
Rapport de gestion

2021 | 2022

Avant-propos



Au cours de l'exercice 2021 | 2022, l'impact de la pandémie de coronavirus a encore une fois fortement marqué non seulement l'ensemble de la branche des transports publics, mais également la LITRA. La fréquentation des TP a heureusement pu se rétablir rapidement avec la levée de toutes les mesures au printemps 2022. La branche des TP elle-même y a largement contribué en prenant, dès le début de la pandémie, des mesures de protection compréhensibles et intelligibles pour les usagers, lesquelles ont renforcé la confiance dans les TP. Dans ce contexte, la politique a pris des décisions clairvoyantes en garantissant le maintien de l'offre des TP et son soutien. Cela n'a été possible que grâce à la compensation des pertes de recettes massives dans tous les secteurs des TP par des contributions et des crédits supplémentaires de la part de la Confédération et des cantons.

Les clientes et clients reviennent vers les TP. La pandémie a toutefois modifié le comportement de mobilité. Un ou deux jours de travail à domicile font aujourd'hui partie du quotidien de nombreuses entreprises. Parallèlement, le trafic de loisirs et touristique a gagné en importance pour les Suisses. Les TP doivent progresser dans ce domaine. En même temps, de nombreux efforts sont déployés dans la branche des TP en ce qui concerne l'offre tarifaire afin de s'adresser aux clients de manière plus ciblée. Un objectif demeure inchangé malgré la pandémie : la part de l'utilisation des TP dans le trafic global doit impérativement augmenter à l'avenir. En tant que moyen de transport de masse, les TP sont un élément central de la solution pour atteindre les objectifs climatiques. La LITRA continuera à s'engager dans ce sens.

Le transport ferroviaire de marchandises a plutôt bien surmonté la pandémie, tant dans le trafic intérieur suisse que dans le trafic de transit transalpin, dans lequel la part du rail a atteint son niveau le plus élevé depuis trente ans. Néanmoins, l'optimisation des conditions-cadres ne doit pas s'arrêter là. Il reste des défis à relever particulièrement dans le transport intérieur de marchandises, afin que celui-ci puisse contribuer encore davantage aux objectifs climatiques.

Dans le domaine du trafic aérien, le nombre de passagers s'est rétabli au cours du semestre d'été 2021, même s'il est resté à un niveau assez bas. Ce niveau est la suite d'une année marquée par une chute historique. La branche a dû prendre des mesures de restructuration radicales, dont les effets négatifs se font maintenant sentir lors du nouvel afflux de passagers au cours de cet été 2022. En même temps, la collaboration entre le trafic aérien et le trafic ferroviaire s'est encore intensifiée, ce qui est réjouissant.

Pour la LITRA elle-même, après de nombreuses manifestations en ligne, il était essentiel de pouvoir à nouveau organiser les événements en présentiel et sans restrictions. Les échanges physiques et directs réguliers sont absolument indispensables pour l'entretien de notre réseau. Ils aident à trouver de bonnes solutions dans le domaine de la politique des transports.

Chers membres de la LITRA, membres du comité, représentantes et représentants d'organisations partenaires ! Je vous remercie de l'intérêt que vous portez aux affaires des transports publics et à notre association. Nous apprécions votre fidélité et votre engagement sans faille en faveur d'un système de transport attrayant et performant en Suisse !

Martin Candinas
Le Président

Berne, 26 | 08 | 2022

Rétrospective historique sur les débuts de la LITRA

Des archives non triées sont entreposées depuis de nombreuses années dans la cave du secrétariat de la LITRA, un véritable trésor sur près de cent ans de politique des transports en Suisse. L'équipe de la LITRA a longuement réfléchi sur les différentes manières d'utiliser et de traiter ces documents. Grâce au contact avec le professeur Christian Rohr de l'Université de Berne (professeur d'histoire de l'environnement et du climat, membre du jury du Prix LITRA), l'idée est née de mettre le projet au concours en tant que mémoire de Master. Depuis le début de l'année 2022, Sibylle Buess, étudiante à l'Institut d'histoire de l'Université de Berne, a épluché les archives de la LITRA. Dans son mémoire de Master, elle retrace l'histoire de la LITRA dans le but d'étudier l'activité politique et l'influence de la LITRA sur la politique de transports suisse au cours des dernières décennies à l'aide d'une approche d'analyse de réseau. Dans ce cadre, l'histoire de la LITRA est pour la première fois traitée de manière historique et considérée dans le contexte de l'histoire des transports en Suisse. Sibylle Buess donne ici un aperçu des résultats de ses vastes recherches.

1935 : l'année de la fondation

Le 29 mars 1935 est fondée «l'Association de protection des intérêts nationaux dans les transports suisses». À cette époque, la Suisse connaissait de nombreuses tensions en matière de politique des transports. Les chemins de fer se trouvaient dans une situation financière difficile, notamment en raison de la crise économique mondiale. Le fait que la Confédération ait garanti la dette obligatoire des CFF à hauteur de deux milliards de francs et qu'elle ait pris en charge un autre milliard de dettes représentait un danger pour l'économie suisse. En outre, l'émergence du trafic routier, qui n'était pas encore réglementé à l'époque, concurrençait de plus en plus le trafic voyageurs et marchandises des chemins de fer, ce qui augmentait la précarité de la situation du trafic ferroviaire.

L'association de protection a été créée dans le but d'améliorer durablement la situation financière des chemins de fer dans l'intérêt de l'économie suisse. Elle a formulé trois grandes préoccupations à ce sujet :

1. Un assainissement financier des chemins de fer doit avoir lieu.
2. La loi sur les chemins de fer de 1872 doit être révisée.
3. Une répartition des transports entre le rail et la route doit mettre fin à la perpétuelle concurrence.

Ces objectifs devraient être atteints grâce à l'éducation de la population, au soutien des autorités et à l'encouragement de la législation. À cette fin, des personnes issues du monde politique et économique, mais aussi des particuliers intéressés, ont été délibérément impliquées dès la création de l'association. Erwin Steiner (premier directeur de la LITRA), le conseiller aux États Hans Käser (PLR, premier président) ainsi que les deux premiers vice-présidents, le conseiller aux États Bernard de Weck (PCC) et le conseiller national Hans Tschumi (BGB, ancêtre de l'UDC), ont joué un rôle majeur dans ce processus. Ils ont apporté une aide décisive dans la naissance de l'association.

La loi sur le partage du trafic comme motif de création

La loi sur le partage du trafic, soumise au vote en 1935, devait permettre d'équilibrer les conditions de concurrence entre les chemins de fer et la route dans le transport de marchandises, comme le souhaitait l'association. À l'époque, l'association de protection ne souhaitait pas encore se présenter publiquement en tant que telle. Lors de l'assemblée constitutive, les membres se sont toutefois engagés à défendre la loi. Le 5 mai 1935, la loi sur le partage du trafic fut rejetée par 67,65 pour cent des votants. Suite à ce verdict négatif, une initiative populaire visant à mettre de l'ordre dans le transport de marchandises entre les chemins de fer et la route devait être lancée dans les urnes.

L'association devait servir de support à cette dernière qui, depuis juillet 1935, se nommait désormais officiellement «Liga für die rationelle Verkehrs-wirtschaft/Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic LITRA».

Après le rejet par les électeurs de la première tentative de répartition des transports, la conviction s'est renforcée qu'il fallait d'abord expliquer au souverain la situation de la Suisse en matière de politique des transports et ses liens avec l'économie nationale. La LITRA a organisé des séries de conférences à cette fin. Elle a collecté des chiffres et des données en Suisse et à l'étranger avant de les mettre également à la disposition des autorités. Grâce à son service de presse, elle a pu placer des articles dans différents journaux. Avec succès, comme l'indique le rapport de gestion de 1936 : «Tandis qu'au premier semestre encore, une grande partie de la presse était peu favorable aux chemins de fer, on peut constater aujourd'hui un progrès de la prise de conscience de la nécessité d'une régulation du trafic imposée par les conditions juridiques et économiques ainsi que d'un assainissement en profondeur de l'ensemble du système ferroviaire». Entre-temps, l'heure était venue de lancer «l'initiative sur le transport de marchandises». Celle-ci a bénéficié d'un large soutien des milieux politiques et économiques et a été déposée en 1938 avec 384'760 signatures valables, un record à l'époque. Les efforts de sensibilisation de la LITRA ont porté leurs fruits. La population avait été sensibilisée à la situation de la politique des transports. L'initiative visait à ce que le transport de marchandises longue distance se fasse essentiellement par le biais des chemins de fer. Le but était d'éviter que les entreprises de transport routier puissent détourner le trafic de marchandises en appliquant des prix plus bas et que la situation financière des chemins de fer ne se détériore davantage.

La LITRA a enregistré un succès supplémentaire avec l'entrée en vigueur de la loi sur les chemins de fer privés en 1939, laquelle réglait l'assainissement financier des chemins de fer privés. La LITRA a également fait avancer la révision de la loi sur les chemins de fer, qui a ensuite été traitée par les Chambres fédérales. Le traitement parlementaire de «l'initiative sur le transport de marchandises» et les deux projets de loi ont été retardés en raison du déclenchement de la guerre. Le début de la Seconde Guerre mondiale a modifié non seulement les

priorités nationales, mais également celles de la LITRA. Les questions de politique des transports étaient désormais traitées au Parlement avant tout dans le contexte de la défense nationale. Sur ces bases, la préoccupation principale de la LITRA était d'éviter que les mesures prises n'aient des effets négatifs à long terme sur la situation des chemins de fer.

Une époque difficile pour «l'initiative sur le transport de marchandises»

Ce n'est qu'après la fin de la guerre qu'une perspective globale de répartition des transports est revenue sur le devant de la scène politique. Entre-temps, le Conseil fédéral avait formulé une contre-proposition à «l'initiative sur le transport de marchandises». Contrairement à la revendication initiale de l'initiative, le transport de marchandises longue distance ne devrait pas être assuré exclusivement par voie ferrée. Il s'agissait plutôt de donner à la Confédération la compétence d'ordonner le transport de marchandises dans l'intérêt de l'économie nationale. La contre-proposition incluait l'intention de réguler la concurrence et la collaboration entre les différents modes de transport. Cela a incité la LITRA à retirer l'initiative en 1945 et à s'engager dans la campagne de votation en faveur de la contre-proposition. «L'Arrêté fédéral sur la demande d'initiative concernant la réglementation du transport des marchandises (contre-projet)» a été clairement rejeté le 10 février 1946 avec 66,3 pour cent des voix. Comme la LITRA a été forcée de le constater, les multiples retards de la votation, dus à la guerre, et le retrait de l'initiative populaire au profit d'une proposition édulcorée, moins favorable aux chemins de fer, ont sans doute été déterminants dans ce rejet.¹¹

Après le nouvel échec de la tentative d'introduction d'une réglementation globale des transports, la LITRA a cherché à influencer une compensation des conditions de concurrence par d'autres moyens. La révision de la loi sur les chemins de fer, adoptée par le Parlement en 1957 et à l'élaboration de laquelle la LITRA avait participé de manière intensive, a pu être célébrée comme un grand succès. Après la loi sur les chemins de fer privés, une autre grande ambition était ainsi mise en œuvre. Parallèlement, on s'est concentré sur la promotion d'une régulation du trafic routier, notamment dans le transport de marchandises, en partie en collaboration avec les représentants du trafic automobile.

I LITRA : Rapport annuel sur l'activité de la «LITRA» pour l'année d'exercice 1936, Berne, 1936, p. 19.

II LITRA : Rapport annuel sur l'activité de la «LITRA» pour l'année d'exercice 1945, p. 15–16.



Cabinet des estampes, Bibliothèque nationale suisse, Berne : Ensemble plutôt que l'un contre l'autre ! Projet de loi sur les transports 9 | 10 février, Oui | [monogr.] Keck, Leo, 1946.

Vers une perspective globale des transports

Un exemple digne d'être mentionné de l'action commune des associations routières et de la branche des transports publics a été le règlement sur le transport automobile, lequel a régulé, par des concessions, la concurrence croissante dans le transport routier de marchandises. Cela devait mettre fin à la revente à perte, malsaine pour l'économie, et que même les chemins de fer pouvaient de moins en moins concurrencer. La grande guerre des prix devait prendre fin grâce à l'obligation de concession pour les entreprises de transport routier. Avec le développement du réseau routier au début des années 1960, la LITRA s'est vue confrontée à de nouveaux défis. Le trafic routier privé s'était établi. Dans ce domaine, d'importants investissements ont été réalisés, notamment avec la construction du réseau de routes nationales, ce qui a renforcé la concurrence en faveur du transport individuel. Pour la première fois, les chemins de fer devaient rivaliser avec une forte concurrence.

La question de l'extension de la ligne ferroviaire trans-alpine et la nécessité d'un tunnel de base au Saint-Gothard et de l'extension de la ligne du Lötschberg sont ainsi devenues plus urgentes. En outre, le développement des routes a permis aux agglomérations de se développer autour des centres. Par la suite, il a été demandé que ces zones soient également desservies par les transports publics afin d'éviter un trafic routier excessif. Il est apparu de plus en plus clairement qu'une réglementation de la circulation, telle que celle définie dans les objectifs de la LITRA, était indispensable.

En 1972, une commission fut alors mise en place pour élaborer une conception globale des transports et ouvrir la voie à leur réglementation. Pour ce faire, il a fallu établir des prévisions de trafic jusqu'à l'année 2000. La LITRA a pu apporter une contribution essentielle en fournissant des faits et des connaissances d'experts. Différentes variantes ont été élaborées avec des mesures concrètement formulées, sur lesquelles le trafic futur pourrait s'orienter. Dans le rapport final de 1977, l'accent était mis sur un financement équilibré des moyens de transport avec la création de deux fonds, l'un pour les transports publics et l'autre pour les transports privés, ainsi que sur l'équilibre des conditions concurrentielles.

De la procédure de consultation, à laquelle la LITRA avait également participé, naissait un règlement de circulation global. Après un nouveau rejet par le peuple de cette conception globale, la politique s'est alors concentrée sur la mise en œuvre progressive des mesures formulées. C'est ainsi que l'introduction de la vignette autoroutière et de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP a permis d'équilibrer les deux fonds de transport. c'était une demande de la LITRA dans la mesure où l'autofinancement des transports publics n'était pas assuré en raison de leurs objectifs en matière de politique des transports. Après le développement de Rail + Bus 2000, la NLFA a également pu être réalisée sous forme de ligne de plaine à travers les Alpes. Une autre grande demande de la LITRA était ainsi réalisée. Depuis lors, les thèmes et les défis que la LITRA a pu relever et auxquels elle a pu participer n'ont cependant pas manqué. On peut citer par exemple la politique de transfert ou de protection de l'environnement.

Sibylle Buess

Stagiaire, étudiante en Master à l'Université de Berne

Engagement politique

Pandémie de coronavirus, crise climatique et guerre en Ukraine. L'exercice de la LITRA a été marqué par la combinaison de grands bouleversements géopolitiques, qui ont eu des répercussions majeures sur la politique suisse. Les événements n'ont pas épargné le domaine des «transports». Chute du chiffre d'affaires, mesures économiques et organisationnelles drastiques prises par les entreprises pour faire face à la crise et interventions de l'État pour pallier aux difficultés de financement : telles ont été les caractéristiques de l'année écoulée. Dans le domaine de la politique fédérale, la LITRA a pu, grâce à son bon réseau, participer avec succès à la définition d'orientations importantes dans le cadre des défis politiques.

Compensation des pertes financières dues à la pandémie de coronavirus

Pour compenser les pertes massives de recettes, les transports publics ont également reçu de la Confédération des aides financières exceptionnelles pendant la deuxième année de la pandémie. À la demande du Conseil fédéral et avec quelques compléments, le Parlement a décidé de soutenir financièrement une année supplémentaire non seulement le trafic régional voyageurs et le transport ferroviaire de marchandises, mais aussi le trafic local et certains moyens de transport touristiques. Concrètement, il s'agissait de contributions d'un montant maximal de 240 millions de francs pour les pertes dues à la pandémie en 2021.

Le trafic grande distance des CFF ne faisait pas partie de ce paquet de financement. Lors de la session d'été 2022, le Parlement a décidé d'accorder des aides financières supplémentaires aux CFF en raison des déficits accumulés dans le trafic longue distance pendant la période de pandémie. Pendant la crise du coronavirus, l'endettement des CFF a augmenté de 720 millions pour atteindre plus de 11 milliards de francs. Par conséquent, le Conseil national a transmis au Conseil fédéral une motion adoptée par le Conseil des États demandant d'assurer à long terme la continuité des investissements dans les projets d'extension du réseau ferroviaire et dans les projets immobiliers par le biais d'une nouvelle loi et d'aides financières supplémentaires.

Crédit d'engagement pour le transport régional de voyageurs (TRV)

Les offres relatives au transport régional de voyageurs (TRV) commanditées par la Confédération et les cantons, constituent l'épine dorsale des transports publics. Grâce au TRV, les TP desservent toute la Suisse. Les passagers financent environ la moitié de ces coûts, tandis que la Confédération et les cantons prennent à nouveau en charge à parts égales les coûts non couverts restants.

Lors de la session d'hiver 2021, le Parlement a adopté un nouveau crédit d'engagement de près de 4,4 milliards de francs pour le TRV. Pour les années 2022 à 2025, cela représente environ 250 millions de francs de plus que lors de la dernière période quadriennale. Les fonds doivent être utilisés pour la prise en charge des coûts non couverts des investissements dans le matériel roulant ainsi que pour le développement de l'offre des TP. Grâce à cette augmentation, des offres telles que les bus de nuit ou le passage aux bus électriques peuvent en outre être financées. Selon un complément ajouté par le Parlement, le Conseil fédéral pourra, s'il constate une lacune de financement, demander des crédits supplémentaires en 2023 pour traiter séparément les conséquences financières de la pandémie de coronavirus.



Forte baisse du nombre de passagers dans les transports publics pendant la pandémie de coronavirus.

Révision de la loi sur le transport de voyageurs (LTV)

Les optimisations du système TRV bien établi prennent du temps et sont complexes, mais elles sont nécessaires en raison des expériences réalisées dans la pratique. C'est pourquoi le Conseil fédéral a adopté, en juin 2021, une modification de la loi sur le transport de voyageurs (LTV), qui devrait apporter plus de clarté, de transparence et d'efficacité au TRV. Des mesures visant à clarifier l'utilisation des subventions y sont notamment inscrites. D'autres éléments clés sont les conventions d'objectifs pluri-annuelles entre les commanditaires et les entreprises de transport, lesquelles augmentent la sécurité de la planification et le caractère obligatoire. En outre, un benchmarking national doit être introduit. Une plateforme digitale devrait simplifier et harmoniser la procédure de commande.

Le Parlement a traité la révision de la LTV à plusieurs reprises l'année dernière. Après les décisions prises par le Conseil national lors de la session d'été 2022, l'affaire est dans la dernière ligne droite, puisqu'il ne reste plus que trois différences par rapport à la décision du Conseil des États. Elle sera adoptée par les deux Conseils lors de la session d'automne 2022. Les cartes journalières à prix réduit de 15 francs pour les écolières et écoliers sont déjà décidées. Avec ces dernières, des excursions à but culturel sont désormais proposées jusqu'à la fin de la scolarité obligatoire, en plus des événements scolaires et sportifs. Autre changement déjà décidé : la Confédération et les cantons indemniseront désormais les coûts non couverts du matériel roulant historique.

Politique de transfert du transport ferroviaire de marchandises transalpin

Afin de transférer le transport de marchandises transalpin de la route au rail, la Suisse a beaucoup investi dans l'infrastructure et construit des corridors de transport ferroviaire performants à travers les Alpes. La mise en service des ouvrages de la NLFA et du corridor de 4 mètres montre de manière impressionnante que ces énormes investissements sont payants : l'année dernière, la part du transport de marchandises transalpin a atteint son niveau le plus élevé depuis 30 ans, avec près de 75 pour cent. C'est alors avec satisfaction que le Parlement a pris connaissance du rapport 2021 sur le transfert modal. Afin d'atteindre l'objectif de transfert de 650'000 trajets à travers les Alpes fixé dans la Constitution, et également dans l'optique des objectifs climatiques de la Suisse, le Parlement a décidé de prendre trois mesures supplémentaires en 2022.



Vue sur le terminal de chargement de Hupac à Busto Arsizio.

Une première motion visant à renforcer l'attractivité et la compétitivité des corridors de transport de marchandises à travers la Suisse charge le Conseil fédéral de promouvoir de manière ciblée le nouveau trafic et le trafic dans les régions où la part du rail est faible, mais où le potentiel de transfert est élevé. Avec une deuxième motion, le Conseil fédéral est chargé de prendre les mesures nécessaires visant à éliminer l'étranglement de la voie d'accès à la NLFA «ligne sud de la vallée du Rhin allemande». Pour ce faire, la ligne ferroviaire Wörth-Strasbourg, longue de 71 km sur la rive gauche du Rhin, doit être électrifiée et mise aux normes de la NLFA, le cas échéant avec un cofinancement suisse. Enfin, le Conseil fédéral a été chargé par un postulat d'examiner comment renforcer le transfert du transport de marchandises à travers les Alpes au moyen de semi-remorques grutables.

L'avenir du transport intérieur de marchandises

Depuis des années, le transport ferroviaire de marchandises en Suisse se trouve dans une situation de départ difficile. Les besoins de l'économie, des régions et de la politique climatique, environnementale et financière sont partiellement en contradiction avec la rentabilité économique. Fin septembre 2021, la commission des transports du Conseil des États a approuvé à l'unanimité un postulat chargeant le Conseil fédéral d'élaborer un rapport sur l'orientation future de la politique du transport ferroviaire de marchandises. Ce rapport a été publié fin mars 2022 et sert de base à la motion «Transport ferroviaire de marchandises et contribution à la réduction des émissions de CO₂». Il présente des possibilités d'action et contient des recommandations pour la suite de la procédure, de sorte que la sécurité de planification puisse être atteinte, en particulier pour les chargeurs et CFF Cargo. La LITRA accompagne ces travaux avec un groupe de travail ad hoc.



La conversion des flottes de bus aux moteurs écologiques bat son plein dans les transports publics genevois (tpg).

Nouvelle édition de la révision de la loi sur le CO₂

Début mars 2022, la LITRA a présenté sa prise de position sur la nouvelle révision de la loi sur le CO₂. Ce faisant, nous avons évalué de manière critique la promotion prévue des autobus à propulsion écologique ainsi que le remboursement de l'impôt sur les huiles minérales. Dans le secteur de l'aviation, nous avons salué l'accent clairement mis sur la promotion des carburants d'aviation durables (Sustainable Aviation Fuels, SAF) dans la loi révisée sur le CO₂ et la référence à la nécessité d'approches internationales.

Promotion des propulsions écologiques

Fin août 2021, la Commission des transports du Conseil national (CTT-N) a déposé une motion de commission sur la «promotion des modes de transport non fossiles dans les transports publics», laquelle a été adoptée par les deux Conseils. Dans la nouvelle version de la loi sur le CO₂, on ne sait pas exactement à quoi ressemblera ce soutien ni quand il pourra entrer en vigueur. La décarbonation complète des TP joue un rôle de modèle important pour atteindre l'objectif «Zéro émission nette» d'ici 2050 dans le domaine de la mobilité. La mise en œuvre rapide de ce changement revêt un caractère très urgent au vu des objectifs climatiques convenus au niveau international. C'est pourquoi la CTT-N a approuvé, fin juin 2022, une initiative de commission visant à accélérer l'acquisition de bus dotés de

moteurs écologiques dans les transports publics routiers grâce à un financement incitatif de la Confédération. L'affaire sera traitée cet automne directement par la commission sœur du Conseil des États.

Loi sur les voies cyclables

Trois ans et demi après l'acceptation par le peuple cyclables, le Conseil national et le Conseil des États ont adopté la nouvelle loi sur les voies cyclables lors de la session de printemps 2022. Le nouvel article constitutionnel donne à la Confédération la possibilité de définir des principes pour les réseaux de pistes cyclables ainsi que de soutenir et de coordonner les mesures des cantons, des communes et d'autres acteurs à titre subsidiaire. La nouvelle loi sur les voies cyclables met en œuvre ces principes, l'objectif étant de donner un nouvel élan au vélo et d'augmenter la sécurité par des mesures appropriées. Concrètement, ces principes doivent être mis en œuvre dans les cantons et les communes dans un délai de vingt ans. Dans ce cadre, les cantons peuvent faire appel à des organisations privées spécialisées dans le trafic cycliste pour la planification des réseaux de voies cyclables et leur confier des tâches. Les deux Conseils ont toutefois renoncé à accorder un droit de recours à ces organisations spécialisées.

Service d'information

Au cours de l'exercice 2021 | 2022, la LITRA a commandé pour la quatrième fois consécutive l'étude comparative internationale des prix et a publié à cet effet la brochure «Offre et prix des TP suisses en comparaison internationale.» Comme d'habitude, nous avons publié nos «Transports en chiffres», dont le contenu et le graphisme ont à nouveau été légèrement remaniés. Une grande nouveauté a été apportée à notre site Internet : le nouveau «Portail de données LITRA» a été mis en ligne en décembre 2021. Dans ce portail interactif, nous présentons des chiffres actuels sur les transports publics et sur les transports en général en Suisse. Les données proviennent des «Transports en chiffres», qui n'étaient jusqu'alors publiés que sous forme imprimée. D'autre part, le «Rapport trimestriel des chemins de fer» et le «Rapport du trafic aérien» semestriel sont présentés sous forme de diagrammes interactifs. La «Politique des transports en cours» sur les sessions du Parlement fédéral continue de susciter le plus grand intérêt des utilisateurs. Nous avons communiqué des informations sur d'autres développements importants dans les TP et sur les manifestations de la LITRA dans notre blog.

Publication «Offres et prix des transports publics en Suisse en comparaison internationale»

L'étude de la LITRA «Offres et prix des transports publics en Suisse en comparaison internationale», en bref «Étude de comparaison des prix», est en quelque sorte devenue une tradition. Depuis 2013, nous avons fait calculer, en quatre étapes consécutives, les tarifs des TP de sept pays européens au total. Les transports publics suisses ont la réputation d'être chers. Toutefois, la dernière étude de comparaison des prix montre encore une fois : le rapport qualité-prix des TP suisses est très bon. La Suisse se situe dans la bonne moyenne européenne en ce qui concerne les prix des TP. Plus important encore : les prix deviennent de plus en plus flexibles. Il y a dix ans, la possibilité de différencier les prix était encore peu appliquée dans les TP européens. Aujourd'hui, tous les pays de la comparaison proposent des tarifs flexibles afin d'attirer davantage de clients vers les TP. Avec la tendance à une plus grande mobilité pour les loisirs, des offres sont maintenant proposées pour rendre les TP encore plus attrayant pour les voyageurs occasionnels et les excursionnistes.

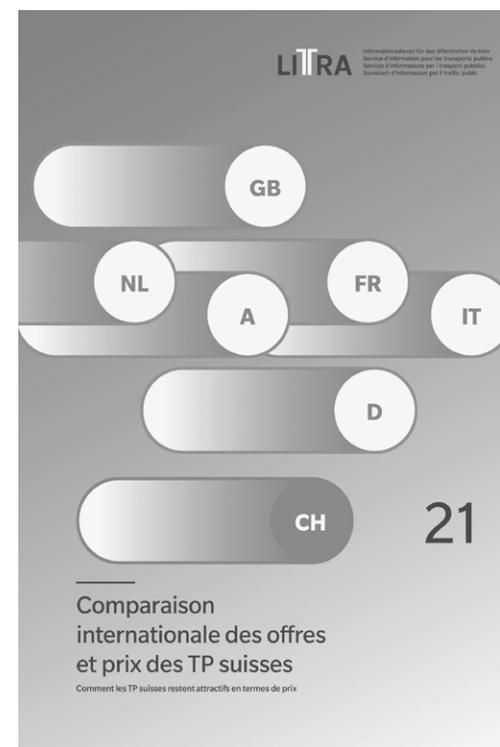
1

La brochure «Offre et prix des TP suisses en comparaison internationale» résume les résultats de l'étude comparative des prix et donne la parole à différents partenaires de la LITRA.

Pour la quatrième édition, nous avons abandonné le cadre traditionnel de la publication de la «Série jaune» et avons transformé les résultats de l'étude en une brochure avec des interviews d'experts spécialisés et des contributions d'invités. La brochure a été présentée le 19 janvier 2022 à l'occasion d'une conférence de presse bien fréquentée intitulée «Des tarifs plus flexibles pour davantage de clientes et clients dans les transports publics». L'écho médiatique s'est avéré extrêmement réjouissant. ↘ 1 ↘ 2

2

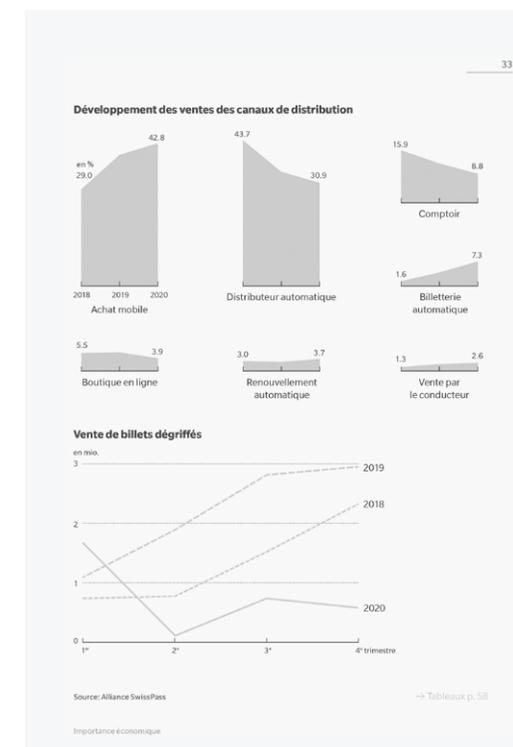
Les résultats de l'étude «Offre et prix des transports publics suisses en comparaison internationale» sont sur le portail de données de la LITRA avec la possibilité d'effectuer des recherches individuelles.



La brochure sur l'étude comparative internationale des prix.

«Les Transports en chiffres» – Édition 2021

Des propulsions neutres pour le climat, le développement du transport de passagers et de marchandises ou les flux de financement : les transports publics offrent de nombreux aspects passionnants qui peuvent être illustrés par des chiffres et des graphiques. C'est exactement ce que nous faisons avec nos populaires «Transports en chiffres» : nous apportons des informations factuelles, compréhensibles et compactes sur l'évolution de la mobilité globale en Suisse. Après une «révision générale» en 2020, la publication n'a été que légèrement adaptée cette année. Les Transports en chiffres 2021 ont été publiés pour la première fois avec des parties graphiques et tabulaires séparées. Ainsi, les données chiffrées sur lesquelles reposent les graphiques sont présentées dans une partie de tableau en fond. Avec la dernière édition, une première partie des chiffres du trafic (chapitre mobilité et importance économique) peut être consultée de manière interactive et avec possibilité

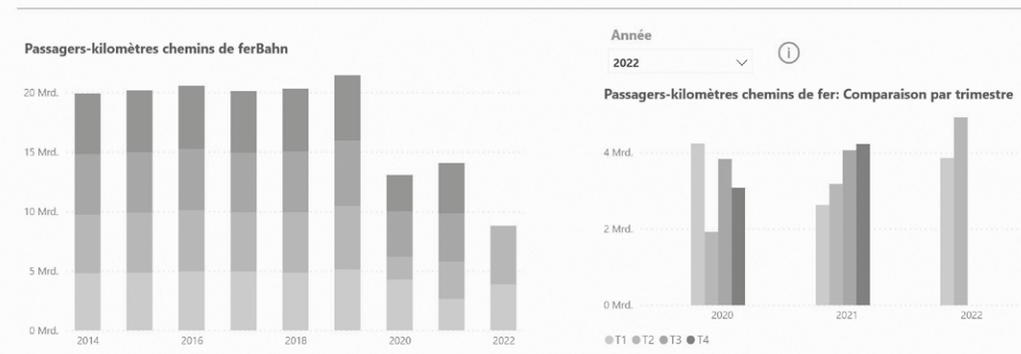


La publication à plus fort tirage de la LITRA – «Les Transports en chiffres».

d'interrogation individuelle sur le portail de données de la LITRA (voir à ce sujet le paragraphe «Portail de données de la LITRA»). Cette nouveauté nous a permis d'élargir considérablement notre offre de données et d'informations au cours de l'année écoulée.

Toutes les données des «Transports en chiffres» proviennent soit de sources officielles et disponibles publiquement (par ex. Office fédéral de la statistique, Office fédéral des transports, aéroports nationaux), soit de demandes de données exclusives que les membres de la LITRA et divers offices mettent à disposition. Nous pouvons aussi compter sur des lecteurs critiques qui nous donnent de précieux retours, Cela nous permet de corriger en permanence les incohérences, d'apporter des améliorations et de maintenir la qualité des publications.

Dans le rapport trimestriel des chemins de fer, nous recensons pour chaque trimestre depuis 2014 les passagers-kilomètres dans le trafic ferroviaire suisse de la plupart des entreprises de transport. Les données sont mises à disposition par les CFF. Une fois par trimestre, les données sont publiées dans un communiqué de presse. Contrairement aux séries chronologiques à long terme du trafic voyageurs, le rapport trimestriel des chemins de fer permet de saisir les évolutions à court terme et actuelles.



Depuis cette année, les derniers chiffres du rapport trimestriel des chemins de fer sont également disponibles sur le portail de données de la LITRA.

Politique des transports en cours

Lorsque le Parlement débat de crédits d'engagement pour les TP, de l'électrification des flottes de bus ou de la modification de la loi sur le transport de voyageurs, la LITRA fournit des informations objectives et fondées. Le secrétariat suit les affaires de politique des transports et les interventions importantes tout au long du processus politique, de la consultation à l'adoption par le Parlement ou, dans le cas d'un référendum ou d'une initiative populaire, jusqu'à la votation de la population. Nos membres et les personnes intéressées par les TP sont ainsi toujours informés de l'actualité de la politique suisse des transports. Nous planifions et rédigeons avec beaucoup d'avance la «Politique des transports en cours», dans laquelle nous informons nos lecteurs des affaires politiques en cours et à venir. Chaque aperçu représente environ une semaine de travail d'écriture et un travail de recherche considérable. Pour certaines opérations, nous sollicitons les réactions de nos membres ou les conseils et les connaissances spécialisées de partenaires externes. Cet effort en vaut la peine, car la «politique des transports en cours» est le plus populaire et le plus apprécié de nos formats en ligne. ↘₃

3

Vous pouvez consulter les dernières éditions de la «Politique des transports en cours» sur notre site Internet.

Rapport trimestriel des chemins de fer

Les hauts et les bas des transports publics au cours des deux dernières années peuvent être retracés avec précision grâce à notre «Rapport trimestriel des chemins de fer». Par le biais d'une demande de données exclusive et avec l'accord de nos membres, nous obtenons ainsi tous les trois mois un indicateur exclusif de l'évolution à court terme de la demande de trafic voyageurs et de transport ferroviaire de marchandises. L'année 2021 fut également une année turbulente pour les chemins de fer et les TP en général, bien qu'une forte tendance à la reprise ait été observée au premier trimestre 2022. Cette tendance se poursuit à présent en été. Le transport ferroviaire de marchandises a été nettement moins touché par la pandémie de coronavirus et a rapidement retrouvé son niveau d'avant la crise.

Le rapport trimestriel trouve un écho important tant auprès des membres que de nos abonnés et il est régulièrement repris par les politiques et les médias. Nous présentons à chaque fois les données du rapport trimestriel avec des graphiques interactifs actualisés.

Rapport du trafic aérien

Le trafic aérien a été encore plus touché que le trafic ferroviaire par les restrictions liées à la pandémie de coronavirus. Entre-temps, le nombre de passagers a dramatiquement chuté de 84 pour cent. Il est encore de 10 à 20 pour cent inférieur au nombre de passagers enregistré avant la crise (situation en juin 2022). Depuis maintenant un an, la LITRA rend compte de l'évolution de la demande et du volume de trafic dans les aéroports nationaux de Zurich, Genève et Bâle ; toujours pour l'horaire d'été et d'hiver, c'est-à-dire pour les mois de mai à octobre et de novembre à avril. Pour cela, nous recevons des trois aéroports nationaux des données exclusives sur les passagers aériens, le fret aérien traité et les mouvements aériens enregistrés. Nous préparons les données comparatives de manière interactive et les présentons sous une forme similaire aux chiffres du trafic ferroviaire.

Blog LITRA

Depuis cinq ans, nous offrons à nos membres, à nos partenaires et aux principales parties prenantes de la politique des transports la possibilité de publier sur notre site Internet un article sur un sujet d'actualité lié à la politique des transports. Parallèlement, nous publions sur le blog de la LITRA des communications internes et des appels, par exemple pour le Prix LITRA. Pendant la pandémie de coronavirus, nous avons reçu un peu moins de demandes pour cette offre. De manière générale, nous avons constaté une légère baisse de l'intérêt du «public» pour la politique des transports. Cela est compréhensible dans la mesure où l'attention de la population s'est tournée vers d'autres sujets en ces temps particuliers. Nous espérons que l'activité et la motivation pour écrire sur les TP augmenteront à nouveau avec la reprise générale. Nous considérons qu'il est très important de fournir des informations objectives et de qualité sur des thèmes et des projets centraux dans le domaine des transports publics, et qu'un débat public puisse également avoir lieu à ce sujet. Notre blog LITRA répond à cette préoccupation. La liste des articles internes et externes parus au cours de l'exercice 2021 | 2022 est présentée ci-dessous.

Les blogs parus durant l'année statutaire 2021 | 2022

- 13 | 12 | 2021** Bienvenue sur le portail de données LITRA !
- 03 | 02 | 2022** Une meilleure mise en réseau des acteurs rend les transports publics plus efficaces et plus respectueux du climat. Peter Füglistaler
- 02 | 03 | 2022** La conception globale des transports – fondement ou chute de la politique suisse des transports ?
- 12 | 04 | 2022** Simon Steinlin est le nouveau responsable de projets et de la communication de la LITRA
- 05 | 05 | 2022** La LITRA salue la loi fédérale sur l'infrastructure des données de mobilité
- 06 | 05 | 2022** Prix LITRA 2022 : nous recherchons votre travail de Bachelor ou de Master sur les transports publics !

↘₄

4

Vous pouvez lire tous les articles du blog de la LITRA sur notre site Internet.

LITRA - Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
709 Follower:innen
4 Monate

Matthias Rücker ist Leiter Energieeffizienz bei SBB CFF FFS Infrastruktur. Er gab an der letzten LITRA-Sessionsveranstaltung einen Einblick in die laufenden Projekte der intelligenten Laststeuerung von SBB Infrastruktur zur Glättung von Stromverbrauchsspitzen. Was ist die Herausforderung bei den Stromspitzen und wie können sie geglättet werden?



Matthias Rücker, Leiter Energieeffizienz SBB

Matthias Rücker, responsable de l'efficacité énergétique de CFF Infrastructure et intervenant lors de la manifestation de la session du 18 mars 2022.

Réseaux sociaux, site Internet et lettre d'information

Nous communiquons régulièrement via les réseaux sociaux sur les décisions actuelles de la politique des transports, les innovations de nos membres et les nouvelles tendances dans le domaine de la mobilité. Nous publions ainsi des informations et des communiqués de presse de nos membres ou pour notre propre compte. Depuis deux ans, nous sommes particulièrement présents sur LinkedIn et publions entre autres des informations sur nos événements avec de courtes interviews des intervenants invités. Nos communiqués de presse, articles de blog, prises de position, etc. sont toujours envoyés à un large cercle de destinataires via la newsletter. Les articles sur les statistiques des TP, mais également sur l'appel à contributions pour le prix LITRA, sont souvent partagés, commentés et suscitent de plus en plus de demandes de la part des médias. L'intensification de la communication en ligne a entraîné, ces dernières années, un très grand nombre de candidatures pour le Prix LITRA. Les activités sur les réseaux sociaux sont également parfaitement adaptées pour interagir facilement avec nos membres. Enfin, nos contributions vidéo, toutes disponibles sans publicité sur notre plateforme Vimeo, sont particulièrement appréciées sur les réseaux sociaux.

5

La vidéo de Matthias Rücker peut être visionnée sur notre canal Vimeo.

LITRA - Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
697 Follower:innen
6 Monate

Alles zum öffentlichen Verkehr auf einen Blick - nichts weniger ist unser Anspruch an das neue LITRA-Datenportal. Wie viele Personenkilometer legt die Schweiz mit Bahn, Bus, Schiffen und Seilbahnen zurück? Wie oft reisen wir wohin? Wie haben sich Angebot und Nachfrage im öffentlichen Verkehr in den letzten Jahren entwickelt? Wer finanziert den oV, was bringt er volkswirtschaftlich und wie ist seine Umweltbilanz? Diese Fragen beantwortet Ihnen künftig unser Datenportal - das wir Ihnen öffentlich zur Verfügung stellen.

Wir werden das Portal in den nächsten Wochen und Monaten weiter ausbauen. Zum Start ist der Themenbereich Mobilität abgebildet - mit den Unterkategorien Personenverkehr, Güterverkehr & Flugverkehr. Später finden Sie auch spannende Statistiken zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des oV, zu Umwelt & Energie und zur Mobilität in Europa. Wir informieren Sie, sobald wir neue Inhalte aufschalten.

Gefällt Ihnen unser Datenportal? Haben Sie Anregungen? Wir sind gespannt auf Ihre Rückmeldung.

Hier gehts zum LITRA-Datenportal:
www.verkehrszahlen.ch



Le portail de données LITRA a été mis en «service» le 13 décembre 2021.

Portail de données LITRA

En tant que service d'information pour les transports publics, il nous tient à cœur d'améliorer et d'optimiser en permanence nos propres formats et canaux d'information, de saisir de nouveaux contenus et de recueillir vos commentaires. L'année dernière, nous avons donc décidé d'afficher une grande partie des données, que nous présentions jusqu'à présent de manière analogique dans nos «Transports en chiffres» ou périodiquement dans nos rapports, sur un portail de données interactif. Nous sommes assistés par un spécialiste des données informatiques et un bureau graphique pour l'élaboration du portail de données. Le portail de données a été mis en service à la mi-décembre. Dans un premier temps, nous avons reproduit des statistiques sur la demande de mobilité et le transport de marchan-

dis. Au printemps, les données ont été complétées par des informations sur le financement des transports et les tarifs. D'autres statistiques sont prévues, par exemple sur les thèmes de l'énergie et de l'environnement. Nos deux rapports, «Rapports trimestriels des chemins de fer» et «Rapports du trafic aérien», sont également affichés sur le portail avec des données toujours actualisées. Nous travaillons à rendre toutes les données présentées disponibles au téléchargement et à les mettre à jour automatiquement dès que de nouveaux chiffres sont disponibles. Nous considérons notre portail de données comme un «travail en cours» et nous nous réjouissons des réactions qu'il suscite.

Relations publiques

Le terme «Service d'information» dans notre nom envoie un message clair : la LITRA se considère comme un médiateur d'informations sur le trafic et notamment sur les transports publics. Nous avons pour mission et pour ambition de définir des thèmes pertinents pour les TP et d'être perçus par le public comme un porte-parole politique pertinent des TP. Pour cela, nous passons les thèmes appropriés des TP au radar, nous informons de manière compétente, compréhensible et indépendamment des partis politiques. Nous formons des opinions et savons convaincre au niveau politique. Concrètement, nous informons nos membres, les responsables politiques et le grand public avec des faits pertinents, des résultats d'études et des chiffres sur les TP, ainsi que sur les questions actuelles de politique des transports. Nous y parvenons au mieux, par exemple, lorsque nous présentons une étude récente, les lauréats du Prix LITRA, nos «Transports en chiffres» ou les derniers chiffres du «Rapport trimestriel des chemins de fer».

6

Les données relatives au trafic en Suisse peuvent être consultées sur notre portail de données LITRA.

Le 19 janvier 2022, nous avons présenté notre publication «Offre et prix des transports publics en Suisse en comparaison internationale», basée sur une étude du bureau de recherche INFRAS. Nous avons présenté, en collaboration avec des représentants de l'INFRAS et de la branche des transports publics, les résultats de l'étude et les projets actuels dans le domaine des tarifs et de la distribution. Maura Killer, cheffe de projet chez l'INFRAS, a résumé les résultats de l'étude en ces termes : «Les quatre enquêtes menées depuis 2013 ont montré que les prix se sont stabilisés et que l'offre de tarifs s'est fortement élargie : billets dégriffés, forfaits spéciaux à la journée ou offres avantageuses de loisirs.» Helmut Eichhorn, directeur de l'Alliance SwissPass, a parlé des défis à relever en matière de tarification et des dernières tendances en matière de distribution : «Une baisse d'un quart des passagers, un cinquième d'abonnements généraux et communautaires en moins, plus de soixante pour cent des billets en version digitale, un chiffre d'affaires des billets individuels plus importants à l'automne 2021 qu'en 2019 : la pandémie de COVID-19 a bouleversé bien choses dans le secteur des TP.» C'est pourquoi, selon l'auteur, il faut des offres plus souples, axées davantage sur les voyageurs occasionnels, les navetteurs à temps partiel et la mobilité pour les loisirs. Plusieurs communautés tarifaires effectuent actuellement des tests de marché avec de nouvelles formes de prix et d'abonnements. L'un de ces tests de marché est le «FlexiAbo» des deux communautés tarifaires romandes Mobilis et Frimobil, que Sylvia Coutaz, cheffe de projet chez Mobilis, a présenté. L'offre se situe entre les cartes journalières connues et l'abonnement annuel des communautés tarifaires. L'abonnement pilote permet aux clients de voyager pendant 104 ou 156 jours de leur choix. Selon Sylvia Coutaz, les premiers résultats du test sont encourageants : «Nous constatons que l'abonnement FlexiAbo répond à des besoins auxquels les abonnements habituels ne répondent pas, notamment pour les personnes travaillant à domicile et les employés à temps partiel.»

La couverture médiatique qui a suivi notre conférence de presse a été très importante et a rayonné dans toutes les régions du pays.



La conférence de presse du 19 janvier 2022 sur la publication «Offre et prix des TP suisses en comparaison internationale» a suscité un vif intérêt.

Communiqués de presse de l'exercice 2021 | 2022

- 29 | 09 | 2021** Deux travaux d'EPF sur des questions d'actualité remportent le Prix LITRA 2021
- 01 | 11 | 2021** Rapport trimestriel des chemins de fer 3 | 2021 : Croissance dans le trafic marchandises, statu quo dans le trafic voyageurs
- 08 | 12 | 2021** Les Suisses sont toujours les champions des voyages en train
- 21 | 12 | 2021** Le trafic aérien augmente nettement pendant l'été, mais reste sous pression
- 15 | 02 | 2022** Rapport trimestriel des chemins de fer 4 | 2021 : Le trafic voyageurs ferroviaire est toujours sous pression
- 29 | 03 | 2022** Un soutien pour davantage de trafic marchandises sur le rail
- 04 | 05 | 2022** Rapport trimestriel des chemins de fer 1 | 2022 : Croissance dans le trafic marchandises, statu quo dans le trafic voyageurs
- 07 | 06 | 2022** Le trafic aérien continue de récupérer, surtout au cours du second trimestre 2022

↳ 7

7

Tous les communiqués de presse de la LITRA peuvent être consultés sur notre site Internet.

Événements

Les événements de l'exercice 2021 | 2022 ont été marqués par la pandémie de coronavirus, notamment en automne et en hiver 2021 avec l'obligation de présenter un certificat. Au printemps 2022, la situation s'est détendue et nos manifestations de printemps et d'été 2022 ont heureusement pu se dérouler dans des conditions normales, tout comme le voyage d'information 2022 à Genève, lequel s'est déroulé par des températures estivales.

30 | 09 | 2021

La 85^{ème} assemblée des membres de la LITRA – Les transports publics font partie de la Suisse et doivent être renforcés

Le 30 septembre 2021, la LITRA organisait sa 85^{ème} assemblée des membres. Nous avons eu le plaisir d'accueillir près de 140 invités à la manifestation organisée à l'hôtel Bellevue de Berne. Le conseiller fédéral Ueli Maurer a remis les prix aux trois lauréats du Prix LITRA avant de s'adresser à nos invités.

Le président de la LITRA, Martin Candinas, a salué les membres et les invités réunis pour l'occasion. Il est revenu sur le voyage d'information au Tessin, qui s'est déroulé avec succès à la fin du mois d'août. Dans le Tessin, les transports publics ont été révolutionnés par l'achèvement de la NLFA. Outre des liaisons ferroviaires plus rapides et plus fréquentes dans le triangle Lugano, Locarno et Bellinzone, le trafic régional de voyageurs par la route a été considérablement développé. Le transport combiné pour le transbordement de marchandises sur place et la navigation en tant que partie intégrante du tourisme sont également renforcés en permanence.

Face aux défis posés par la pandémie de coronavirus, les multiples avantages des TP en tant que moyen de transport de masse ne doivent pas être sous-estimés, a expliqué le président. Les TP sont là pour tout le monde et permettent à chacun d'accéder à des offres de mobilité attrayantes. Avec eux, la population se déplace dans le respect du climat, de l'efficacité énergétique et de la sécurité. En termes d'efficacité territoriale, ils s'avèrent imbattables en tant que moyen de transport de masse. L'horaire cadencé garantit en outre un système global de TP attrayant et parfaitement coordonné. Grâce à un large assortiment et avec un seul billet, le passager peut voyager confortablement à travers toute la Suisse avec les moyens de transport les plus divers.



Le président de la LITRA, Martin Candinas, souhaite la bienvenue à l'assemblée des membres de la LITRA.

Selon lui, les TP doivent être renforcés si l'on veut atteindre les objectifs climatiques. Contrairement aux autres secteurs, les émissions de gaz à effet de serre des transports ont stagné au lieu de diminuer. Par conséquent, le secteur des transports sera fortement sollicité dans les années à venir. Il sera tout simplement indispensable de définir des mesures efficaces pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le domaine des transports et de les imposer par la suite. Avec une part de 96 pour cent des émissions dues au trafic, le trafic individuel sera tout particulièrement touché par ces mesures. Les TP contribuent à trouver de bonnes solutions pour l'ensemble du système du transport.

Le directeur de la LITRA, Michael Bützer, a ensuite présenté une rétrospective de l'exercice écoulé : la LITRA a dû réagir avec une grande flexibilité à l'évolution de la situation pandémique au cours des derniers mois et a organisé des événements en ligne, hybrides et sur place. Elle s'est également organisée de manière plus digitale au niveau de son secrétariat et affiche une volonté claire de poursuivre sur la voie digitale : par exemple avec un nouveau portail de données en ligne. Le Rapport de gestion ainsi que nos Transports en chiffres ont été «numérisés». Les deux formats se présentent désormais en version animée.

Dans le cadre de la partie statutaire, des démissions ainsi que des élections de remplacement et de nouvelles élections ont eu lieu. Ont été remerciés pour leur engagement actif, parfois de très longue date :

- Guido Schoch, ancien directeur de la régie des transports publics de Zurich (VBZ)
- Dirk Stahl, PDG par intérim de BLS AG et directeur de BLS Cargo AG
- Jean-Pierre Tappy, ancien Managing Director, Head of External Affairs Swiss International Airlines

De nouveaux membres du comité ont été élus :

- Ron Abegglen, Advisor to the CEO, Swiss International Airlines
- Hans-Jörg Bertschi, Président de la communauté d'intérêt pour le trafic combiné (CI TC)
- Marco Lüthi, Directeur des Transports publics de Zurich (VBZ)
- Daniel Schafer, PDG de BLS AG



La LITRA prend congé de trois membres de son comité: Dirk Stahl (BLS AG), Jean-Pierre Tappy (Swiss International Airlines) et Guido Schoch (Verkehrsbetriebe Zürich VBZ).



Le conseiller fédéral Ueli Maurer, chef du Département fédéral des finances, s'adresse aux membres de la LITRA et aux invités du Forum des transports.

15 | 12 | 2021

Colloque de session – «L'avenir du transport ferroviaire de marchandises : comment mettre plus de marchandises sur les rails ?»

Avec l'adoption de l'initiative des Alpes, il est inscrit depuis 1994 dans la Constitution que le transport de marchandises à travers les Alpes doit être transféré de la route au rail. Grâce à d'importants investissements dans l'infrastructure et à des mesures efficaces, le rail atteint désormais une part de marché de 75 pour cent dans le transport ferroviaire de marchandises à travers les Alpes. L'objectif reste de poursuivre le transfert modal et de réduire le nombre de trajets de camions à l'objectif de 650'000 par an. L'ouverture du tunnel de base du Ceneri et la mise en service du corridor de 4 mètres ont donné un nouvel élan au transport ferroviaire de marchandises. Le transport ferroviaire de marchandises est toutefois un peu moins performant sur le territoire, aussi bien dans le trafic intérieur que dans le trafic d'importation et d'exportation. Ici, sa part de marché n'est que d'environ 25 pour cent.

Qu'en est-il du transfert du transport de marchandises ? Quelles sont les perspectives pour le transport ferroviaire de marchandises en Suisse et à travers la Suisse ? Quelles sont les prochaines étapes de développement ? Nous avons posé la question à nos intervenants.

Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports (OFT), a clairement indiqué que la Confédération avait mis en œuvre des étapes importantes au cours des dernières années. Pour que l'objectif de transfert puisse être atteint, le Conseil fédéral propose de développer la RPLP et de faire dépendre le montant de la taxe des émissions de CO₂ des poids-lourds. De même, la chaussée roulante sera encore soutenue par les pouvoirs publics jusqu'en 2028. L'évolution du transport de marchandises à travers les Alpes est réjouissante : certains opérateurs auraient obtenu 25 pour cent de nouveaux clients dans les premiers mois de 2021 pour les «transports à grand gabarit». Une nouvelle croissance est attendue si des trains de marchandises plus longs peuvent être successivement mis en service sur l'axe nord-sud. Parallèlement, la qualité – en premier lieu la ponctualité – du transport ferroviaire de marchandises doit être nettement améliorée, par exemple par une gestion optimisée des chantiers.

Lors du podium de discussion qui a suivi, Hans-Jörg Bertschi, président du conseil d'administration de la Bertschi AG, de l'HUPAC et président de la nouvelle communauté d'intérêt pour le transport combiné, Vincent Ducrot, PDG des CFF, et Dirk Stahl, PDG de BLS Cargo et président du conseil d'administration de RAlpin, ont parlé de la situation actuelle du transport ferroviaire de marchandises en Suisse et de ses perspectives.

Non, le transport ferroviaire de marchandises à travers les Alpes ne va pas de soi, malgré sa part record de 75 pour cent, a répondu Hans-Jörg Bertschi. Mais cela n'est pas dû en premier lieu à la Suisse. Les nombreux chantiers sur la ligne du Rhin et les retards lourds de conséquences qui en découlent sont actuellement source d'inquiétude. La qualité du transport combiné souffre actuellement énormément. Dirk Stahl le confirme. En Suisse, les axes du Saint-Gothard et du Lötschberg ont été développés au cours des vingt dernières années. En Allemagne, l'aménagement de la ligne du Rhin prend toutefois du retard. Selon lui, la Suisse doit s'engager de toutes ses forces pour la construction d'une route alternative via la France, afin que les importants goulets d'étranglement de capacité entre l'Atlantique et la Méditerranée puissent être surmontés. Le trafic de transit – en particulier le transport combiné – est le grand marché de croissance du transport de marchandises. Dans ce domaine, il serait erroné de se concentrer uniquement sur la Suisse. Il est préférable au contraire de penser en termes d'axes. Il est donc juste que la chaussée roulante soit soutenue par la Confédération jusqu'en 2028 et qu'elle soit ensuite abandonnée. Le transport ferroviaire de marchandises sur le territoire, en revanche, n'est pas un marché en croissance, souligne Vincent Ducrot. Il serait illusoire de vouloir l'exploiter de manière autonome. Dans le même temps, la politique exige que le transport intérieur de marchandises par le rail ne soit pas réduit et que les prix n'augmentent pas. Quiconque souhaite maintenir le transport intérieur de marchandises doit être prêt à y consacrer de l'argent.

18 | 03 | 2022

Colloque de session – Facteur de succès de l'efficacité énergétique dans le TP

Le président de la LITRA, Martin Candinas, a salué les membres, les parlementaires et les invités présents au premier colloque de session sans restriction depuis bientôt deux ans. Les transports publics sont prêts à accueillir à nouveau de nouveaux passagers en nombre dans les trains, les bus, les bateaux et les trams et à gagner de nouveaux clients. Le secteur tente de soutenir le retour des clients par de nombreuses mesures. Selon lui, la politique a largement soutenu les transports publics au cours des deux dernières années et a créé de bonnes conditions pour l'essor espéré.

L'histoire du succès des transports publics a commencé il y a 175 ans, plus précisément en 1847, avec l'ouverture du «Spanisch-Brötli-Bahn», la première ligne ferroviaire de Suisse entre Baden et Zurich. Le 175^e anniversaire est fêté cette année dans différentes régions. L'Union des transports publics (UTP) organise ces festivités. Le vicedirecteur de l'UTP, Bernhard Adamek, a donné un aperçu de ces dernières années autour des «175 ans des chemins de fer en Suisse». L'un des principaux facteurs de réussite au cours des 175 dernières années a été l'efficacité : en tant que moyen de transport de masse, les transports publics peuvent transporter un grand nombre de personnes sur un espace restreint. Les transports publics sont également efficaces sur le plan énergétique. Les chemins de fer ont été électrifiés en plusieurs vagues entre 1920 et 1960. En ce qui concerne les flottes de bus, une électrification à grande échelle est en cours.

Avec une part de 5 pour cent de la consommation d'énergie des transports terrestres, le rail assure 13 pour cent du transport de personnes et 37 pour cent du transport de marchandises en Suisse. Au cours des dix dernières années, la demande en courant de traction a baissé d'environ 5 pour cent, alors que les trains-kilomètres ont augmenté de 10 pour cent. Avec l'extension de l'offre, le problème des pics de courant augmente, a déclaré Matthias Rücker de CFF Infrastructure. L'intervenant a donné un aperçu des projets de gestion intelligente de la charge en cours à CFF Infrastructure visant à lisser les pics de consommation d'électricité. Le système de courant de traction se caractérise par un profil de charge très dynamique. Le défi réside dans le fait qu'à chaque seconde, les besoins du réseau électrique ferroviaire doivent être couverts par une production d'électricité correspondante provenant des

centrales. Plus le nombre de trains circulant simultanément est élevé, plus ces pics le sont également. Le système de gestion de la charge a été introduit afin d'éviter que les coûts du système d'alimentation en courant de traction n'augmentent considérablement en raison de brefs pics de demande. Pour ce faire, les besoins énergétiques actuels sont mesurés et surveillés en permanence. Si la charge dépasse une certaine valeur seuil, les chauffages des aiguillages et des trains sont arrêtés brièvement de manière entièrement automatique. Ce développement a été possible grâce aux chemins de fer intégrés. Cette innovation a été récompensée en janvier 2022 par le prix suisse de l'énergie Watt d'Or décerné par l'Office fédéral de l'énergie.

Aujourd'hui, le besoin de rattrapage en matière d'efficacité énergétique et de bilan CO₂ concerne particulièrement les flottes de bus. Alex Naef, PDG du constructeur de bus Hess AG, a expliqué quels étaient les avantages de l'électrification des flottes de bus :

1. Une plus grande efficacité énergétique grâce à une consommation d'énergie primaire massivement réduite et un meilleur rendement.
2. Une meilleure compatibilité environnementale, en réduisant les émissions de CO₂ jusqu'à cent tonnes par bus et par an, en réduisant le bruit et en évitant les substances polluantes.
3. Des offres de TP plus attrayantes : les bus électriques ont une capacité de transport de passagers plus élevée que les bus diesel, offrent des accélérations sans à-coups et émettent un niveau sonore nettement plus faible.

Le potentiel d'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules ferroviaires n'est pas encore épuisé, a expliqué Christian König. König est membre du comité de la LITRA au titre de Swissrail et directeur adjoint du marketing et de la vente chez Stadler Rail Management SA. La consommation d'énergie serait aujourd'hui encore trop élevée, en particulier celle des «véhicules stationnés», ce qui peut paraître étonnant à première vue. Avec des positions dites «dormantes» et des positions arrêtées optimisées sur le plan énergétique, on essaie de continuer à économiser de l'énergie au niveau des services auxiliaires, de la technique de commande et du confort.

La société Alstom AG poursuit également de nombreux projets visant à améliorer l'efficacité énergétique et à réduire les émissions. Christian Gerster, Head Green Mobility Innovation, a donné un aperçu des projets actuels de son entreprise. Il s'agit notamment de nouvelles solutions d'alimentation électrique, du remplacement des locomotives diesel par l'installation de batteries de stockage et, plus tard, par une électrification totale. Le système «Eco Operating», la gestion intelligente des véhicules, permet également d'économiser de l'énergie utile et donc des coûts, tout en améliorant la charge de l'infrastructure.



Le directeur de la LITRA Michael Bützer avec Matthias Rücker (CFF Infrastructure), Christian Gerster (Alstom), Alex Naef (Hess), Christian König (Stadler Rail) et Bernhard Adamek (UTP) ainsi qu'avec le président de la LITRA Martin Candinas.

17 | 05 | 2022

Voyage d'information de la LITRA à Genève – Big Bang dans les transports publics

Ce n'est pas une exagération : une révolution des transports publics a lieu dans la région de Genève. Le train régional transfrontalier, le Léman Express, a été mis en service en 2019, en même temps que plusieurs nouvelles liaisons rapides par bus. D'ici 2030, le parc de bus des tpg doit être entièrement électrifié et le trafic global doit être transféré de manière significative vers les TP. Une raison suffisante pour la LITRA d'inviter cette année ses membres à un voyage d'information à Genève intitulé «L'essor des transports publics à Genève – coopération internationale et mobilité locale».

Les personnes présentes ont été accueillies par la direction des transports publics genevois (tpg) au siège principal du Bachet-de-Pesay, juste à côté de la station de RER ultramoderne et intermodale de Lancy-Bachet. La présidente du conseil d'administration Anne Hornung-Soukup a souhaité la bienvenue aux membres de la LITRA présents et s'est exprimée sur les défis des tpg. Après la pandémie de coronavirus et sous le signe du changement climatique, les tpg doivent s'atteler à des tâches de grande envergure. Denis Berdoz, directeur des tpg, a expliqué ce que ces défis représentent pour son entreprise. Entre autres, 13 kilomètres de nouvelles lignes de tram seront mis en service dans les années à venir (notamment vers Saint-Julien-

en-Genevois), le parc de bus sera entièrement électrifié et de nouvelles offres à la demande seront testées dans les zones périphériques du canton. Le chef du projet Léman 2030, Peter Jedelhauser, et le responsable régional des CFF en Suisse romande, Alain Barbey, ont présenté l'aménagement à trois voies entre Lausanne et Genève et son importance pour le concept d'offre 2030 en Suisse romande.

Le nouveau réseau Léman-Express (LEX) : est déjà en service depuis décembre 2019, avec notamment cinq gares entièrement reconstruites entre Genève-Cornavin et Annemasse. Mathieu Fleury, directeur de la société gestionnaire Lémanis, a guidé les participants avec deux chefs de projet à travers la nouvelle gare des Eaux-Vives, laquelle comprend également des espaces commerciaux et une promenade avec des restaurants et un théâtre.

Les représentants du canton de Genève ont également salué les membres de la LITRA et ont communiqué des informations sur ce qui a été réalisé jusqu'à présent et les perspectives. David Favre, responsable de la mobilité du canton de Genève, a reconnu sans ambages que le canton de Genève a longtemps été en retard par rapport à de nombreux cantons suisses alémaniques et aux zones urbaines. Aujourd'hui encore, on compte cinq heures et demie d'embouteillage par jour à Genève. La voiture serait encore excessivement présente en tant que moyen de transport. Le conseiller d'État Serge Dal Busco a souligné l'importance cruciale des



Le conseiller d'Etat Serge Dal Busco avec le conseiller national Martin Candinas à l'occasion du voyage d'information de la LITRA.



Les participants au voyage d'information LITRA en route vers la nouvelle gare RER Gare des Eaux-Vives.

transports publics. Ces derniers ont un rôle non négligeable à jouer dans la réalisation des objectifs climatiques : le plan climatique cantonal genevois exige que les transports publics augmentent de 40 pour cent et que le trafic automobile diminue du même pourcentage d'ici 2030. Dans ce contexte, des projets de plusieurs milliards ont été décidés, notamment la poursuite de l'extension du RER sur une ligne diamétrale, le prolongement de lignes de tram et de nouvelles lignes de bus.

Pour terminer le voyage d'information, les membres de la LITRA ont visité le dépôt des tpg d'En Chardon, un dépôt ouvert récemment, extrêmement impressionnant, pouvant accueillir 70 trams et 130 bus et construit sur trois étages.

15 | 06 | 2022

Colloque de session – Comment le secteur des transports publics peut-elle attirer davantage de clients ?

Le secteur des transports publics a connu deux années riches en défis. Avec la levée des mesures contre le coronavirus, la fréquentation des TP augmente à nouveau. Reste à savoir si et comment la mobilité professionnelle se normalisera. Par ailleurs, il existe un potentiel considérable pour attirer de nouveaux segments de clientèle vers les TP. Le secteur des TP fait de nombreux efforts pour continuer à augmenter le taux d'utilisation, en particulier pour le trafic lié aux achats, aux loisirs et au tourisme. Lors du colloque de session du 15 juin 2022, la LITRA a jeté un coup d'œil dans l'atelier des entreprises de transport.

Pour accueillir les quelque 90 membres de la LITRA, les parlementaires et les invités présents, le président de la LITRA, Martin Candinas, a fait une rétrospective des mois écoulés, en insistant particulièrement sur les TP. Même en 2021, la demande n'a atteint que 65 pour cent du niveau des années précédant la pandémie. Au cours des derniers mois toutefois, les TP se sont sensiblement redressés et la demande a pratiquement retrouvé le niveau de 2019.

Les TP se rétablissent à des rythmes différents en fonction du motif de l'utilisation et des besoins. La tendance à l'augmentation du travail à domicile et donc à la diminution de la mobilité dans le quotidien professionnel entraîne un déplacement vers une plus grande mobilité de loisirs. Parallèlement, la part de la population qui souhaite se déplacer et se faire transporter de manière consciente et écologique augmente. Les entreprises de TP sont mises au défi. D'une part, elles doivent reconquérir de nombreux clients qui ont tourné le dos aux TP pendant la pandémie et, d'autre part, réagir à l'évolution des besoins des clients. Cela nécessite de nouvelles idées.

La LITRA a interrogé les représentants de quatre entreprises membres au sujet de ces défis : «Que faites-vous pour reconquérir votre clientèle et, globalement, pour attirer davantage de clients vers les TP ?»



Les intervenants du colloque de session du 15 juin 2022: Cyrill Weber (Zugerland Verkehrsbetriebe), Marielle Müller (Appenzeller Bahnen), Véronique Stephan (CFF), Christoph Wahrenberger (Verkehrsbetriebe Schaffhausen), Martina Isler (Naturpark Schaffhausen) avec le président de la LITRA Martin Candinas.

Véronique Stephan, responsable Marché Voyageurs CFF, a donné un aperçu du changement de comportement des clients que les CFF observent. Le trafic de loisirs se remet le plus rapidement du recul enregistré au cours de la pandémie de coronavirus. Celui-ci aurait déjà dépassé le niveau précédant la pandémie. En conséquence, les CFF veulent développer l'offre de loisirs et faire en sorte que davantage de personnes utilisent les TP pendant leur temps libre. On peut observer que le budget-temps pour la mobilité reste inchangé, même si de nombreuses personnes travaillent davantage à la maison.

Les entreprises de transport régionales et urbaines réagissent au déplacement vers plus de mobilité de loisirs. Grâce au soutien actif du parc naturel de Schaffhouse, une nouvelle offre de loisirs a vu le jour au sein des TP de Schaffhouse : le «Randenbus», qui désengorge les routes près de Hemmental et en direction du Randen, est une alternative de mobilité répondant aux besoins des randonneurs et des promeneurs. Martina Isler, directrice adjointe du parc naturel régional de Schaffhouse, et Christoph Wahrenberger, responsable de la communication de la régie des TP de Schaffhouse, ont présenté la nouvelle offre et le parcours correspondant.

Les chemins de fer d'Appenzell, qui sont pour beaucoup l'incarnation même du train touristique, ont créé une nouvelle offre ces derniers mois. La «croisière ferroviaire» doit permettre de combiner des séjours à l'hôtel avec des voyages gratuits en transports publics à travers la région, comme l'a expliqué Marielle Müller, responsable du développement de l'entreprise. Au cours des dernières années, les chemins de fer d'Appenzell ont considérablement renouvelé leur matériel roulant et modernisé leur infrastructure, par exemple avec la mise en service du tunnel de Ruckhalde et la restructuration de la gare de Saint-Gall.

Enfin, l'entreprise Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB) a été fortement impactée par la pandémie de coronavirus. Connue de nombreuses personnes comme un «lieu de passage», la ville de Zoug est également une plaque tournante pour les navetteurs. Depuis le relâchement des mesures prises contre le coronavirus, l'entreprise ZVB tente d'attirer à nouveau les anciens clients vers les TP. Le directeur de ZVB, Cyrill Weber, a décrit dans sa présentation ce que les entreprises de transport entreprennent en vue de reconquérir la clientèle.

Prix LITRA : deux travaux de l'EPF le remportent

Les trains de nuit ont beaucoup gagné en popularité ces dernières années. Or, l'extension de l'offre engendre des coûts d'exploitation élevés, surtout dans le cadre des manœuvres. Patrick Althaus et Alexander Staub ont donc examiné les exigences techniques des voitures-couchettes dans le but de trouver des alternatives plus avantageuses et plus flexibles pour l'exploitation des trains de nuit. Ce travail leur a valu le Prix LITRA. Daniel Regueiro Sánchez a obtenu le deuxième prix. Il a consacré ses travaux au problème des pics de charge dans le cadre de l'alimentation électrique des trains. Celles-ci se produisent lorsque plusieurs trains accèdent en même temps sur la même section du réseau. L'auteur a étudié les possibilités de lisser ces pics et de stabiliser la consommation d'électricité.

Au total, 12 travaux ont été reçus en 2021 pour le Prix LITRA. En plus des 8 mémoires de Master, ces travaux incluaient également 2 mémoires de Bachelor. Le jury de huit personnes s'est réuni fin août et a finalement décidé de primer 2 mémoires de Master d'étudiants fréquentant l'EPF de Zurich. Les travaux récompensés traitent de questions actuelles pour lesquelles une solution efficace fait encore défaut. Le premier sujet : comment gérer le fait que, bien que les trains de nuit soient une alternative écologique à l'avion, ils soient très coûteux à exploiter ? Le deuxième sujet : quelle est la manière optimale de prévenir les conséquences potentiellement gravissimes d'un effondrement du réseau électrique ferroviaire ? Ces questions ont été traitées dans les travaux qui ont remporté le Prix LITRA 2021.

Concept d'entraînement et d'exploitation pour les voitures directes dotées d'une propulsion auxiliaire

Le train de nuit vit une seconde jeunesse en tant qu'alternative écologique à l'avion. Cependant, son exploitation est souvent à peine rentable en raison de coûts très élevés. Les trains de nuit actuels ne sont pas conçus dans une optique de flexibilité et de modularité. Il en résulte des concepts d'exploitation plutôt compliqués, dans lesquels les passagers sont d'abord «rassemblés» à différents points d'embarquement et descendent en partie à plusieurs endroits au petit matin. Les opérations de manœuvre jouent un rôle important à cet égard. L'entraînement à batterie et l'attelage automatique des trains ouvrent de nouvelles possibilités. Patrick Althaus et Alexander Staub, titulaires d'un Master en électrotechnique de l'EPF de Zurich, ont analysé ces processus. Ils ont examiné en profondeur le concept technique des trains à voitures directes.

Leur analyse coût-utilité approfondie révèle que le meilleur potentiel correspond à un module de deux voitures à un étage dotées d'un attelage automatique et d'un entraînement à batterie Ceci permet d'effectuer des manœuvres sans locomotive et avec un minimum de ressources en personnel, de rassembler les modules pour former un train, voire de les garer sur des «voies hôtel». Le concept d'attelage est testé à l'exemple d'une liaison de nuit fictive entre la Suisse et l'Italie. Des modules provenant de diverses gares d'origine sont réunis, puis séparés en fin de parcours pour rallier différentes destinations. Selon les calculs des auteurs, le concept est rentable malgré les coûts d'acquisition plus élevés.

Quantification and reduction of power peaks in railway networks : a simulation-based approach

La densification des horaires ferroviaires s'est encore poursuivie ces dernières années avec le cadencement. Les nouveaux trains sont en outre souvent dotés d'une accélération plus puissante que les anciens. C'est notamment le cas dans le trafic régional pour les trains Sprinter. Ceci accroît nettement la sollicitation des réseaux électriques : le fournisseur d'énergie doit être à même de couvrir de gros pics de consommation lorsque plusieurs trains accélèrent en même temps sur le même tronçon. Même avec un horaire stable, l'horaire cadencé représente déjà un défi pour alimenter de manière fiable les trains arrivant simultanément. En cas de perturbations, la charge peut être encore plus élevée. Même si en moyenne, la consommation est nettement inférieure, l'alimentation en électricité doit être dimensionnée pour les pics de consommation, avec les coûts que cela implique. Daniel Regueiro Sánchez, diplômé en planification du trafic et des systèmes de

transport à l'EPF de Zurich, a simulé les charges de pointe pour un tronçon ferroviaire au Tessin, d'abord pour l'exploitation selon l'horaire, puis pour certains cas de retard. Son modèle présente effectivement de fortes pointes de charge, encore renforcées en cas de retard. Sa simulation démontre toutefois également qu'il est en principe possible de minimiser ces pics tout en préservant la ponctualité. À cette fin, l'auteur étudie des scénarios à démarrages décalés et une réduction de la puissance maximale des trains. La seconde stratégie s'avère particulièrement efficace pour réduire les pics de consommation : diminuer la puissance à disposition pour l'accélération de la locomotive réduit considérablement l'énergie nécessaire sans pour autant prolonger significativement le temps de parcours.

Depuis 2011, le Prix LITRA récompense chaque année des mémoires de diplôme de Bachelor et de Master d'universités et de grandes écoles suisses, consacrés au thème du transport public. Le prix est doté de 3000 francs par mémoire. Le jury d'experts pour le prix LITRA 2021 comprenait :

Membres du jury du Prix LITRA 2021

Martin Candinas	Président de la LITRA et président du jury, Conseiller national
Francesco Corman	Professeur de systèmes de transport à l'Institut de planification des transports et des systèmes de transport de l'EPFZ, Zurich
Vincent Kaufmann	Professeur et Directeur du Laboratoire de Sociologie Urbaine de l'EPFL, Lausanne
Peter Knoepfel	Professeur de sciences politiques et administratives à l'IDHEAP, l'institut d'études supérieures d'administration publique de l'Université de Lausanne
Anna Barbara Remund	Vice-directrice de l'Office fédéral des transports (OFT), cheffe de la division Infrastructure
Christian Rohr	Professeur d'histoire de l'environnement et du climat à l'Institut d'histoire de l'Université de Berne
Thomas Sauter-Servaes	Directeur du cursus «Systèmes de transport» de la School of Engineering de la ZHAW à Zurich
Widar von Arx	Directeur du centre de compétences Mobilité de l'Institut pour l'économie du tourisme de la Haute école de Lucerne



Remise du Prix LITRA 2021. De gauche à droite: le président de la LITRA et du jury Martin Candinas, Daniel Regueiro Sánchez (lauréat 2021), le conseiller fédéral Ueli Maurer, Alexander Staub et Patrick Althaus (lauréats 2021).

Organes de l'association

Membres

La LITRA est fière et reconnaissante de pouvoir compter, pour son 86e exercice, sur l'engagement de plus de 210 membres issus de l'ensemble du secteur des transports publics. Cet engagement de longue date et largement ancré dans l'ensemble de la branche des TP est la base qui nous permet de nous engager avec force et, en fin de compte, avec succès en faveur des TP dans la politique suisse et auprès du public. Le nombre actuel de membres dans les différentes catégories se présente comme suit :

Nos membres par catégorie

71	Entreprises de transport
13	Matériel roulant, construction d'autobus, équipementiers
40	Conseil, ingénierie et services
30	Entreprises de construction et industrie
55	Associations, cantons, instituts

Actuellement, les changements et les mutations dans le secteur de la mobilité sont nombreux et importants. La continuité des affiliations à la LITRA est donc d'autant plus réjouissante. En même temps, nous sommes très heureux d'accueillir de nouveaux membres au sein de la LITRA (état au 31 juillet 2022) :

La LITRA est heureuse d'accueillir les nouveaux membres suivants (état fin juillet 2022)



ELP s'adresse aux opérateurs ferroviaires et aux entreprises de logistique de toute l'Europe. L'offre de prestations d'ELP comprend le leasing full service de locomotives modernes. ELP se concentre sur les locomotives duales à six essieux avec jusqu'à 2,8 MW diesel, 9 MW électriques et une force de traction de 500 kN. Ils permettent d'opérer sur des lignes électrifiées et non électrifiées. European Loc Pool a été créé en 2018. Le siège principal de l'entreprise se trouve à Frauenfeld. Avec à sa tête le Britannique Haydn T. Abbott, président du conseil d'administration, et le Néerlandais Willem Goosen, CEO, ELP dispose d'une expérience de plusieurs décennies et d'une connaissance approfondie du segment européen du leasing de matériel roulant ferroviaire.



GESTE Engineering est un bureau d'ingénieurs-conseils suisse actif dans le domaine de la mobilité et de la sécurité, en particulier en ingénierie des transports ferroviaires, urbains et routiers ainsi qu'en sûreté de fonctionnement, FDMS/RAMS, ventilation, gestion des flux et protection incendie. Présents dans les trois régions suisses, en France et en Belgique, l'entreprise est en pleine croissance, très actifs sur d'importants projets dans ces trois pays ainsi qu'en général, à l'international.



Créée par les maisons-mères CFF et SNCF le 15 mars 2017, à Genève, Lémanis SA est l'interlocuteur privilégié des autorités organisatrices du Léman Express. Opéré par Lémanis SA, le Léman Express est le plus grand réseau ferroviaire transfrontalier d'Europe, avec 230 km de lignes réunissant plus de 45 gares en France et en Suisse. Grâce à une qualité de service optimale et une information clientèle ciblée, Lémanis est en mesure d'offrir une expérience client unique, en ville comme jusqu'à la montagne.

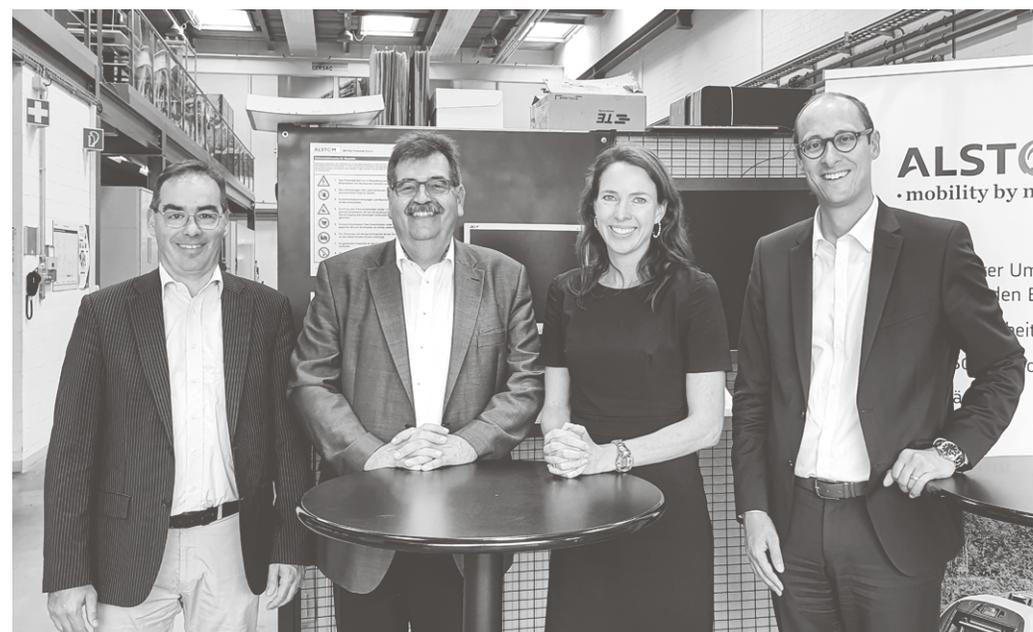


TerraRail Modalsplit AG propose un service efficace pour le transport de matériaux d'excavation et de granulats par rail. Le portefeuille de prestations permet de réduire le trafic routier en transférant le trafic des camions vers le rail et en le déposant ou en le valorisant dans un centre d'enlèvement des matériaux. L'offre inclut également l'élaboration du concept de transport, qui doit être déposé lors de toute une demande de permis de construire.



La mission de base de TRAVYS consiste à fournir des prestations de transports publics ferroviaires et routiers, ainsi que de proposer à la population des services de mobilité de qualité et ce, 365 jours par an et pour certains secteurs, 24h | 24. Pour atteindre ce but, un accent particulier est mis sur le développement de l'infrastructure ferroviaire, le renforcement du suivi du trafic en temps réel et l'information aux voyageurs.

En tant que représentante des intérêts dans la politique suisse, la LITRA tient à entretenir des rapports étroits avec ses membres et à assurer une bonne coordination avec eux sur les thèmes relatifs aux TP. C'est pourquoi le président et le directeur ont à nouveau rendu visite à différents membres au cours de l'exercice écoulé. Ces contacts directs ont permis de présenter les activités de la LITRA, de discuter de manière approfondie des défis actuels de la branche des TP et, finalement, de faire part directement à la LITRA des besoins et des souhaits des membres. Les photos suivantes illustrent les visites de nos membres chez ALSTOM Suisse SA et aux Transports publics de Zurich (VBZ).



Visite de la LITRA chez Stéphane Wettstein et Cora Hentrich-Henne d'ALSTOM Suisse.



Visite de Martin Candinas au membre du comité de la LITRA Marco Lüthi, le directeur des transports publics de Zurich (VBZ).

Comité pour l'exercice 2021 | 2022

À l'occasion de l'assemblée des membres, trois personnes ont pris congé du comité de la LITRA : Guido Schoch, ancien directeur des Transports urbains de Zurich (VBZ), Dirk Stahl, PDG adjoint de BLS SA et PDG de BLS Cargo SA ainsi que Jean-Pierre Tappy, ancien Managing Director et Head of External Affairs de Swiss International Airlines. La LITRA remercie chaleureusement ces trois membres du comité pour leur très estimé engagement de longue date en faveur des TP. Ron Abegglen, Advisor to the CEO, Swiss International Airlines, Hans-Jörg Bertschi, Président de la Communauté d'intérêt pour le trafic combiné (CI TC), Marco Lüthi, directeur des Transports publics de Zurich (VBZ) et Daniel Schafer, PDG de BLS SA, ont été nouvellement élus au comité. Nous souhaitons la bienvenue aux nouveaux membres du comité et nous réjouissons d'une collaboration fructueuse et constructive. Ainsi, depuis l'assemblée des membres de 2021, le comité directeur se compose comme suit :

Membres du comité

Candinas Martin	Président de la LITRA, Conseiller national GR
Spuhler Peter	Vice-président de la LITRA, Président du conseil d'administration et Group PDG de Stadler Rail AG
Abegglen Ronald	Public Affairs / Advisor to the CEO Swiss International Airlines Ltd.
Aebischer Matthias	Conseiller national BE
Bertschi Hans-Jörg	Président de la Communauté d'intérêt pour le trafic combiné
Borloz Frédéric	Conseiller national VD
Burkart Thierry	Conseil aux États AG
Ducrot Vincent	PDG et Président de la direction générale des CFF SA
Fasciati Renato	Président de l'Union des transports publics (UTP), Directeur des Chemins de fer Rhétiques (RhB)
Favre Laurent	Conseiller d'État NE, Président de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP)
Fluri Kurt	Conseiller national SO
Français Olivier	Conseiller aux États VD
Fridrich Raimund	Public Affairs Officer / Directeur suppléant de la communication Skyguide
Furrer Frank	Secrétaire général de l'association des chargeurs (VAP)
Giezendanner Benjamin	Conseiller national AG
Graf-Litscher Edith	Conseillère nationale TG, secrétaire du Syndicat du personnel des transports

Grin Jean-Pierre	Conseiller national VD
Grossen Jürg	Conseiller national BE
Häberli-Koller Brigitte	Conseillère aux États TG
Hefti Andreas	Directeur général de Knorr-Bremse Rail Systems Schweiz AG
Hentrich-Henne Cora	Managing Director Alstom Schweiz AG
Herzog Eva	Conseillère aux États BS
Hurter Thomas	Conseiller national SH
Keller Roland	Membre de la direction de Basler & Hofmann AG
König Christian	Directeur suppléant Marketing & Vente Stadler Rail Management AG, délégué Swissrail
Küchler Thomas	Président de la DG de Schweizerische Südostbahn AG (SOB)
Kunz Bernhard	Executive Board Member de Hupac Intermodal AG
Kutter Philipp	Conseiller national ZH
Lüthi Marco	Directeur des Transports publics de Zurich (VBZ)
Maret Marianne	Conseillère aux États VS
Meier Bernhard	Délégué aux affaires publiques et régulation des CFF SA
Miller Fredy	Directeur de la Aare Seeland mobil AG (asmobil), délégué RAILplus
Naef Alex	PDG de Hess AG
Norghauer Nicola	Responsable Market Area Technics & Technology AFRY Schweiz AG
Piller Carrard Valérie	Conseillère nationale FR
Plüss Christian	Directeur de PostAuto et membre de la direction du groupe La Poste
Pult Jon	Conseiller national GR
Rytz Regula	Conseillère nationale BE
Schafer Daniel	PDG de BLS AG
Schaffner Barbara	Conseillère nationale ZH
Scheller Gerd	Country PDG Siemens Suisse et PDG de Siemens Mobility AG
Schmied René	Directeur de BERNMOBIL
Schwank Dieter	Président de la direction générale d'AlpTransit Gotthard AG
Schweizer Peter	PDG de Schweizer Electronic AG
Stückelberger Ueli	Directeur de l'Union des transports publics (UTP)
Töngi Michael	Conseiller national LU
Wasserfallen Christian	Président Infra Suisse, Conseiller national BE
Weber Luzius	Directeur de la Communication de CarPostal
Wettstein Stéphane	Membre du conseil d'administration d'Alstom Schweiz AG
Wobmann Walter	Conseiller national SO

Le comité se réunit deux fois par an, avant les colloques de session de juin et de décembre. Au cours du dernier exercice, les deux séances ont heureusement pu être à nouveau organisées physiquement. Conformément aux statuts, le comité prépare les affaires de l'assemblée des membres et s'occupe des thèmes politiques actuels au sein des commissions des transports et du Parlement.

Comité directeur (CD)

Daniel Schafer a été élu membre du comité directeur (CD) lors de la réunion du comité de la LITRA du 15 décembre 2021, succédant formellement à Dirk Stahl, qui a assumé le rôle de PDG par intérim de BLS SA après la démission de Bernard Guillelmon et participé aux réunions du CD en tant qu'invité. Le comité directeur a tenu trois séances au cours du dernier exercice. Conformément aux statuts, la direction de la LITRA incombe au comité directeur. Celui-ci décide, avec l'ordre du jour des thèmes, des priorités dont la LITRA doit s'occuper. En outre, le CD décide de l'admission de membres et détermine comment la LITRA se positionne lors de procédures de consultation et dans les affaires politiques.

Membre du comité directeur (CD)

Candinas Martin	Président de la LITRA, Conseiller national GR
Spuhler Peter	Vice-président de la LITRA, Président du conseil d'administration et Group PDG de Stadler Rail AG
Meier Bernhard	Délégué aux affaires publiques et régulation des CFF SA
Plüss Christian	Directeur de CarPostal et membre de la direction du groupe La Poste
Schafer Daniel	PDG de BLS AG (depuis le 15 12 2021)
Stahl Dirk	PDG adjoint de BLS SA, PDG de BLS Cargo AG (jusqu'au 15 12 2021)
Stückelberger Ueli	Directeur de l'Union des transports publics (UTP)
Wettstein Stéphane	Membre du Conseil d'administration d'Alstom Schweiz AG

Rendez-vous LITRA

Le «Rendez-vous LITRA» a été organisé pour la quatrième fois au cours de l'automne 2021. Les membres du CD ont pu s'entretenir de manière informelle avec les parlementaires membres du comité sur des thèmes politiques actuels et informer sur les activités de la LITRA.



Les participants au quatrième Rendez-vous LITRA.

Commission des finances (CoFi)

La commission des finances (CoFi) est présidée par Matthias Gygax et s'est réunie deux fois au cours du dernier exercice. Outre la discussion et l'examen du compte de résultat et du bilan, la CoFi discute du projet de budget et conseille le directeur ainsi que le CD sur les questions financières et de conformité.

Membres de la commission des finances (CoFi)

Gygax Matthias	Responsable Portefeuille & Services Intégration du système de commande ferroviaire aux CFF SA, Président
Geel Hansruedi	Délégué de Stadler Rail Management AG
Pflugger Carmen	Directrice Finances et Controlling RBS et BSU
Candinas Martin	Président de la LITRA, Conseiller national GR

Secrétariat

Le secrétariat de la LITRA est organisé de manière légère et agile. Il se compose de trois personnes pour un total de 285 pourcentages de postes. Le directeur Michael Bützer forme avec Michael Ruefer, directeur suppléant, et Janine Rosenast, responsable du secrétariat et des événements (depuis le 1er octobre 2021), l'équipe opérationnelle de la LITRA.

Secrétariat LITRA

Bützer Michael	Directeur (100%)
Ruefer Michael	Directeur-adjoint (85%)
Rosenast Janine	Responsable Secrétariat et événements (100%) (depuis octobre 2021)
Buess Sibylle	Stagiaire, étudiante en Master à l'Université de Berne (depuis janvier 2022)



Soirée bowling et événement d'équipe de la LITRA en février 2022.

Lors de l'assemblée des membres 2021, nous avons eu le plaisir de présenter et d'accueillir Janine Rosenast au secrétariat de la LITRA en tant que nouvelle responsable du secrétariat et des événements. Grâce à notre nouvelle collaboratrice, les multiples tâches et activités du secrétariat ont pu être davantage digitalisées pour plus d'efficacité. De même, Janine Rosenast a contacté tous les membres de la LITRA et a mis à jour les informations dans nos bases de données.

Le directeur adjoint Michael Ruefer a terminé son MAS en communication à la ZHAW au printemps 2022. Après six années en tant que directeur suppléant de la LITRA, Michael Ruefer va se réorienter professionnellement et quittera la LITRA à l'issue de la prochaine assemblée des membres. La LITRA remercie d'ores et déjà Michael Ruefer pour son important et grand engagement en faveur de la LITRA et des TP en Suisse. Nous lui souhaitons le meilleur pour son avenir professionnel et privé.

En janvier 2022, Sibylle Buess, une étudiante en Master de l'Institut d'histoire de l'Université de Berne, a commencé un stage à la LITRA dans le cadre duquel elle rédige un mémoire sur l'histoire de la LITRA et de la politique suisse des transports. Un premier extrait de son travail est présenté au début du présent rapport. Sibylle Buess assiste en outre le secrétariat à l'occasion des manifestations. Elle a classé et inventorié les nombreux documents et archives existants de la LITRA.

Le directeur représente la LITRA au sein du jury du «FLUX – Pôle d'échange d'or». Depuis 15 ans, le FLUX récompense un pôle d'échange suisse lequel rend le voyage des passagers aussi agréable que possible, est convaincant en termes d'exploitation et a été rénové au cours des dernières années. L'année dernière, le FLUX a été remis à la Ville de Rapperswil-Jona (SG) ⁸. Un prix spécial a été décerné au Chemin de fer de la Jungfrau ⁹ pour son nouveau Terminal Grindelwald.

La LITRA siège dans le groupe d'experts Transports de l'Office fédéral de la statistique. Ce groupe discute des questions d'actualité sur les statistiques des transports, ainsi que des grandes questions et exigences des parties prenantes (associations, bureaux de recherche).

8

Rapperswil-Jona est le lauréat de FLUX 2021 sous la devise «Augmentation de la répartition modale des transports publics».

9

Grindelwald Terminal est le vainqueur du Prix FLUX spécial 2021.



Délégation SWISSRAIL lors de la visite du Parlement en juin 2022.

Le réseau de la LITRA

Le président et les collaborateurs du secrétariat entretiennent d'étroites et bonnes relations avec nos membres, les représentants du Parlement fédéral, les gouvernements cantonaux, les directions des offices fédéraux du DETEC, l'Administration fédérale des finances, les organisations des transports publics et les associations routières, ainsi qu'avec de nombreuses entreprises et organisations actives dans le domaine de la politique des transports.

La LITRA organise une fois par an un échange thématique avec des responsables politiques du Parlement fédéral pour SWISSRAIL, notre association partenaire de l'industrie ferroviaire suisse. Cet événement est une plateforme appréciée pour l'échange d'intérêts entre l'industrie ferroviaire et la politique et sert notamment à sensibiliser les décideurs politiques aux thèmes ferroviaires actuels.

La LITRA entretient des échanges réguliers avec l'Union des transports publics (UTP), la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP), la Conférence des délégués cantonaux aux transports publics (CDCTP) ainsi que les secrétariats généraux des grands partis politiques. L'Union des villes suisses, l'Association des communes suisses et le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) sont des partenaires importants au niveau communal et régional.

Enfin, le président et le directeur entretiennent une bonne collaboration avec les organisations partenaires suivantes, qui ne sont pas membres de la LITRA : Aerosuisse, ASTAG, asut, Bahnjournalisten, économesuisse, OUESTRAIL, Pro Rail, Pro Velo, le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB), la Fédération suisse du tourisme (FST), l'Association Suisse des Sciences des Transports (ASST), le Touring Club de Suisse (TCS), l'ATE Association transports et environnement. Nous remercions l'ensemble des partenaires pour leur collaboration efficace et précieuse en faveur des transports publics.

Finances

Le résultat budgétisé a été atteint. De plus, l'année dernière également, d'importantes provisions ont pu être constituées en vue de futures campagnes politiques.

Le compte de résultat 2021 se termine sur un excédent de 21'730,70 CHF. En ce qui concerne les recettes, certaines cotisations des membres ont pu être légèrement augmentées grâce à la gestion active des membres par le président et le directeur. Diverses manifestations n'ont pas pu être organisées comme prévu, ce qui a entraîné une baisse des dépenses dans la gestion de l'association. Un surplus de recettes a été généré par le soutien externe de notre étude comparative des prix. Parallèlement, la dissolution des réserves a permis de financer une brochure sur les efforts de la branche en vue d'assouplir les tarifs en raison de la pandémie.

Les charges de personnel ont légèrement augmenté en raison du changement de personnel au sein du secrétariat. Les autres charges d'exploitation ont été réduites. Les traductions ont été davantage effectuées en interne. Les travaux sur l'identité visuelle ont été volontairement limités. En ce qui concerne les coûts informatiques, les dépenses pour le nouveau matériel informatique ainsi que pour le nouvel environnement logiciel, pour le passage au nouveau fournisseur informatique et pour notre nouveau portail de données interactif sur litra.ch pèsent lourd. Des provisions réservées ont également été libérées à cet effet.

Les charges liées à la constitution de provisions pour les campagnes politiques se composent d'un seul poste en 2021. La LITRA présente une situation stable en termes de recettes et de charges. Il est donc possible de ne pas augmenter les cotisations des membres pour la douzième année consécutive.

Compte de résultat (CHF)	2020	2021
Recettes	1'019'246.60	1'038'299.00
Cotisations des membres	990'846.60	999'299.00
Autres recettes	28'400.00	39'000.00
Charges	883'392.94	952'758.07
Fonctionnement de l'association/Événements	195'842.75	257'180.78
Charges de personnel	511'910.40	496'667.15
Autres charges d'exploitation	175'639.79	198'910.14
Résultat financier	-1'427.36	-193.53
Amortissements	10'250.90	3'616.70
Résultat extraord. étranger à la période	-87'513.45	-60'000.00
Bénéfice	36'661.95	21'730.70

Bilan (CHF)	per 31 12 2020	per 31 12 2021
Actifs	1'153'536.19	1'202'026.68
Actifs courants	1'153'534.19	1'202'024.68
Actifs immobilisés	2.00	2.00
Passifs	1'153'536.19	1'202'026.68
Capital étranger à court terme	18'816.26	45'576.05
Capital étranger à long terme	330'000.00	330'000.00
Capital propre	768'057.98	804'719.93
Bénéfice	36'661.95	21'730.70

Rapport des réviseurs

L'examen et l'évaluation par les deux réviseurs Christian Buchli, Head of Business Administration chez Siemens Mobility AG et Stefan Bosshard, Chief Financial Officer chez Aargau Verkehr AG, ont eu lieu le 7 avril 2022 au secrétariat de la LITRA. Le rapport de révision, également daté du 7 avril 2022, est disponible et ne prévoit aucune remarque.



LITRA en bref

LITRA Service d'information pour les transports publics est une association non commerciale au sens des articles 60 et suivants du Code civil suisse, dont le siège est à Berne. Elle représente les entreprises de transports publics de Suisse, les cantons, des institutions scientifiques, toutes les entreprises importantes de l'industrie et des services des transports publics, le secteur de la construction, les entreprises du commerce, de l'artisanat et de la planification dans le domaine des transports publics. La LITRA a été fondée en 1936 comme «Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic» (= LITRA) et s'est renommée «Service d'information pour les transports publics» en 1977.

La LITRA dans la politique suisse des transports

La LITRA s'engage dans la politique suisse en faveur des transports publics (TP). Par TP, nous entendons tous les moyens de transport de masse tels que les trains, les bus, les tramways, les bateaux, les avions et les téléphériques, qui permettent de transporter des personnes et des marchandises en grandes quantités. La LITRA s'engage en particulier pour une offre de TP attrayante, complète et couvrant l'ensemble du territoire, pour des moyens suffisants pour le développement et l'entretien des TP ainsi que pour la priorisation des TP dans la planification des transports. Outre l'activité principale des TP, nous observons de manière ciblée les thèmes et les développements de la mobilité et des moyens de transport individuels et intégrons leurs interfaces avec les TP dans nos activités, les analysons et les évaluons.

Mission de la LITRA

En tant qu'organisation, la LITRA attache de l'importance à des structures agiles, à des voies décisionnelles courtes et à une large base de membres issus de tous les secteurs des TP. La LITRA poursuit trois objectifs stratégiques :

1. La LITRA est la plateforme politique convoitée par tous les décideurs en matière de TP
Nous sommes une plateforme de dialogue attrayante pour la politique des TP, nous entretenons un réseau exclusif parmi les parties prenantes du secteur de la mobilité et nous réunissons régulièrement tous les décideurs dans le domaine des TP. En tant que marque exclusive, la LITRA ouvre en particulier aux parlementaires nationaux en charge de la politique des transports un espace apprécié et estimé pour la politique des TP.
2. La LITRA joue un rôle de formation d'opinion en politique suisse pour les affaires importantes concernant les TP
En coordination avec nos membres, nous présentons nos demandes et nos propositions pour les TP de manière proactive, crédible et claire dans les instances politiques suisses. Avec le soutien de son réseau, la LITRA s'engage au niveau fédéral, tout au long du processus politique, en faveur de projets de TP susceptibles de recueillir une majorité et de compromis politiques, afin de garantir le soutien nécessaire lors de dossiers importants concernant les TP.
3. La LITRA informe de manière objective, crédible et de qualité sur les thèmes des TP
Nous abordons les bons sujets relatifs aux TP, nous informons de manière compétente, compréhensible et indépendante des partis politiques. Les mandats d'études permettent d'approfondir les thèmes centraux des TP et d'éclairer de manière fondée les interfaces avec les thèmes prioritaires de la mobilité. Une activité d'information et de communication sur les thèmes des TP, adaptée aux groupes cibles et d'une grande qualité graphique, est la marque de fabrique de la LITRA.

30 | 09 | 2021
85. Mitglieder-
versammlung



30 | 09 | 2021
85^e assemblée
des membres

30 | 09 | 2021
85. Mitglieder-
versammlung

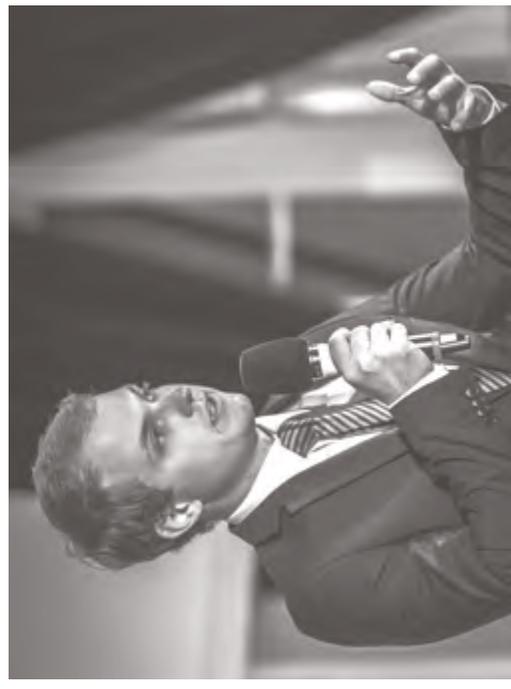


30 | 09 | 2021
85^e assemblée
des membres

30 | 09 | 2021
85. Mitglieder-
versammlung



30 | 09 | 2021
85^e assemblée
des membres



15 | 12 | 2021
Sessionsveranstaltung



15 | 12 | 2021
Colloque de session

15 | 12 | 2021
Sessionsveranstaltung



15 | 12 | 2021
Colloque de session



17 | 03 | 2022
Sessionsveranstaltung



17 | 03 | 2022
Colloque de session

17 | 03 | 2022

Sessionsveranstaltung



17 | 03 | 2022
Colloque de session

17 | 05 | 2022
Informationsfahrt



17 | 05 | 2022
Voyage d'information

17 | 05 | 2022
Informationsfahrt



17 | 05 | 2022
Voyage d'information



15 | 06 | 2022

Sessionsveranstaltung



15 | 06 | 2022
Colloque de session

15 | 06 | 2022
Sessionsveranstaltung



15 | 06 | 2022
Colloque de session

