports (OFT) ouvrira la consultation sur l'étape d'aménagement 2030/2035 du PRODES. Elle fera sûrement couler beaucoup d'encre. La LITRA suivra cet objet de très près.

L'exercice 2016/2017 a également été marqué par certains changements personnels et structurels. Peter Bieri, ancien conseiller aux États, qui a assumé la présidence de la LITRA pendant 18 ans, a passé le relais à Martin Candinas, conseiller national, pour la fin octobre 2016. Cet été, un changement de génération s'est également opéré au sein du secrétariat. Ursula Kocher, qui avait dirigé le service administratif durant de nombreuses années, est partie à la retraite, et Franziska Gaillard lui a succédé dans sa fonction. Nous sommes heureux que ces changements à la présidence et au secrétariat se soient passés de manière impeccable et nous réjouissons de relever les défis qui attendent les transports publics de Suisse avec une énergie renouvelée. Nous adressons une fois encore nos sincères remerciements à Peter Bieri et à Ursula Kocher pour toutes ces années de loyauté et d'engagement en faveur de la LITRA.

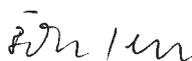
Berne, le 26 août 2017

Le président



Martin Candinas

Le directeur



René Böhlen

Le travail politique

Suivi des objets relevant de la politique en matière de transports

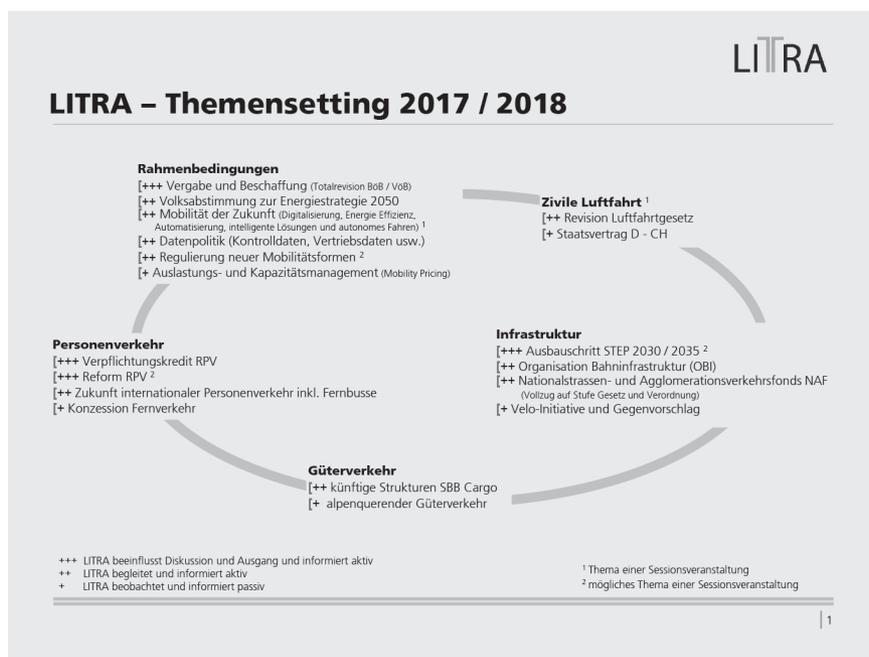
L'une des trois missions principales de la LITRA est d'analyser et de suivre les objets du Parlement fédéral ayant trait à la politique des transports. Cette tâche englobe la représentation des intérêts vis-à-vis des médias et des politiques, que cela soit par des documents de prise de position, des articles, des interviews, des exposés, des communiqués de presse, ou encore dans le cadre du soutien apporté à des interventions politiques ou des débats au Parlement. Nous l'avons menée à bien dans le but d'ancrer les défis dans le développement de la mobilité dans la société et en politique.

Le comité directeur a également défini les priorités thématiques de l'année pour l'association. Le secrétariat prendra ensuite en charge ces différents thèmes par le biais de mesures politiques ou de communication.

Financement de l'exploitation et entretien de l'infrastructure ferroviaire

Depuis la première grande réforme ferroviaire de 1999, le financement de l'exploitation et de l'entretien est régleménté par le biais d'un crédit cadre de quatre ans et d'une convention de prestations entre la Confédération et les CFF. Depuis 2011, une procédure similaire est applicable pour les chemins de fer privés. Depuis cette année, l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire est également financé au moyen du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Selon le mode de fonctionnement de ce fonds, il est en priorité question de l'exploitation et du maintien de la qualité des infrastructures, puis des projets d'aménagement. 38 entreprises ferroviaires en ont bénéficié.

Pour la période de paiement 2017 à 2020, le Conseil fédéral entrevoyait une enveloppe globale de 13,232 milliards de francs pour les dépenses planifiées non couvertes occasionnées par l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire et le financement des renouvellements. Par rapport à



Contexte thématique 2017–2018

«L'une des trois missions principales de la LITRA est d'analyser et de suivre les objets du Parlement fédéral ayant trait à la politique des transports.»

la période de quatre ans venant de se terminer, cela représente une augmentation de 2377 milliards de francs. Les fonds supplémentaires se justifient par le besoin accru relatif aux installations suivantes: voies, accès au chemin de fer et ouvrages d'art. Des moyens disponibles, environ trois quarts sont prévus sous la forme de contributions aux investissements (renouvellements). Sur les montants déjà fixés, les CFF percevront 7,6 milliards de francs, tandis que 4,9 milliards de francs seront versés aux chemins de fer privés. Les deux chambres ont accepté ce crédit cadre.

Révision partielle 1+ de la loi fédérale sur l'aviation

Au cours de l'année associative écoulée, le projet de loi relatif à la révision partielle 1+ de la loi fédérale sur l'aviation a également été discuté et adopté. Pour la deuxième des révisions partielles planifiées, le projet de loi se concentre surtout sur la réglementation des questions techniques. Cela englobe des domaines tels que l'amélioration de la sécurité, les nouveaux instruments de défense contre les attaques terroristes visant l'aviation civile, des procédures d'autorisation plus efficaces et de meilleures conditions cadres pour la coopération entre Skyguide et les autres prestataires de services de navigation aérienne.

Organisation de l'infrastructure ferroviaire

Par ailleurs, l'organisation de l'infrastructure (OBI) a été et reste un thème à traiter au sein du Parlement. Avec le projet OBI, le Conseil fédéral a proposé différentes mesures pour développer le système ferroviaire et traiter de manière équitable toutes les entreprises de transport ferroviaire (au niveau de l'accès à l'infrastructure ferroviaire). La désignation et l'ancrage légal d'une maîtrise de système dans le domaine des transports font partie des principales nouveautés devant être mises en œuvre avec le projet OBI. Lors des débats parlementaires ayant été menés à ce stade, elles se sont heurtées à une opposition assez importante. La question de savoir qui devra à l'avenir fixer les tarifs et l'assortiment dans les transports publics a donné lieu à certaines critiques.

Le Conseil national a délibéré sur le projet lors de sa session de printemps 2017 et décidé de le renvoyer au Conseil fédéral. Le Conseil des États a au contraire refusé le renvoi, mais il entrevoit également un besoin d'optimisation du projet du Conseil fédéral. Ainsi, l'objet retourne devant le Conseil national.

«La décision du Parlement est donc clairement favorable à un trafic régional performant et couvrant tout le territoire.»

Financement du trafic régional voyageurs

Le trafic régional voyageurs (TRV) doit bénéficier à partir de 2018 d'une plus grande certitude dans la planification du financement. Ainsi, le Conseil fédéral a proposé au Parlement de fixer les indemnités de la Confédération pour quatre ans désormais dans le cadre d'un crédit d'engagement. Ce changement n'a pas suscité de débats importants. Le montant du crédit a toutefois été controversé au Parlement. Après le Conseil des États, le Conseil national a également décidé de mettre à disposition 144 millions de francs de plus de la part de la Confédération pour les indemnités.

Le financement du trafic régional pour les années 2018 à 2021 est ainsi garanti et assuré grâce à la clé de financement éprouvée. La décision du Parlement est donc clairement favorable à un trafic régional performant et couvrant tout le territoire. En amont des délibérations au sein du Conseil des États et national, la LITRA s'est engagée avec l'UTP en faveur de l'augmentation de la contribution fédérale. Ainsi, la LITRA se réjouit de la décision du Parlement en faveur d'un trafic régional voyageurs performant et couvrant tout le territoire.

La LITRA a un bon réseau. Le président et le directeur entretiennent depuis de longues années de bonnes relations avec les responsables politiques, les Offices fédéraux, les organisations des transports publics et les entreprises privées qui s'intéressent de manière approfondie aux questions de politique des transports en Suisse. La LITRA échange régulièrement avec les secrétariats généraux des partis politiques et au niveau cantonal avec la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) et la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP). Sur le plan communal, elle a des contacts réguliers avec l'Union des villes suisses et l'Association des Communes Suisses (ACS).

Les autres organisations partenaires de la LITRA sont: AEROSUISSE, ATE Association transports et environnement, Touring Club Suisse (TCS), ASTAG, Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB), Association Initiative des Alpes, OUESTRAIL et routesuisse. Nous profitons de cette tribune pour remercier tous nos partenaires pour leur collaboration efficace et précieuse.

Campagne de votation pour le FORTA

Au cours de l'année écoulée, la campagne en faveur du OUI au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) a sollicité de nombreuses ressources en personnel de la LITRA. Avec le FORTA, le réseau routier national peut rester fonctionnel sur le marché en croissance de la mobilité. Les routes ne jouent pas uniquement un rôle essentiel pour les transports individuels, mais aussi pour les TP, qui se font en général sur la route, que ce soit en bus, en trolleybus ou en tram. Comme pour le trafic ferroviaire, les étapes d'aménagement du réseau routier national doivent être planifiées de manière échelonnée à l'avenir. Entre 9 et 12 % des dépenses FORTA doivent être prévues pour le trafic d'agglomération. Les villes et agglomérations concentrent 70 % du trafic et plus de 90 % des embouteillages. Les programmes d'agglomération poursuivent une vision globale et couvrent ainsi des mesures pour le trafic en bus, en tram, automobile, cycliste et piétonnier. Ils sont ouverts aux innovations techniques. Nous nous assurons que les moyens provenant du FORTA sont utilisés là

où le besoin d'action est le plus urgent et où l'effet obtenu est le plus grand.

L'arrêté sur le réseau est mis en œuvre avec la nouvelle base de financement. Ainsi, près de 400 km de tronçons cantonaux existants sont intégrés au réseau routier national. L'arrêté sur le réseau assure au final un réseau routier national couvrant tout le territoire, qui relie tous les cantons, ainsi que les régions de montagne et régions périphériques.

La LITRA s'est engagée efficacement au sein du comité de la campagne du OUI et a organisé sa propre conférence de presse avec l'UTP. Le comité a été dirigé par routesuisse et a rassemblé des associations automobiles, des associations communales, la LITRA et l'UTP. Le 12 février 2017, les électeurs suisses et tous les cantons ont dit oui à l'arrêté sur le réseau pour la création d'un Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) à une nette majorité de 61,9 %.



Entre 9 et 12 % des dépenses FORTA doivent être prévues pour le trafic d'agglomération.

Activité d'information

Publications

Au cours de l'année associative 2016/2017, la LITRA a édité les trois Séries jaunes et une publication Prix LITRA. Tout comme le rapport de gestion 2015/2016, ces publications ont fait peau neuve. Elles paraissent maintenant en une seule version compacte bilingue allemand-français.

Série jaune n° 33 – Offre et prix des transports publics suisses en comparaison internationale

Le rapport prix-prestations des transports publics suisses est-il adéquat? Lors de nombreuses prises de position en rapport avec les adaptations générales de tarif 2017, certaines critiques ont été émises, selon lesquelles les augmentations de prix compromettraient peu à peu la position des TP en Suisse et que les TP coûteraient d'ores et déjà trop cher. Les gens qui soutiennent cette position oublient souvent que les offres des transports publics ont été fortement développées au cours de ces 20 dernières années. Dans le trafic régional précisément, de nombreuses améliorations de l'offre ont été

obtenues grâce au système de financement bien équilibré entre financement par l'utilisateur et financement public. Les transports publics coûtent-ils effectivement trop cher dans ce pays? C'est à cette question précisément qu'on cherche à répondre la publication LITRA et la nouvelle étude, dont la première version avait été réalisée en 2013. Conclusion: les prix se situent dans la moyenne des pays analogues. À cela vient s'ajouter le fait que l'offre des TP de Suisse est de qualité car elle se classe parmi les premières en termes de réseau, de densité et de ponctualité.

Série jaune n° 34 – Stratégie énergétique 2050 des transports publics – une visite de l'atelier

Le programme «Stratégie énergétique 2050 des transports publics (SETP 2050)» doit augmenter l'efficacité énergétique et l'utilisation des énergies renouvelables dans les transports publics. Le message est clair: les transports publics n'ont de loin pas exploité tout leur potentiel en matière d'efficacité énergétique et ils offrent une plateforme de premier



Photo 1: Un tram passant la carte de l'efficacité – une bonne chose pour l'environnement, les passagers et les budgets municipaux. (Source: BCT)



Photo 2: Le tram Trolley de la BCT consommant un litre d'énergie de moins que la génération précédente de véhicules. (Source: BCT)

Transport urbain – trams et trolleybus

Vision: la ville du futur verra à l'électrique
L'électrification de l'énergie et par conséquent des véhicules eux-mêmes ont été proposés plusieurs fois au cours de l'histoire. L'électrification de la traction dans une multitude de publications et de conférences scientifiques, d'innovation doit permettre de réduire les émissions de CO₂ et d'augmenter la sécurité énergétique. Les entreprises de transport urbain suivent les pistes techniques les plus diverses. Sur le plan énergétique, le choix ne peut être réalisé que si l'électricité est produite par des sources renouvelables. Ainsi, le soleil, le vent, le biomasse ou de plus long terme le géothermie. Les entreprises de transport peuvent aussi produire elles-mêmes cette énergie renouvelable dans une optique de durabilité. Les villes et les agglomérations doivent être plus conscientes de leur consommation et de leur électrification. Les véhicules sont dotés et de réseaux de lignes qui assurent à leur fonctionnement. Les avantages des véhicules électriques sont évidents: ils permettent un trafic de véhicules silencieux, sans de supporter quasi aucunement les émissions et de réduire

2008, l'entreprise a acquis des trams Trolley. Ces trams consomment un litre de moins que les trams existants. La BCT a analysé les données énergétiques du tram Trolley sur une distance parcourue de 100 000 kilomètres. Les chiffres détaillés (enroulé) figurent ci-après.

	MWh
Énergie consommée	1009
– pour les trams	790
– pour les systèmes auxiliaires, le chauffage et la climatisation	209
Énergie récupérée	-547
– pour énergie fournie aux systèmes auxiliaires	55
– pour énergie fournie à d'autres véhicules	202
Énergie effectivement consommée	712

Exemple: les trams à récupération d'énergie réduisent la consommation d'un tiers
La récupération d'énergie est déjà courante sur les trams, en n'est pas encore le cas pour les trolleybus. Le tram Trolley de la BCT peut charger la batterie. Depuis

Tableaux: consommation et récupération d'énergie du tram Trolley (Source: BCT)
Un avantage particulier: le tram Trolley est équipé d'un double étage, ce qui permet un meilleur équilibre.

est d'un système de chauffage et de ventilation beaucoup plus efficace que la ventilation d'un tram. Cela réduit le besoin de chauffage et de ventilation ainsi que le poids et les coûts de construction des véhicules des parties en raison d'une moindre suspension dans le véhicule. Le chauffage est assuré au moyen de brûleurs à gaz au lieu de brûleurs à gaz au méthane.

Cependant, la récupération de l'énergie n'est pas seulement le processus de l'efficacité énergétique d'un véhicule. Il faut définir un concept global en matière d'efficacité énergétique. C'est un facteur de succès déterminant et important qui doit être considéré. L'efficacité énergétique est un concept global qui permet de réduire la consommation d'énergie de moins que la génération précédente de véhicules. (Source: BCT)

travaux à un point plus élevé de niveau. Par ailleurs, la BCT a aussi étudié l'impact d'un accumulateur d'énergie ou supercondensateur à l'efficacité de son réseau de lignes pour collecter l'énergie excédentaire. Ce concept est en outre dans le cadre de la rénovation du tramway (appelé Modernisierung de la BCT).

Exemple: comment par passer le propre entreprise sous le temps
Des analyses réalisées en 2011 par les Transports publics bernois (TCL) ont montré, le parc de véhicules (100%) et les bâtiments (15%) reculent des potentiels d'économie d'énergie. Les TC, ont procédé à des opti-

Série jaune n° 34 – Stratégie énergétique 2050 des transports publics – une visite de l'atelier

ordre pour le développement de technologies et d'innovations. Que cela soit avec des trams équipés de systèmes de récupération chez Baselland Transport AG, avec l'isolation thermique dans les bus des transports publics lausannois ou par la conduite adaptative dans les trains, les entreprises de transports publics de Suisse mettent tout en œuvre pour continuer d'améliorer leur efficacité énergétique, dans le trafic urbain comme dans le trafic régional et grandes lignes.

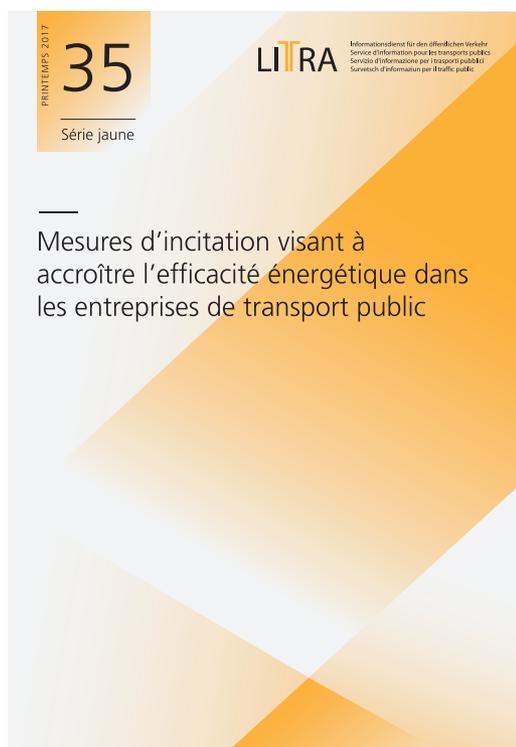
Série jaune n° 35 – Actions incitatives pour les mesures relatives à l'accroissement de l'efficacité énergétique

Dans la Série jaune «Actions incitatives pour les mesures relatives à l'accroissement de l'efficacité énergétique», les autorités fédérales sont en première ligne en tant qu'acteurs de la politique énergétique. Quelles mesures peuvent-elles prendre pour inciter les entreprises de transports publics à améliorer leur efficacité énergétique? Ainsi, des

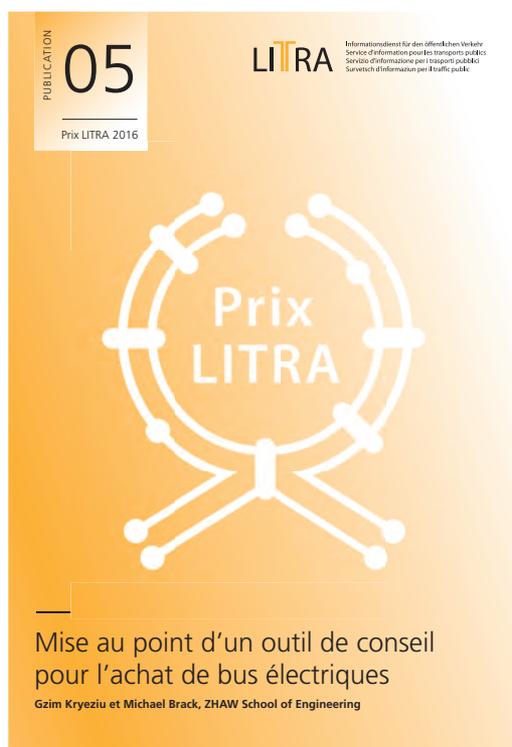
efforts accrus sont envisageables pour que l'efficacité énergétique et l'autoproduction d'énergie renouvelable deviennent des valeurs clés pour ces entreprises. Sur le plan technique, des incitations peuvent être créées pour que tous les véhicules ferroviaires soient équipés d'un appareil de mesure d'énergie. Le rôle des pouvoirs publics est multiple et varié et la liste des options est longue. La Série jaune «Actions incitatives pour les mesures relatives à l'accroissement de l'efficacité énergétique» repose sur une étude réalisée par ECOPLAN sur mandat de l'Office fédéral des transports (OFT).

Publication du Prix LITRA n° 5 – Mise au point d'un outil de conseil pour l'achat de bus électriques

Combien coûte l'acquisition d'autobus électriques, quand est-elle rentable, dans quelles circonstances est-elle plus avantageuse ou plus coûteuse que celle d'autobus diesel, à hydrogène ou hybrides? Les autobus électriques pour une utilisation à grande



Série jaune n° 35 – Actions incitatives pour les mesures relatives à l'accroissement de l'efficacité énergétique



Publication du Prix LITRA n° 5 – Mise au point d'un outil de conseil pour l'achat de bus électriques

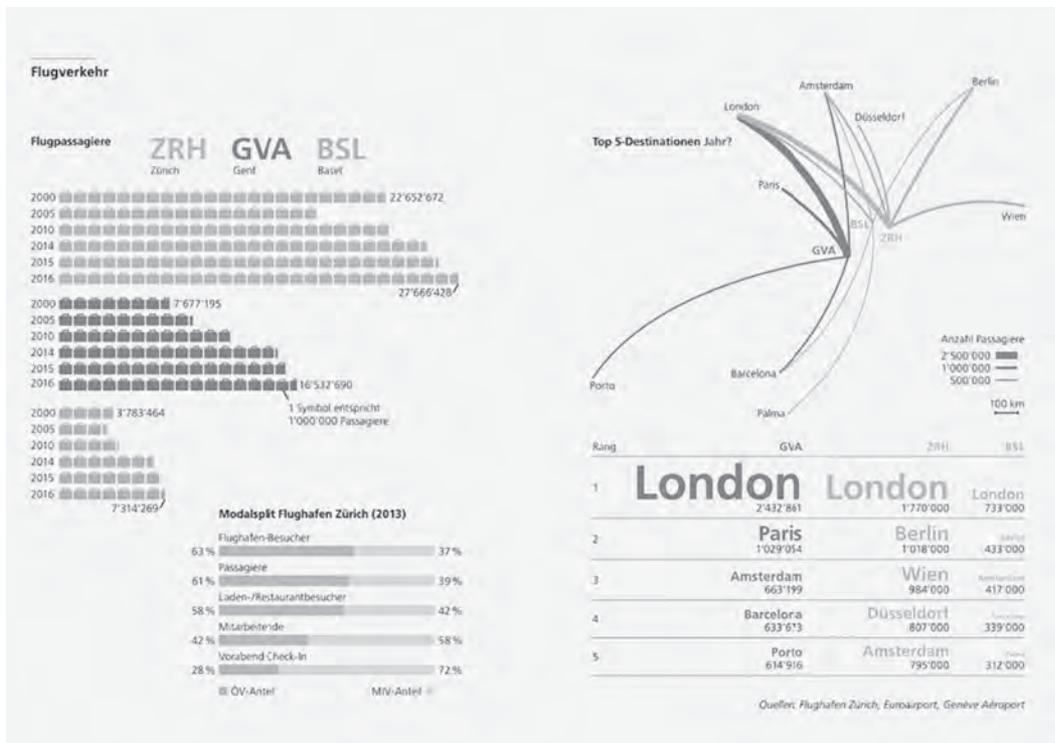
échelle en sont actuellement au stade du développement et de l'optimisation. Michael Brack et Gzim Kryeziu, les lauréats du Prix LITRA 2016, ont cherché à déterminer avec précision combien coûteraient l'achat et l'exploitation des différents bus en fonction de leurs modèles de propulsion. Dans leur travail de bachelor «Développement d'un outil de conseil pour l'acquisition d'autobus électriques», ils ont développé un outil décisionnel à l'intention des responsables du domaine des achats. Le travail fournit des renseignements très concrets sur les inconvénients des bus électriques en termes de coûts (à ce stade) et les paramètres qui influent sur ceux-ci. La publication du Prix LITRA présente le travail sous une forme abrégée et propose deux tribunes intéressantes de CarPostal Suisse SA et Hess AG.

La publication du Prix LITRA n° 5 et les n° 33 à 35 des Séries jaunes peuvent être téléchargées sur litra.ch. Des exemplaires imprimés peuvent être commandés auprès du secrétariat, dans la limite des stocks disponibles.

Publications périodiques

«Les transports en chiffres» – Édition 2017

La brochure «Les transports en chiffres» est la publication de la LITRA qui présente le plus gros tirage et est la plus demandée. Elle est distribuée et lue «dans le monde entier». La LITRA publie chaque année des séries de chiffres qui englobent la mobilité globale. L'édition de cette année a subi quelques modifications. Pour la première fois, des chiffres détaillés sont présentés sur le trafic aérien en Suisse. De quelle manière les mouvements aériens ont évolué dans les trois aéroports nationaux de Suisse? Quelles sont les destinations phares? Qui se déplace par quel moyen de transport pour se rendre à l'aéroport? Grâce aux chiffres que l'aéroport de Zurich met désormais à notre disposition, nous sommes maintenant en mesure d'en parler. Les chiffres sur le trafic pendulaire sont également présentés dorénavant, tandis que la partie dédiée à la mobilité en Europe a été légèrement étoffée. La brochure paraît chaque année en allemand et en français.



L'édition 2017 de «Les transports en chiffres»

L'édition 2017 de «Les transports en chiffres» a fait peau neuve. De nombreuses présentations ont été revues et nous informons dorénavant aussi de chiffres actuels sur le trafic aérien. Tous les exemplaires de ces dernières années sont disponibles sur litra.ch ou au secrétariat sous la forme d'imprimés, dans la limite des stocks disponibles.

Présentation de la politique des transports en cours

La «Présentation de la politique des transports en cours» de la LITRA permet de se tenir constamment informé des objets de politique des transports en cours de délibération au Parlement suisse. Depuis 2010, elle permet à nos membres et à d'autres acteurs de la politique des transports de se tenir au courant.

Selon le principe «On ne change pas une équipe qui gagne», nous continuons à mettre l'accent sur des informations pondérées et ne cherchons pas à exprimer des opinions orientées politiquement: les lecteurs doivent savoir sur quoi portent les projets présentés et connaître les points sujets à controverse. Nous travaillons avec un souci constant d'objectivité et d'exhaustivité.



«Présentation de la politique des transports en cours»

Il est possible de s'abonner à la «Présentation de la politique des transports en cours» au format électronique sur litra.ch. Tous les exemplaires de ces dernières années sont disponibles sur litra.ch.

Revue de presse

De nos jours, le mix media présente une grande diversité et se caractérise par la concision et l'instantanéité. D'abord avec la «Chronique des transports», puis avec la «Revue de presse», la LITRA a rassemblé les articles des médias les plus pertinents sur le thème prioritaire de la mobilité. La revue de presse a paru en mai 2017 pour la dernière fois. Comme nous l'avons fait jusqu'ici, nous continuerons à nous intéresser aux sujets relatifs aux transports sur notre site Internet, ainsi que sur Facebook et Twitter.

Communication électronique et médias sociaux

Depuis l'été 2015, nous sommes présents sur Twitter pour informer des sujets d'actualité, surtout en rapport avec la mobilité de demain. L'année passée, nous avons pu augmenter en permanence notre nombre de followers et ainsi, nous avons des échanges virtuels avec nos membres et nos sympathisants. Nous faisons également un usage plus intensif du canal Facebook depuis l'été 2016, où nous faisons entre autres de la publicité pour nos publications et présentons nos communiqués de presse et nos actualités. Depuis le début de 2017, nos posts sur Facebook et Twitter ont également été intégrés à la page de démarrage de litra.ch, ce qui permet de prendre connaissance en un coup d'œil de nos activités sur les réseaux sociaux.

Le site Internet de la LITRA est la base permettant de communiquer toutes les informations électroniques. Inscriptions aux colloques de sessions, courses d'information et assemblées des membres, publications de communiqués de presse ou appels à candidatures pour le Prix LITRA, tout passe par le site. Notre système de gestion de contenus (CMS) nous évite un grand travail d'envoi d'e-mails et de pièces jointes. Nous sommes en mesure de gérer efficacement notre site Internet et de placer de nouveaux contenus. Des outils d'évaluation simples nous permettent d'examiner quels sont les formats de communication qui reçoivent le meilleur accueil et où nous avons un potentiel d'amélioration. Au cours de l'année sous revue, nous avons procédé à la migration de notre système de gestion de contenus existant vers un système doté de nouvelles fonctions et d'une application plus efficace pour les

sites Internet plurilingues. Le site Internet litra.ch comptabilise environ 4000 visites par mois.

Il est désormais documenté aussi dans la collection Archives Web Suisse. La Bibliothèque nationale suisse (BN) se fixe depuis quelque temps pour objectif de documenter l'évolution des sites Internet au fil des ans et des décennies. La collection Archives Web Suisse rassemble les contenus de sites Internet qu'elle juge importants pour les préserver et les mettre à disposition à long terme.

Extranet

L'Extranet reste à disposition de nos membres et leur propose notamment des informations sur les dates importantes concernant la LITRA, des exposés ou des présentations, ainsi que des archives. Ils y ont aussi accès à une galerie photos avec l'un ou l'autre instantané de nos manifestations.

Relations publiques

Le travail actif de relations publiques au cours de l'exercice 2016/2017 reflète l'une des missions principales de la LITRA, à savoir «informer». Par le biais de plusieurs communiqués, nous avons été en mesure de présenter aux médias suisses et aux organisations intéressées des preuves impressionnantes des performances des transports publics. De plus, nous avons réussi à faire parler du Prix LITRA dans les médias. Le communiqué de presse sur la statistique sur l'utilisation du rail de l'Union internationale des chemins de fer continue à susciter le plus d'écho dans les médias.

Dans le cadre de la campagne de votation sur le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), la LITRA avait organisé conjointement avec l'UTP une conférence de presse le 18 janvier 2017 à Berne, qui a trouvé un large écho dans les médias. Parmi les orateurs, il y avait des représentants de CarPostal Suisse, de BERNMOBIL et des Verkehrsbetriebe Luzern (vbl), qui avaient aimablement mis à disposition deux bus pour la photo.



La LITRA s'est engagée en faveur du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) et a tenu une conférence de presse le 18 janvier 2017.

Communiqués de presse parus en 2016/2017

16/08/16	« Statistique 2015 de l'UIC sur le rail: la Suisse reste la championne d'Europe des voyages en train » – Communiqué de presse en rapport avec l'édition 2016 de la brochure Les transports en chiffres de la LITRA
24/08/16	« Les transports en chiffres de la LITRA, édition 2016: les chiffres des transports publics suisses » – Communiqué de presse sur l'édition 2016 de la brochure Les transports en chiffres de la LITRA
29/09/16	« Prix LITRA 2016: distinction de jeunes expertes de la mobilité » – Communiqué de presse sur la remise du Prix LITRA 2016
29/09/16	« Martin Candinas devient président de la LITRA » – Communiqué de presse sur le changement à la présidence de la LITRA et le passage de flambeau entre Peter Bieri et Martin Candinas
07/11/16	« Nouveau reporting trimestriel des chemins de fer de la LITRA et de l'UTP » – Communiqué de presse sur le reporting trimestriel 3116
22/11/16	« Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA): la LITRA s'engage en faveur d'un OUI à FORTA le 12 février 2017 » – Communiqué de presse relatif au positionnement de la LITRA concernant le FORTA
23/11/16	« La Confédération doit participer davantage au financement du trafic régional voyageurs » – Communiqué de presse sur le positionnement de la LITRA et de l'UTP concernant le crédit d'engagement TRV
01/12/16	« Le prix suisse FLUX décerné pour la dixième fois: Delémont est Le nœud de correspondance d'or » – Communiqué de presse sur la remise du FLUX 2016
18/01/17	« Un OUI à FORTA est un oui aux TP dans les agglomérations » – Communiqué de presse sur la conférence de presse donnée par la LITRA et UTP en rapport avec la votation FORTA du 12 février 2017
01/02/17	« Financement du trafic régional voyageurs: la commission du Conseil des États suit l'UTP et la LITRA » – Communiqué de presse relatif à la décision de la CTT-E d'augmenter le crédit d'engagement TRV
06/02/17	« Reporting trimestriel des chemins de fer 0416: nette hausse de la prestation » – Communiqué de presse sur le reporting trimestriel 0416
12/02/17	« Le OUI à FORTA est aussi un oui aux transports publics » – Communiqué de presse sur le résultat de la votation FORTA du 12 février 2017
03/05/17	« L'UTP et la LITRA se réjouissent de la hausse de la contribution fédérale au trafic régional » – Communiqué de presse relatif à la décision du Conseil national d'augmenter le crédit d'engagement TRV
09/05/17	« Rapport trimestriel des chemins de fer 0117: les personnes-kilomètres en croissance permanente » – Communiqué de presse sur le reporting trimestriel 0117

Exposés

Les exposés et les conférences constituent une autre activité prioritaire de la LITRA.

Sélection de conférences de l'année 2016/2017

15/09/16	La politique des transports en Suisse – Chambre de commerce Rhénanie-du-Nord-Westphalie · Conférence de Peter Bieri
09/02/17	Connexion ferroviaire à grande échelle dans l'espace métropolitain de Zurich – Groupe de travail Mobilität de la région métropolitaine de Munich en coopération avec la ville de Zurich · Conférence de René Böhlen
07/06/17	Coup d'œil dans la salle des pas perdus – Cours de formation continue login, Olten · Conférence de René Böhlen

«Le prix FLUX est l'une des distinctions les plus prestigieuses des transports publics.»

Autres prestations de services et missions

Le directeur enseigne à la Haute École de Lucerne dans le CAS «öv für Quereinsteiger» (les TP pour les personnes venant d'un autre secteur professionnel) et à l'École internationale de Tourisme de Zurich (IST). Il intervient en tant qu'expert aux examens fédéraux de gestionnaire TP.



Le FLUX rend hommage à une commune coresponsable de la conception du Nœud de correspondance.

Il représente par ailleurs la LITRA dans le jury du «FLUX – Nœud de correspondance d'or». Le prix FLUX est l'une des distinctions les plus prestigieuses des transports publics. Il récompense un nœud de communication convaincant, tant du point de vue des clients que de celui de l'exploitation et de la conception. CarPostal, l'ATE Association transports et environnement et l'UTP décernent le prix FLUX chaque année.

La LITRA organise une visite annuelle de Swissrail dans le bâtiment du Parlement. Cette année, les échanges entre les parlementaires, les chefs d'entreprise de l'industrie ferroviaire et la directrice de Swissrail sur les questions de politique économique ont eu lieu pendant la session d'hiver du Parlement fédéral.

Manifestations

Assemblée des membres et forum des transports, 29 septembre 2016

Les membres de la LITRA se sont réunis le 29 septembre 2016 à l'occasion de la 80^e assemblée des membres ainsi que pour le forum des transports consécutif. Dans son allocution, le président et ancien conseiller aux États Peter Bieri a commencé par féliciter la jubilaire. La LITRA a été créée en 1936 et s'appelait alors «Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic» (= LITRA), en allemand «Schweizerische Liga für rationelle Verkehrswirtschaft», et en 1977, elle a changé de nom pour devenir «LITRA - Service d'information pour les transports publics». Il est intéressant de se replonger dans l'histoire et de comprendre la motivation suscitée par la création de la LITRA en 1936: après un verdict populaire négatif au sujet de la loi sur la répartition du trafic, des personnalités politiques de tous les bords, dont un ancien conseiller fédéral, s'étaient retrouvées avec des experts des transports, des dirigeants économiques et des chefs d'entreprise pour élaborer une nouvelle Constitution. Dans le cadre d'une initiative populaire déposée avec succès (plus de 380 000 signatures récoltées), la Constitution devait être modifiée comme suit: «La Confédération règle le transport des marchandises au moyen de véhicules à traction mécanique conformément aux besoins de l'économie nationale. À cet effet, elle pourvoit à ce que les transports de marchandises à longue distance s'effectuent essentiellement par chemin de fer.» L'intention à l'origine de la création de la LITRA conserve aujourd'hui encore toute son actualité dans la mesure où la LITRA a constamment poursuivi cette approche globale d'une politique des transports combinée. L'orientation est donc restée la même. De même, la réunion de représentants des entreprises de transport, ainsi que des milieux politique, économique et scientifique, qui s'engagent en faveur des intérêts des différents modes de transport, reste un fondement actuel et porteur de sens.

Après ce trait d'union captivant avec l'histoire de la LITRA, le président a porté un éclairage sur la politique des transports du présent. L'année qui vient de s'écouler, mais aussi l'avenir proche et celui plus lointain, incitent à s'entretenir au sujet des jalons importants à poser dans les différents domaines des transports. En 2016, la LITRA avait

adopté la devise: «Ancrer la mobilité dans la société et la politique». La mobilité a sans aucun doute été à plusieurs reprises dans la ligne de mire de l'opinion publique. Nous nous souvenons avant tout bien sûr avec plaisir de l'inauguration réussie du tunnel de base du Saint-Gothard le 1^{er} juin 2016. Peter Bieri a honoré l'ouvrage du siècle comme étant l'expression de la précision suisse, de la force d'innovation et de la fiabilité.

Ensuite, le président de la LITRA a osé changer de perspective et de l'intérieur de la montagne, il a porté son regard vers le ciel bleu pour évoquer les défis face auxquels se trouve actuellement le trafic aérien. Nous considérons que le trafic aérien fait partie des transports publics, c'est pourquoi il doit disposer d'un hub national performant.

Même s'il n'y a pas eu d'événement séculaire à fêter sur la route, Peter Bieri est revenu sur les deux votations populaires de l'année passée. Ainsi, en février 2016, le peuple a accepté la construction d'un second tube au Gothard à une majorité de 57 %. Et en juin 2016, il s'est rendu aux urnes pour se prononcer sur l'initiative populaire «Pour un financement équitable des transports», appelée l'initiative vache à lait. Plus de 70 % des citoyens et tous les cantons ont rejeté cette initiative. Cela s'explique par le fait que la demande ne proposait aucune solution mûrie en termes de politique fédérale et aurait inévitablement entraîné une série d'économies importantes au niveau des autres responsabilités publiques. Le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) est la réponse adéquate à apporter face au défi d'un futur financement durable de la circulation routière. Peter Bieri a alors osé faire un saut encore plus important dans l'avenir et cité les toutes dernières perspectives d'évolution du trafic en Suisse que l'Office fédéral du développement territorial a calculées à l'horizon 2040 en collaboration avec d'autres Offices fédéraux. Il en ressort que la croissance de la mobilité des personnes et des marchandises se poursuivra, quel que soit le mode de transport. Cela s'explique par l'évolution démographique et le développement économique présumés. Comme l'espace et les moyens financiers sont limités et que bien souvent la mobilité est en conflit avec l'environnement du point de vue des objectifs à atteindre, nous n'avons

d'autre choix que celui de concevoir des innovations et de les mettre en œuvre dès lors que nous les jugeons bonnes. En tant que représentants des transports publics, nous nous devons d'observer qu'un transfert de la répartition modale (modal split) en faveur des TP se dessine, tant dans le trafic voyageurs que dans le transport de marchandises. Il s'agit d'un défi à relever pour la LITRA, qui déploie son activité dans ce secteur. Compte tenu des délais de planification à prévoir, des délibérations politiques et des très longues durées d'utilisation des infrastructures, il convient de poser à temps les jalons pour l'avenir. Le président Peter Bieri a terminé son discours par la citation suivante, qui indique la voie à suivre: «Façonner l'avenir, c'est se préparer à être à la hauteur des défis».

L'élection du président et du vice-président, ainsi que les élections de renouvellement de tous les membres du comité, figuraient à l'ordre du jour de la partie statutaire de la 80^e assemblée des membres.

L'assemblée devait en outre désigner le président de la LITRA. Si l'on remonte aux débuts de la LITRA, ce mandat a toujours été assumé par un membre actif du Parlement fédéral. Peter Bieri, ancien conseiller aux États, avait annoncé sa démission il y a bien longtemps, après avoir occupé cette fonction pendant 17 ans. Le comité directeur s'est sérieusement penché sur la question de la réélection lors de plusieurs séances et entrevues. Toute la difficulté résidait dans le fait de pouvoir trouver quelqu'un qui ait des affinités avec les TP, soit disposé à considérer la mobilité dans sa globalité, ait une personnalité largement acceptée et animée par une volonté d'intégration, et soit capable de convaincre par sa crédibilité, au Parlement et lors de ses apparitions publiques. Une condition était essentielle pour le comité directeur: il fallait que le président de la LITRA soit un membre expérimenté de la Commission des transports et des télécommunications compétente sur les questions de transports publics au sein de l'une des deux chambres parlementaires. Le comité directeur a proposé à l'assemblée des membres d'élire Martin Candinas, conseiller national des Grisons. Martin Candinas, né en 1980, habite avec sa femme et ses trois enfants à Coire, et il lui arrive de séjourner à Rabiús dans la Surselva, d'où

il est originaire. Après avoir obtenu sa maturité commerciale, il a suivi une formation pour devenir spécialiste en assurances sociales et est titulaire du brevet fédéral. Il exerce une fonction dirigeante dans une assurance-maladie. Martin Candinas est membre actif du comité de la LITRA depuis quatre ans déjà. L'assemblée des membres a élu Martin Candinas président de la LITRA à l'unanimité.

L'élection du président a été suivie par celle du vice-président. Ce mandat est traditionnellement occupé par un représentant de l'industrie. L'assemblée des membres a réélu Peter Spuhler vice-président à l'unanimité.

Les membres du comité ont également été réélus. Selon les statuts, le comité de la LITRA compte au maximum 50 membres, dont la moitié provient en général des entreprises et l'autre moitié de la politique. Il faut admettre que ce nombre est extraordinairement élevé, mais qu'il découle notamment du grand intérêt témoigné pour notre organisation, ce qui est réjouissant, et que nous ne voulons pas contrarier inutilement cette bonne volonté. Le comité assume ses obligations statutaires. Pour diriger la LITRA, nous avons un comité directeur composé de sept personnes et une commission des finances de quatre personnes, au sein de laquelle siègent le président de la LITRA et des spécialistes de nos entreprises membres.

La LITRA remercie les membres ayant quitté le comité pour leur grand soutien et leur engagement en faveur des transports publics.

- Amacker Hans, ancien président des Chemins de fer rhétiques SA, † 2016
- Bieri Peter, ancien président LITRA, ancien conseiller aux États ZG
- Fehr Jacqueline, ancienne conseillère nationale ZH, conseillère d'État ZH, direction de la justice et de l'intérieur
- Germanier Jean-René, ancien conseiller national VS
- Hodgers Antonio, ancien conseiller national GE, conseiller d'État GE, département de l'aménagement, du logement et de l'énergie
- Imoberdorf René, ancien conseiller aux États VS

- Michel Matthias, conseiller d'État ZG, direction de l'économie publique, ancien président CTP
- Savary Géraldine, conseillère aux États VD
- Theiler Georges, ancien conseiller aux États LU
- Weidmann Ulrich, vice-président Personnel/Ressources EPF Zurich

L'assemblée des membres a réélu le comité pour quatre ans. La photo du comité au grand complet figure à la page 23–25.

Pour la cinquième fois, le Prix LITRA a été décerné en grande pompe dans le cadre de notre assemblée des membres, et un discours d'éloge à cette occasion été prononcé par le professeur Peter Knoepfel, chaire Politiques publiques et durabilité, IDHEAP Lausanne, en tant que membre du jury.

Le forum des transports qui s'est tenu après la partie statutaire a été couronné par un exposé de haut vol de Madame la conseillère fédérale Doris Leuthard. La cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a dépeint la politique menée par la Suisse dans le domaine des transports et jeté un éclairage sur les défis qui découlent du virage numérique et de l'augmentation croissante de la demande de mobilité. Il est apparu clairement que les nouvelles technologies peuvent précisément être testées et introduites efficacement dans le contexte de la mobilité.

Après le forum des transports, pendant le dîner, tous les membres ont pris congé de manière honorable de Peter Bieri, le neuvième président dans l'histoire de la LITRA, et lui ont témoigné toute leur reconnaissance. Dans son éloge intitulé «Mit Leib und Seele für den öv Schweiz» (corps et âme pour les TP de Suisse), Stéphane Wettstein, membre du comité directeur et directeur général de Bombardier Transportation (Switzerland) AG, a rendu hommage aux services inestimables rendus par Peter Bieri.

Peter Bieri a assumé la présidence de la LITRA pendant 17 ans et a siégé au Conseil des États pour le canton de Zoug pendant 21 ans. Dans ces deux fonctions, mais aussi en tant que membre de longue date de la Commission des transports du Conseil des États, il s'est investi sans compter en faveur des transports publics de Suisse et a mis ses grandes compétences spécialisées au service de cette cause. L'approche globale d'une politique des transports combinée lui a toujours tenu à cœur, et il l'a mise en œuvre avec succès dans son travail en rapport avec la réforme des chemins de fer 2.

Très tôt déjà, il s'était engagé en faveur du fonds d'infrastructure en tant que président de la commission «Financement du trafic d'agglomération» instituée par le chef du DETEC de l'époque. Le financement de l'infrastructure des transports par un fonds était et reste un modèle de réussite sur le plan politique. Car le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) a été à l'origine de la création du nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) en ce qui concerne le chemin de fer, et pour ce qui est des routes, il a permis la naissance du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Peter Bieri a participé dans une mesure déterminante à la naissance des deux modèles de financement reposant sur une large assise et s'est fortement engagé dans ce sens.

Le président de la LITRA a joué un rôle actif, non seulement lors de la votation populaire sur le projet FAIF, mais aussi lors de la campagne d'opposition à l'initiative vache à lait.

Pour Peter Bieri, permettre à la mobilité de poursuivre son développement a toujours été une préoccupation majeure. C'est pourquoi il a constamment cherché à obtenir l'assentiment constructif de tous les modes de transport et acteurs politiques.

Peter Bieri a toujours su montrer que les transports publics s'opèrent sur le rail, sur la route, mais aussi dans les airs en tant que troisième dimension. Sous sa présidence, la LITRA a évolué pour devenir une organisation au service des transports publics de notre pays jouissant d'une considération à l'échelle nationale. Nous devons ce développement à l'énorme engagement de Peter Bieri, une personne sérieuse et réfléchie, de même qu'à sa passion pour la LITRA. Il a marqué la LITRA de son empreinte, et la LITRA a tout de suite été associée à son nom. Nous profitons de cette occasion pour remercier très sincèrement notre ancien président Peter Bieri pour son travail infatigable pour le compte de notre association.

Certains de ses nombreux compagnons de route de la politique des transports suisse se sont replongés de manière divertissante, par un message vidéo, dans leurs années d'action commune avec Peter Bieri. Et clairement, l'eau-de-vie de Zoug était omniprésente dans cette rétrospective. Pendant sa présidence, Peter Bieri a offert de nombreuses bouteilles de kirsch comme cadeau aux hôtes et intervenants, en en faisant ainsi un emblème des manifestations de la LITRA.

Une nouvelle ère commence pour la LITRA, y compris en ce qui concerne la provenance des cadeaux. Martin Candinas, le président fraîchement élu de la LITRA, en a fait la démonstration dès le début en remettant à Peter Bieri un cadeau à base de spécialités régionales du canton des Grisons. Dans son discours d'intronisation, Martin Candinas a notamment insisté sur les principaux défis qui attendent les transports publics de Suisse et a surtout mis l'accent sur la croissance du trafic au cours de ces prochaines années et la nécessité d'un réseau de transports présent sur l'ensemble du territoire.

La 80^e assemblée des membres et le forum des transports se sont tenus à l'Hôtel Bellevue à Berne, en présence d'environ 190 personnes.

L'allocution présidentielle et le communiqué de presse de l'assemblée des membres et de la remise du Prix LITRA peuvent être téléchargés sur le site litra.ch.

Colloque de session, 14 décembre 2016

Pour son tout premier colloque de session de président de la LITRA, Martin Candinas a ouvert la séance avec un gros titre que l'on devrait avoir sur le bord des lèvres: «Niemand liebt den öV so innig wie wir Schweizer» (Aucun autre peuple ne voue un amour aussi profond aux TP que nous les Suisses). Telle était la une d'un numéro du Blick paru en décembre 2016. 94 % des participants à une étude trouveraient les transports publics fiables et efficaces. Martin Candinas a assuré aux personnes présentes au colloque de session qu'il mettrait tout en œuvre pour que la population continue à éprouver autant de loyauté pour les TP. Un nouveau président pour mener les débats n'était pas la seule nouveauté de ce colloque de session. En effet, les invités ont aussi trouvé devant eux sur la table le «Take Away» LITRA, qui les a accompagnés durant cette manifestation.

En rapport avec le thème «Qu'impliquent les perspectives d'évolution du transport pour le développement de l'offre à l'horizon?», la LITRA souhaitait lancer un débat avec le groupe parlementaire aménagement du territoire. Si l'on se fie aux perspectives d'évolution du transport 2040 publiées par l'Office fédéral du développement territorial, l'augmentation de la demande relative à la mobilité se poursuivra de manière prononcée. Comment l'augmentation des TP de 50 % d'ici 2040 se répercutera-t-elle sur les activités d'aménagement? Est-il réellement possible de construire autant d'infrastructures supplémentaires et une telle augmentation de l'offre sera-t-elle supportée?

Le virage numérique pourrait être un moyen possible de faire face à l'augmentation de la demande. Ainsi, dans son exposé introductif, Thomas Bieger, recteur de l'Université de Saint-Gall, a choisi de parler du thème des opportunités et des risques du numérique pour la mobilité. Lors d'une table ronde, Andreas Meyer, CEO CFF, Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports (OFT) et Lukas Bühlmann, directeur de l'Association suisse pour l'aménagement du territoire (VLP-ASPAN), ont analysé les plans d'aménagement prévus et requis en matière d'infrastructure des transports. René Böhlen a mené les débats.

Le diaporama de l'exposé peut être téléchargé dans l'Extranet sur litra.ch.

Colloque de session, 15 mars 2017

La branche de la mobilité parle souvent des trains et véhicules autonomes et de la manière dont le comportement en matière de mobilité changera radicalement à l'avenir. Lors du colloque de session, il a été question de la force d'innovation des fabricants de matériel roulant. Avec comme titre «Matériel roulant 4.0 – que faisons-nous pour être prêts pour la mobilité de demain?», l'occasion a été donnée aux sept intervenants et intervenantes suivants (désignés ci-après dans l'ordre alphabétique) de présenter en cinq minutes seulement les nouveautés de l'industrie du chemin de fer et du bus, et de montrer où se trouvent les difficultés:

- Martin Deiss, Global Head of Sales chez ABB
- Thorsten Bomke, Market Portfolio Director Services Schweiz AG chez ALSTOM Véhicules ferroviaires SA
- Andrea Mazzone, Innovation & Technology Management chez Bombardier Transportation Suisse SA
- Alex Naef, CEO et membre du comité de la LITRA, travaillant chez HESS AG
- Dirk Boedeker, responsable Mobility Services et responsable Vente véhicules ferroviaires chez Siemens Suisse SA
- Christian König, responsable adj. Marketing & Vente et membre du comité LITRA chez Stadler Rail SA et
- Irmhild Saabel, responsable Business Development et membre de la direction générale de Wascosa AG.

L'expérience a été concluante. Les hôtes ont réservé un très bon accueil à ce colloque, lors duquel de nombreux petits exposés ont été présentés. Grâce aux intervenants, les participants ont pu faire un rapide tour d'horizon des «ateliers» de l'industrie du chemin de fer et du bus, qui les a impressionnés.

Les diaporamas des exposés peuvent être téléchargés dans l'Extranet sur litra.ch. Pour les photos, consulter la galerie de photos.

Colloque de session, 14 juin 2017

La LITRA et le groupe parlementaire aéronautique et aérospatiale GPA avaient convié ensemble au colloque de session de l'été. Lors de son allocution de bienvenue, Martin Candinas, le président de la LITRA, a attiré l'attention sur les interactions positives qui sont exploitées entre le trafic aérien, routier et ferroviaire dans les aéroports, et Ulrich Alois Weidmann, vice-président du service Personnel et ressources à l'EPF de Zurich, en a ensuite attesté de manière approfondie en présentant l'étude réalisée dans les aéroports de Düsseldorf et Zurich.

En rapport avec le thème central «Le hub, un garant de la bonne connexion entre l'économie et le tourisme», Thomas Klühr, CEO Swiss International Air Lines, a insisté sur l'importance du trafic aérien civil en tant que partie intégrante des transports publics, tant du point de vue de la politique des transports que de celui de l'économie nationale. Son exposé portait sur les défis auxquels le trafic aérien est actuellement confronté, ainsi que sur les caractéristiques de l'exploitation du hub de Zurich et sa fonction de plaque tournante.

Dans son message final, le président du groupe parlementaire aéronautique et aérospatiale GPA, le conseiller national Hans-Ueli Vogt a lancé un appel pour que l'aéronautique puisse bénéficier de la même attention que le rail et la route dans la politique des transports menée par la Suisse.

Les exposés du colloque de session peuvent être téléchargés dans l'Extranet sur litra.ch. Pour les photos, consulter la galerie de photos.

Voyage d'information LITRA, 18 août 2016

Du fait de l'actualité, la LITRA a invité ses membres à un voyage exclusif à travers le nouveau tunnel de base du Saint-Gothard avant le début prévu de son exploitation. Le tunnel a été inauguré officiellement le 1^{er} juin 2016 et les CFF en ont pris livraison. Cela explique que le voyage d'information n'ait pas eu lieu au début de l'été, comme d'habitude, mais seulement le 18 août 2016, et donc après l'impression du rapport de gestion de l'année passée. Le voyage à travers le tunnel de base du Saint-Gothard dans le

train spécial «Gottardino» avant sa mise en service selon horaire était exclusif. Pour de nombreux invités, l'arrêt dans la station multifonction de Sedrun située plus de 800 mètres en dessous du sommet du Gothard a été un événement inoubliable. Le voyage d'information a été effectué avec une participation record: plus de 140 personnes étaient présentes.

Voyage d'information LITRA, 23 mai 2017

Le voyage d'information 2017 a emmené les membres de la LITRA au Valais. Autour du thème des «solutions de mobilité intelligentes au Valais», les participants ont eu l'occasion de découvrir et de tester lors d'une course les Smart Shuttles, qui sont autonomes et desservent le centre-ville de Sion selon l'horaire. Dans leurs exposés d'entrée en matière, Erwin Wieland, vice-directeur de l'Office fédéral des routes (OFROU) et Simon Rimle, membre de la direction de CarPostal et membre du comité de la LITRA, ainsi que Jürg Michel, chef de projet «Smart Shuttles» chez CarPostal, ont jeté un éclairage sur la conduite autonome et le développement planifié de l'exploitation pilote à Sion.

Après un dîner à base de spécialités valaisannes, le voyage d'information s'est poursuivi à bord du Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) à Brigue. Autour du thème central «Libre course vers le numérique», les cadres de la société MGB ont présenté des innovations et les projets de la voie métrique valaisanne et du train du Gornergrat.

Le président de la LITRA, Martin Candinas, a remercié les Valaisans pour leur hospitalité. Le canton du Valais ne peut se passer d'une mobilité fiable et intermodale. Les nombreuses vallées et les cols d'accès sont aujourd'hui intégrés à un système de transports international. Il s'agit d'un précieux service rendu par le canton, qui assume la responsabilité conjointe de la planification d'une offre de transport intégrale. Le canton du Valais était entre autres représenté par Monsieur Diego Willig, le président du Grand Conseil, qui a adressé un message de bienvenue aux participants au voyage d'information.

Les exposés du voyage d'information du 23 mai 2017 peuvent être téléchargés dans l'Extranet sur www.litra.ch.

PRIX LITRA

Pour la cinquième fois, le Prix LITRA a été attribué à l'occasion de la 80^e assemblée des membres du 29 septembre 2016. Chaque année, la LITRA décerne un prix à des travaux de bachelor et de master consacrés aux transports publics. Comme les années précédentes, le jury se composait de l'ancien conseiller aux États Peter Bieri (président), du professeur Peter Knoepfel, chaire Politiques publiques et durabilité, IDHEAP, Lausanne, du professeur Christian Rohr, qui enseigne l'histoire de l'environnement et du climat à l'Université de Berne, de Thomas Sauter-Servaes, responsable de la filière Systèmes de transport, ZHAW School of Engineering, Winterthour, de Widar von Arx, responsable CC Mobilität, Haute école d'économie, Lucerne, et du professeur Ulrich Weidmann, vice-directeur de l'EPF de Zurich pour le personnel et les ressources.

Sept travaux de diplôme avaient été remis en 2016 par des étudiants de différentes hautes écoles spécialisées et universités de Suisse. Après avoir examiné en détail les candidatures, le jury a décidé d'octroyer trois prix:

Dominic Stucki a développé dans son travail de master à l'**Institut de planification de transport et des systèmes de transport de l'EPFZ** une stratégie à long terme pour le trafic longue distance à l'horizon 2050, qui couvre la future demande de mobilité sans favoriser le mitage. C'est pourquoi Dominic Stucki élabore d'abord un système cible avec 20 indicateurs relatifs aux thèmes génériques «concordance entre développement territorial et transport», «développement durable des infrastructures et des offres» et «amélioration de la compétitivité de la Suisse». Ce système cible est appliqué pour un total de cinq stratégies à long terme, qui pondèrent de manière variable les vitesses moyennes supérieures, une cadence plus dense et un accès simplifié aux TP. Il s'est avéré qu'un concept annulant partiellement les points nodaux dans les centres était la meilleure variante. Ainsi, à proximité des grandes gares principales, de nouvelles relations de correspondance sont créées, qui permettent le pilotage tangentiel de quelques trains rapides autour des centres et desservent d'importants domaines de développement. Avec ses

cinq stratégies à long terme, Dominic Stucki propose des alternatives précieuses pour le développement durable des TP suisses.

Giovanni di Carlo a examiné dans son travail de master réalisé à l'**Institut du développement du territoire et du paysage de l'EPFZ** le potentiel de développement des terrains aux environs des gares dans les communes de petite taille et de taille moyenne de Suisse. Tandis que les entreprises ferroviaires ont notamment investi dans les espaces à proximité des grandes gares au cours de ces dernières années, le potentiel des communes et des gares plus petites n'a pas vraiment été pris en compte. Dans une partie quantitative, Giovanni di Carlo analyse des endroits proches des gares dans 543 communes au total par rapport aux surfaces constructibles, à leur taille et à leur capacité à accueillir des constructions. Le travail montre que ce sont les communes de taille moyenne qui présentent le plus de surfaces pouvant être développées. Celles-ci ont tendance à avoir une petite superficie et sont souvent prêtes pour le démarrage de projets. Les emplacements peuvent être attrayants parce qu'ils permettent la réalisation rapide de projets, se situent souvent entre la gare et le centre de la localité et peuvent ainsi créer des synergies importantes. Dans son travail, Giovanni di Carlo s'intéresse à un aspect peu considéré jusqu'ici de l'aménagement du territoire et du milieu bâti. Il utilise habilement les données SIG pour accéder aux surfaces potentielles constructibles aux abords des gares. Ce travail propose des suggestions importantes pour l'aménagement du territoire loin des centres où l'activité est foisonnante.

«La flexibilité opérationnelle parle en faveur des bus diesel, tandis que les valeurs d'émission incitent à opter pour les bus à pile combustible et à batterie.»

Mise au point d'un outil de conseil pour l'achat de bus électriques

Michael Brack et **Gzim Kryeziu** ont développé dans leur travail de bachelor à la **ZHAW School of Engineering** un outil de conseil pour l'achat de bus électriques. Cet outil doit permettre de comparer l'achat de bus hybrides, de bus à pile à combustible et de bus à batterie à celui de bus diesel traditionnels. Le coût global (p. ex. prix du diesel, coût d'achat, frais de maintenance) et les aspects qualitatifs tels que la faisabilité dans l'exploitation pratique, les conséquences sur l'environnement et la flexibilité dans l'utilisation sont utilisés comme critères. La modélisation montre que dans les conditions actuelles, le bus diesel est clairement le véhicule le plus avantageux. Le bus hybride et le bus

à batterie sont environ 25% plus coûteux, tandis que le bus à pile à combustible est deux fois plus onéreux. La flexibilité opérationnelle parle en faveur des bus diesel, hybrides et à pile à combustible, tandis que les valeurs d'émission incitent à opter pour les bus à pile combustible et à batterie. Michael Brack et Gzim Kryeziu ont développé dans leur travail un outil de conseil pragmatique pour l'achat des bus électriques, qui permet de tenir compte des conditions cadres opérationnelles et des évolutions des prix possibles.

Le résumé du travail de Michael Brack et Gzim Kryeziu a fait l'objet de la publication Prix LITRA n° 5 et peut être téléchargé sur le site [Internet litra.ch](http://Internet.litra.ch).

Organes de l'association

Membres

Pour sa 81^e année d'existence, la LITRA peut compter sur l'engagement de 224 membres issus de toute la branche des transports publics.

Vue d'ensemble des membres par catégorie

Entreprises de transport	82
Fabricants de matériel roulant	17
Entreprises et industrie	56
Associations	9
Cantons	23
Autres	28
Membres individuels	9

La LITRA souhaite la bienvenue aux nouveaux membres suivants (situation 21 août 2017):



HSR – Hochschule für Technik, Rapperswil, fondée en 1972



L'initiative des Alpes, l'association suisse pour la protection des Alpes, fondée en 1989

Renzo Simoni, Meilen
(Membre individuel)

Ancien membre du comité LITRA pour l'Alp Transit Gotthard SA

cablex
vernetzt in die zukunft

cablex AG, fondée 2001

Comité durant l'exercice 2016–2017

Membres du comité

Allemann Evi, conseillère nationale BE

Amherd Viola, conseillère nationale VS

Ammann Thomas, conseiller national SG

Burkart Thierry, conseiller national AG

Candinas Martin, président LITRA, conseiller national GR

Comte Raphaël, conseiller aux États NE

Fasciati Renato, directeur Rhätische Bahn SA

Fluri Kurt, conseiller national SO

Français Olivier, conseiller aux États VD

Fridrich Raimund, public affairs officer Skyguide

Furrer Frank, secrétaire général Association des chargeurs VAP

Gauderon Philippe, membre de la direction générale et responsable de l'infrastructure CFF SA

Gerlach Siegfried, CEO et délégué du CA de SIEMENS Suisse SA

Giezendanner Ulrich, conseiller national AG

Graber Konrad, conseiller aux États LU

Graf-Litscher Edith, conseillère nationale TG, secrétaire syndicale SEV

Grin Jean-Pierre, conseiller national VD

Grossen Jürg, conseiller national BE

Guhl Bernhard, conseiller national AG

Guillelmon Bernard, CEO BLS SA

Hany Urs, président Infra Suisse

Hêche Claude, conseiller aux États JU

Hurter Thomas, conseiller national SH

Janiak Claude, conseiller aux États BL

Joye Michel, directeur TL

Kalbermatter Marcel, Managing Director, Amberg Technologies AG

Keller Roland, senior directeur Basler & Hofmann AG

König Christian, senior directeur Marketing & Sales Stadler Rail, délégué Swissrail Industry Association

Küchler Thomas, président de la direction générale de Schweizerische Südostbahn SA

Kunz Bernhard, directeur Hupac Intermodal SA

Landolf Daniel, CEO CarPostal Suisse SA, membre de la direction générale de la Poste

Maire Jacques-André, conseiller national NE

Meier Bernhard, délégué des affaires publiques et de la régulation, Chemins de fer fédéraux CFF SA

Meyer Andreas, CEO Chemins de fer fédéraux CFF SA

Miller Fredy, directeur Aare Seeland mobil AG

Naef Alex, CEO Hess AG

Norghauer Nicola, membre de la direction générale Pöyry Schweiz AG

Pilloud Jeannine, responsable division des voyageurs, membre de la direction générale des Chemins de fer fédéraux CFF SA

Perrin Nicolas, membre de la direction générale et CEO CFF Cargo SA

Rimle Simon, membre de la direction générale CarPostal SA

Rytz Regula, conseillère nationale BE

Schmied René, directeur BERNMOBIL

Schoch Guido, directeur transports urbains de Zurich VBZ

Simoni Renzo, président de la direction générale AlpTransit Gotthard SA

Spuhler Peter, vice-président LITRA, président CAVGroup CEO Stadler Rail Group SA Bussnang

Steiner Daniel, membre de la direction générale ALPIQ InTec SA et vice-président Kummler+Matter AG

Stückelberger Ueli, directeur UTP

Tappy Jean-Pierre, Managing Director, Head of External Affairs SWISS SA

Van der Linden Herman, Managing Director ALSTOM Schweiz SA

Weibel Thomas, conseiller national ZH

Wessels Hans-Peter, conseiller d'Etat du canton de Bâle-Ville, président CTP

Wettstein Stéphane, directeur Bombardier Transportation (Switzerland) SA

Wobmann Walter, conseiller national SO

Le comité a tenu deux réunions au cours de l'exercice écoulé. Conformément aux statuts, il traite les objets à l'attention de l'assemblée des membres. Dans le même temps, les séances du comité offrent une plateforme d'échange importante sur les dossiers relevant de la politique en matière de transports.

Comité directeur

Le comité directeur est composé des personnes suivantes:

Membres du comité directeur

Candinas Martin, président LITRA, conseiller national GR

Spuhler Peter, vice-président LITRA, président CA/Group CEO Stadler Rail Group SA Bussnang

Guillelmon Bernard, CEO BLS SA

Landolf Daniel, CEO CarPostal Suisse SA, membre de la direction générale de la Poste

Meier Bernhard, délégué des affaires publiques et de la régulation CFF SA

Stückelberger Ueli, directeur UTP

Wettstein Stéphane, directeur Bombardier Transportation (Switzerland) SA

Le comité directeur s'est réuni à trois reprises au cours de l'exercice sous revue. Le contexte thématique et l'orientation de la LITRA font partie des principales tâches de cette instance, qui est composée de membres du comité.

Commission des finances

La LITRA peut continuer à compter sur les connaissances spécialisées des personnes suivantes:

Membres du comité pour les questions financières (CoFi) (situation juillet 2016)

Kunz Roland, directeur financier CarPostal SA, président

Candinas Martin, président LITRA, conseiller national GR

Flury Hans, membre du conseil d'administration SOB

Gygax Matthias, Chef Ressources Project Management Office SmartRail 4.0

La commission des finances s'est réunie à trois reprises au cours de l'exercice sous revue. Outre le contrôle des comptes et du budget, la commission des finances donne des conseils au directeur sur les questions financières.

Direction

C'est au secrétariat de la Spitalgasse 32, au centre de Berne, que se tirent les ficelles de la LITRA. L'équipe du secrétariat, composée de Michael Ruefer, directeur adj., Ursula Kocher, Franziska Gaillard (depuis le 1^{er} mars 2017) et Philippe Müller (jusqu'au 28 février 2017), a été constituée par René Böhlen, le directeur.

Après 25 ans d'activités pour la LITRA, il a été pris congé d'Ursula Kocher en grande pompe dans le cadre du colloque de session du 4 juin 2017. Ursula Kocher a pris sa retraite à la fin juillet 2017. Le président de la LITRA, Martin Candinas, a remercié Ursula Kocher pour sa grande compétence et son engagement fidèle et fiable pour la LITRA. Elle a toujours assuré la coordination au sein de la LITRA et organisé plus de 100 manifestations. Ursula Kocher s'était mise au service de la LITRA en 1992 en tant que responsable de l'administration.

À l'époque, le président était l'ancien conseiller aux États Luregn Mathias Cavelti. Par la suite, c'est toujours un ancien conseiller aux États qui a pris le relais, d'abord Niklaus Kùchler puis Peter Bieri ici présent, tous les deux de Suisse centrale. Dans son discours d'hommage, Martin Candinas a affirmé que selon lui, «commencer avec un Grison et terminer avec un Grison ne peut jamais être préjudiciable».

Ursula Kocher a traité et distribué des tonnes de rapports, de statistiques, de publications, d'invitations et de communiqués de presse. Elle a également fait évoluer l'équipement technique du secrétariat, de la machine à imprimer les enveloppes mécanique à la téléphonie Internet. Pour les manifestations et les voyages d'information, elle était LA carte de visite et le pilier pour tout ce qui concernait l'organisation.



Ursula Kocher et Peter Bieri, ancien président et ancien Conseiller aux États

La personne qui succède à Ursula Kocher s'appelle Franziska Gaillard. Elle a quitté la révision interne des CFF pour rejoindre la LITRA et est entrée en fonction en tant qu'assistante de direction à 70 % le 1^{er} mars 2017. Franziska Gaillard a repris tous les dossiers et les responsabilités d'Ursula Kocher pendant sa période de mise au courant.

La LITRA a pris congé de Philippe Müller à la fin février 2017. Il a apporté son soutien à la LITRA pendant plus de 30 ans et était responsable de l'évolution technologique des infrastructures bureautiques. Des outils informatiques au serveur cloud, il a introduit et géré toutes les étapes du développement pour le compte de la LITRA au cours de ces trois dernières décennies. Même en étant à la retraite, il a continué à faire bénéficier la LITRA de son expérience dans le cadre d'un poste à 20 %.

Secrétariat LITRA

Böhlen René, directeur (80 %)

Ruefer Michael, directeur suppléant (80 %)

Gaillard Franziska, assistante de direction (70 %) depuis 1^{er} mars 2017

Kocher Ursula, responsable de l'administration (90 %) retraitée au 31 juillet 2017

Müller Philippe, IT (20 %) retraité au 28 février 2017



Michael Ruefer, Franziska Gaillard et René Böhlen (d.g.)

Finances

Le compte de résultat 2016 clôture sur un excédent de CHF 14 387.65. La baisse au niveau des cotisations de membres a pu être absorbée au cours de l'année écoulée. En 2016, près de CHF 20 000.– de cotisations de membres en plus ont été encaissées. Par rapport à l'année passée, les charges de personnel ont augmenté parce que tous les postes du secrétariat ont à nouveau été pourvus à partir du milieu de l'année 2016. Les dépenses uniques et non budgétisées de la LITRA pour la campagne du NON lors de la votation sur l'initiative vache à lait ont été intégrées aux comptes 2016. Les contributions des organisations s'étant impliquées dans la campagne ont également été comptabilisées.

La LITRA a réalisé et financé une campagne avec l'UTP. Les dépenses occasionnées pour la LITRA ont atteint CHF 253 000.–, dont CHF 180 000.– ont été couverts par des provisions provenant des comptes annuels antérieurs. La situation de la LITRA est toujours stable du point de vue des recettes et des dépenses. C'est pourquoi il est possible de renoncer à une augmentation des cotisations de membres pour la septième année d'existence de l'association.

Comme on pouvait s'y attendre, les fonds propres ont baissé à cause de la dissolution des provisions pour l'initiative vache à lait et le Prix LITRA.

Compte de résultat (en CHF)

	2015	2016
Produit	945'198.95	1'294'236.70
Cotisations de membres	917'700.00	937'570.00
Autres produits	27'498.95	356'666.70
Charges	787'867.05	1'475'132.45
Gestion de l'association/événements	123'951.20	727'052.96
Charges de personnel salaires	341'056.85	377'960.75
Charges d'assurance sociale	65'619.05	70'670.45
Autres charges de personnel	19'522.75	41'170.45
Diverses charges d'exploitation	237'717.20	258'277.84
Résultat financier	-45.54	-159.30
Amortissements	0	0
Résultat extraordinaire et étranger à la période	-121'274.15	195'442.70
Bénéfice	36'012.21	14'387.65

Bilan (CHF)

	au 31.12. 2015	au 31.12. 2016
Actifs	980'072.38	834'098.98
Actifs circulants	980'070.38	834'096.98
Actifs immobilisés	2.0	2.0
Passifs	980'072.38	834.098.98
Capitaux de tiers à court terme	49'205.10	83'844.05
Capitaux de tiers à long terme	286'721.70	91'721.70
Fonds propres	608'133.37	644'145.58
Bénéfice	36'012.21	14'387.65

Bern, 24. April 2017

Bericht der Kontrollstelle

Als Revisoren haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz und Erfolgsrechnung) des Informationsdienstes für den öffentlichen Verkehr LITRA für das am 31. Dezember 2016 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Vorstand verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen und zu beurteilen.

Unsere Prüfung erfolgte nach dem Grundsatz, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden.

Die Prüfung erfolgte am 24. April 2017 anhand des uns vorgelegten Abschlusses.

Wir haben die Posten und Angaben der Jahresrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben geprüft. Ausserdem haben wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze beurteilt, die wesentlichen Bewertungsentscheide, sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Wir beantragen der Mitgliederversammlung die vorliegende Jahresrechnung, welche mit einem Gewinn von CHF 14'387.65 abschliesst, zu genehmigen.

Die Revisoren



Ernst Bigler



Hanspeter Pizzato

Rapport des réviseurs

Les réviseurs des comptes, Ernst Bigler, Senior-Advisor CFF SA, de même que Hanspeter Pizzato, directeur adj. et CFO Aare Seeland mobil AG, ont vérifié les comptes 2016 le 24 avril 2017 et n'ont trouvé aucune non-conformité.

Impressum

Editeur

LITRA – Service d'information pour les transports publics
Spitalgasse 32
3011 Berne

Coordination globale

René Böhlen

Travail rédactionnel

Martin Candinas, Peter Bieri, Michael Ruefer, Ursula Kocher et Franziska Gaillard

Photos

Enrique Muñoz Garcia, David Porfirio, iStock

Traduction

Apostroph Group AG, Bern

Conception

KALUZA + SCHMID Schweiz, Teufen

Impression

A. Walpen AG, Gossau

Tirage

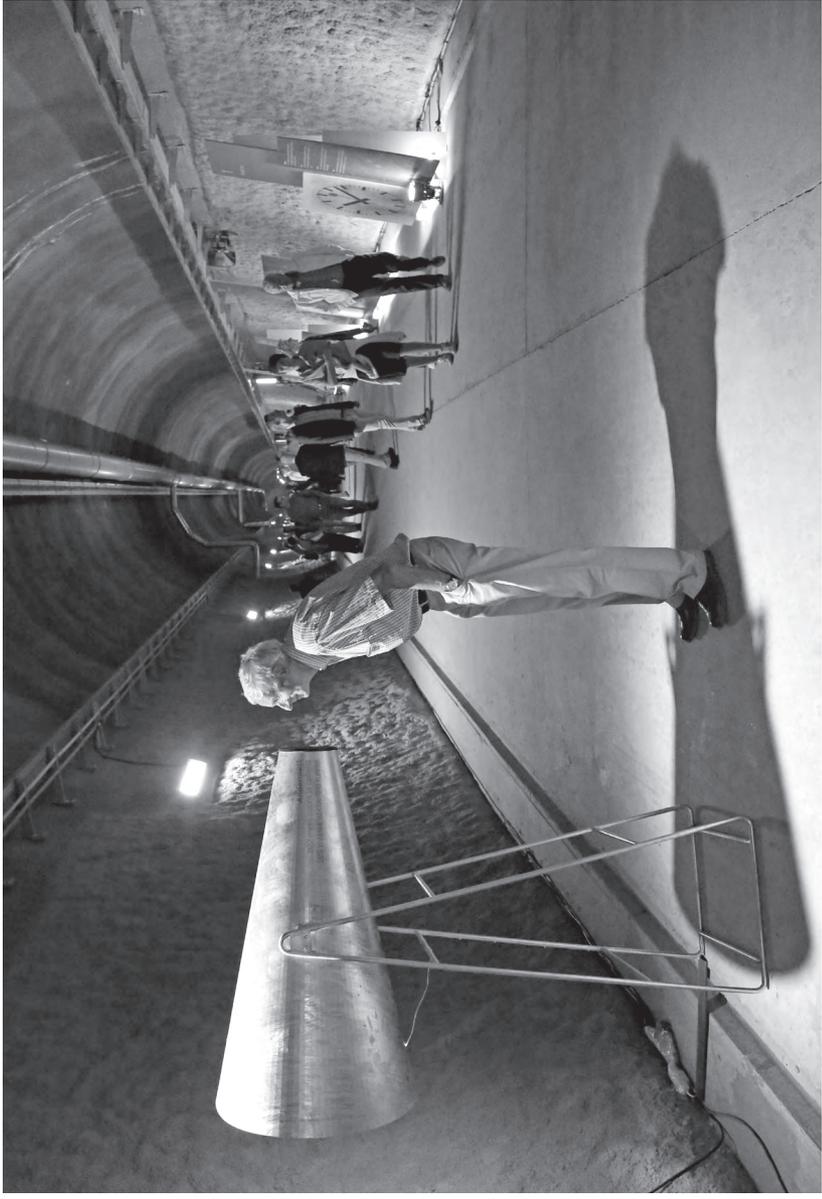
1400 exemplaires



Informationsfahrt 18. August 2016



Voyage d'information 18 août 2016





**80. Mitglieder-
versammlung und
Prix LITRA
29. September
2016**



80^e assemblée des membres et Prix LITRA 29 septembre 2016





**80^e assemblée
des membres et
Prix LITRA
29 septembre
2016**





glier des Verwaltungsrates
ier Transportation (Switzerland) AG



80. Mitglieder- versammlung und Prix LITRA 29. September 2016

Sessions- veranstaltung 14. Dezember 2016





Colloque de session 14 décembre 2016





Die
Schiebühne
sehr langsam
befahren.
Danke!

70t



Sessions- veranstaltung 15. März 2017





Colloque de session 15 mars 2017

Colloque de session 15 mars 2017



Sessions- veranstaltung 15. März 2017





Voyage d'information 10 mai 2017



Informationsfahrt 10. Mai 2017





Colloque de session 14 juin 2017





Sessions- veranstaltung 14. Juni 2017