

2021

Contenu

- 4 CTP: rapport d'activité
- 8 CDCTP: rapport d'activité
- 12 Bref portrait de la CTP
- 14 Bilan et compte de résultats
- 16 Liste des membres

Editrice

Conférence des directeurs cantonaux
des transports publics CTP
Maison des cantons
Speichergasse 6
Case postale
3001 Berne
T 031 320 16 90
info@koev.ch
www.koev.ch

Rédaction

Mirjam Bütler
Sabrina Mischler
Markus Sieber
Andreas Berger

Avant-propos

Comme beaucoup d'autres branches de l'économie, en 2021 les transports publics ont été placés une année de plus sous le signe de la pandémie de coronavirus. Après des mois difficiles en hiver et au printemps, à l'été les usagers ont été nombreux à reprendre les transports publics. Certes, il n'avait pas encore été possible de retrouver le niveau d'avant la crise, mais l'évolution semblait prometteuse. A l'arrivée de la saison plus froide la Suisse n'a pas tardé à être confrontée à nouveau à une forte augmentation du nombre de cas et peu avant Noël le Conseil fédéral s'est vu contraint de prendre une fois de plus des mesures décisives pour y remédier: la règle des 2G pour les manifestations, les restaurants, les entreprises actives dans le domaine de la culture, du sport et des loisirs, ainsi que la réintroduction du télétravail obligatoire, ont entraîné une nouvelle chute du nombre d'usagers. Aussi beaucoup d'entreprises ont-elles clôturé l'exercice 2021 encore une fois dans les chiffres rouges. La prolongation des mesures de soutien financier aux transports publics n'en devenait que plus importante. La CTP s'est engagée activement en faveur de la prolongation d'un an de la couverture du déficit pour le transport régional de voyageurs et pour que le trafic local et le trafic touristique puissent bénéficier d'un soutien de la part de la Confédération également en 2021. Ces mesures ont permis aux entreprises de transport de passer la deuxième année de crise sans subir de pertes mettant leur existence en péril. Dans cette situation difficile le comité de la CTP s'est fortement engagé pour défendre les intérêts des transports publics. Permettez-moi également de souligner par ailleurs la bonne collaboration avec l'Office fédéral des transports, les gestionnaires de systèmes CFF et CarPostal ainsi que les autres entreprises de transport. Dans les périodes de crise l'importance d'une coopération bien rodée et établie de longue date se révèle pleinement.

Je suis convaincu que, malgré les difficultés actuelles, les transports publics retrouveront bientôt toute leur vigueur et qu'ils endosseront à nouveau, en le développant encore, leur rôle d'épine dorsale d'un système de transport durable. Du point de vue des objectifs climatiques il n'existe aucune alternative: à l'avenir il importe de répondre davantage aux besoins en mobilité de la population avec des transports publics aux émissions comparativement faibles et efficaces sur l'ensemble du territoire. La CTP continuera à s'engager dans ce sens. Parmi les thématiques importantes qui nous occuperont ces prochains mois: la révision de la loi sur le CO₂ et la Perspective RAIL 2050.

Je me réjouis de me consacrer à ces tâches avec mes collègues, femmes et hommes, de la CTP. Je profite également de cette occasion qui m'est donnée pour vous remercier tous pour les moyens, le temps et l'énergie que vous investissez chaque année en faveur des transports publics. Je remercie plus particulièrement Mirjam Bütler et son équipe, qui nous prêtent main-forte en s'engageant avec beaucoup de motivation et en apportant leurs connaissances techniques.



Laurent Favre



Laurent Favre
Président de la CTP

CTP: rapport d'activité



4

5

Covid-19: les transports publics durant la deuxième année de pandémie

En 2021 également les mesures de lutte contre le coronavirus et la décision du Conseil fédéral d'introduire l'obligation de télétravail ont eu d'importantes répercussions sur la demande en transports publics et engendré de nouvelles pertes de recettes. Les Commissions des transports et des télécommunications (CTT) du Conseil national et du Conseil des Etats ont demandé en avril 2021, via deux motions, que les mesures de soutien prises en 2020 en faveur des transports publics soient prolongées d'un an. Le projet de message correspondant a été présenté en août 2021. La CTP a expressément soutenu la poursuite de la couverture du déficit pour le transport régional de voyageurs (TRV) et l'indemnité pour pertes de recettes du transport ferroviaire de marchandises mentionnées dans ce message. Elle a par ailleurs conforté le Conseil fédéral dans sa position de renoncer à une compensation des pertes de recettes en trafic grandes lignes et d'examiner plutôt en interne au niveau de la Confédération quelles mesures pourraient être prises pour assurer un financement durable des CFF.

Les cantons n'ont pas suivi la proposition du Conseil fédéral de renoncer en 2021 à un soutien de la Confédération au trafic local et touristique. Dans le cadre de la consultation et des débats parlementaires qui ont suivi, la CTP a plaidé de manière très active en faveur de la poursuite de ces deux mesures – un engagement finalement couronné de succès. En 2021 la Confédération va à nouveau contribuer à éponger les pertes de recettes en trafic local (à hauteur d'un tiers) et participer au soutien apporté par les cantons aux offres en trafic touristique (80% au maximum). Cantons et communes ont un besoin urgent de ces fonds – d'autant que la plupart des entreprises ne disposent plus de réserves et que la crise n'est pas encore surmontée. La situation financière de nombreuses entreprises de transport reste extrêmement tendue en 2022.

Crédit d'engagement TRV 2022–2025

Le TRV est l'épine dorsale du système de transports publics suisse. Il garantit sur l'ensemble du territoire une offre de base de haute qualité en matière de mobilité. C'est pourquoi, dans le cadre de la consultation et lors des délibérations parlementaires, la CTP a soutenu activement la proposition du Conseil fédéral d'augmenter le crédit d'engagement 2022-2025 de 297 MCHF par rapport à la période précédente pour le faire passer à 4'398 MCHF. Dans la mesure où il continue à être difficile d'évaluer l'évolution future

des recettes dans le domaine des transports publics puisque la pandémie n'est pas encore surmontée, la CTP est par ailleurs intervenue pour que le Conseil fédéral présente aux cantons en 2023 une évaluation pour l'alimentation du crédit d'engagement 2022–2025. S'il s'avère que les moyens financiers sont insuffisants, le Conseil fédéral est tenu de demander un crédit supplémentaire. Le Parlement a approuvé la proposition lors de sa session d'hiver 2021 et l'a intégrée dans l'arrêté fédéral.

Passage à des technologies de propulsion neutres en carbone pour les bus

Le passage de bus diesel à des technologies de propulsion fonctionnant sans énergie fossile recèle un potentiel considérable de réduction des émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques, contribuant ainsi à la réalisation des objectifs énergétiques et climatiques de la Suisse. Aujourd'hui les véhicules fonctionnant sans énergie fossile sont toutefois encore nettement plus chers à l'achat que les bus conventionnels. Certes la différence de prix va se réduire à l'avenir, mais il faut s'attendre à des surcoûts substantiels ces prochaines années. Le volume des dépenses sera fonction de la rapidité avec laquelle ce passage se fera. Un rapport du Conseil fédéral publié en 2021 table sur des besoins supplémentaires entre 262 millions et 1,6 milliard de francs en TRV pour la période 2023-2034. S'agissant du trafic local, financé exclusivement par les cantons et les communes, les surcoûts s'élèveraient à 430 millions – 1,5 milliard de francs. Il n'est pas possible de financer ces surcoûts avec les sources de financement existant

aujourd'hui. Ceci est d'autant plus vrai que la disponibilité des moyens issus du Fonds pour le climat fait défaut suite au rejet de la loi sur le CO₂ et que le soutien de la Confédération via des fonds à affectation obligatoire, qui était prévu avec la suppression du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales, ne peut pour l'instant être apporté. Il importe donc que la Confédération, les cantons et les communes puissent s'entendre le plus rapidement possible sur une coordination judicieuse des différentes sources de financement et un complément ciblé avec de nouvelles subventions. La CTP a donc, conjointement avec l'Union des transports publics (UTP), plaidé auprès de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) en faveur d'une intervention politique allant dans ce sens. La motion de commission 21.3977 «Promotion de véhicules de transport public utilisant des énergies non fossiles» a été approuvée par le Conseil national le 30 novembre 2021.

6

7

Concept initial de système tarifaire intégré (GITA)

Les transports publics suisses reposent sur deux systèmes tarifaires différents – le Service direct national (tarif lié au trajet effectué) et les communautés tarifaires régionales (tarif défini en fonction de zones). En raison des logiques différentes propres à ces deux mondes tarifaires des problèmes d'interface et des conflits d'intérêts se font parfois sentir. En particulier les usagers occasionnels des transports publics ou ceux qui achètent essentiellement des billets à l'unité perçoivent parfois le système tarifaire comme étant compliqué, incohérent, arbitraire et non équitable. Aussi l'organisation de branche Alliance SwissPass (ASP) s'est-elle fixé comme objectif de faciliter encore davantage l'accès aux transports publics, d'éliminer les pièges tarifaires existants et de continuer à augmenter la demande à long terme. Afin d'atteindre cet objectif il importe d'harmoniser encore mieux à l'avenir les tarifs en Service direct national et dans les communautés

tarifaires. A cet effet l'ASP a lancé en 2020 le projet «Concept initial de système tarifaire intégré (GITA)». Le projet GITA se focalise sur les billets à l'unité du tarif normal (billets aller-retour). D'autres titres de transport tels que les billets dégriffés, les billets transfrontaliers et les abonnements, même s'ils sont pris en considération dans le cadre du projet, ne sont pas au cœur des préoccupations. Les cantons et la Confédération étant concernés par les questions tarifaires en tant que principaux bailleurs de fonds des transports publics, un groupe des commanditaires a été mis sur pied pour accompagner étroitement les travaux menés dans le cadre de GITA. Y sont représentés, en plus de la CTP, l'Office fédéral des transports ainsi que l'Union des villes suisses et l'Association des communes suisses. Selon la feuille de route actuelle le rapport final du projet devrait être disponible courant 2022.



Bus tpf ville de Fribourg
Source: canton de Fribourg

Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité

Avec ce projet le Conseil fédéral entend créer une base légale autorisant les cantons, les villes et les communes à réaliser localement et pendant une période déterminée des projets pilotes de tarification de la mobilité. Ces projets doivent permettre d'acquérir des connaissances sur des formes de tarification d'un nouveau genre, destinées à influencer de manière ciblée la demande de transport et les habitudes de déplacement des usagers dans le domaine du trafic individuel motorisé et dans les transports publics. Il s'agit par ailleurs de créer une base légale pour que la Confédération puisse apporter un soutien financier à des projets pilotes. Dans leur prise de position commune la CTP et la DTAP ont soutenu en principe l'orientation du projet. Les cantons ne sont toutefois pas tous d'accord quant à savoir si la répartition des compétences entre la Confédération et les cantons sert bien l'objectif visé en ce qui concerne la réglementation et l'autorisation des projets pilotes. Cette nouvelle loi prévoit uniquement de fixer les conditions-cadres. Il appartiendrait aux cantons

de fixer les règles concrètes régissant les projets pilotes. La procédure d'autorisation devrait elle aussi se fonder sur le droit cantonal. Les partisans de cette loi font valoir l'importance d'une réglementation selon le droit cantonal pour légitimer les projets pilotes et susciter un soutien de la part de la population. Les sceptiques considèrent que la réglementation et l'autorisation devraient se conformer au droit fédéral afin de garantir un traitement le plus uniforme possible des projets pilotes. Tous les cantons s'accordent toutefois à reconnaître que la participation financière de la Confédération prévue dans la loi fédérale devrait être augmentée pour passer à 80% et qu'il importe de renoncer à un plafond des contributions par projet. Etant donné qu'il n'est pas encore possible d'estimer de manière sûre le temps que prendra la préparation, le déroulement et l'évaluation des projets en raison de leur caractère pilote, la CTP et la DTAP demandent qu'une disposition légale soit intégrée au projet afin d'assurer une prolongation éventuelle de la loi fédérale à durée limitée.

CDCTP: rapport d'activité



Au cours de la deuxième année de pandémie les répercussions du covid-19 sur les transports publics ont à nouveau mis la conférence spécialisée de la CTP fortement à contribution. La mise en œuvre opérationnelle de la couverture du déficit était notamment au cœur des préoccupations. Il s'agissait de compenser les pertes de recettes subies par les entreprises de transport.

Covid-19

A l'automne 2020 les pertes financières des transports publics ont incité le Parlement à introduire une couverture des déficits via une Loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du Covid-19 pour compenser les pertes de recettes enregistrées en TRV ainsi que dans le trafic local et touristique. Une année plus tard les mesures ont été prolongées d'un an. La mise en œuvre opérationnelle de la couverture du déficit s'est avérée exigeante. Il en a été de même pour les différentes adaptations de la procédure ordinaire de commande. Dans cette situation difficile le renforcement de la collaboration entre le comité de la CDCTP et l'OFT ces dernières années s'est avéré très utile. Grâce à des voies de communication courtes et à des échanges ouverts et transparents, il a été possible de trouver des solutions pratiques aux défis complexes, même dans un temps souvent limité. Nous tenons, dans le cadre du présent rapport annuel, à remercier vivement l'OFT pour le travail fourni.

Colloque d'experts: la durabilité dans les transports publics

Aujourd'hui déjà les transports publics permettent à la population de se déplacer de manière relativement respectueuse du climat. Cependant dans certains secteurs les transports publics continuent à dépendre des combustibles fossiles et leur bilan énergétique peut encore être optimisé – grâce notamment au potentiel que recèlent le passage à des technologies de propulsion alternatives pour les bus et une utilisation accrue du photovoltaïque sur les bâtiments, les toits de quais et les ateliers des entreprises de transports publics. Dans le cadre de son colloque annuel la CDCTP a abordé ces thématiques et discuté avec des expert-e-s en énergie, ainsi que des représentants des entreprises de transport et l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), de la mise en œuvre et des défis qui y sont liés.



Baptême de rame dans le cadre de la prolongation du RER Vaud à Bex, 11 décembre 2021, avec de gauche à droite, Alberto Cherubini, syndic de Bex, Nuria Gorrite, conseillère d'Etat VD, Alain Barbey, directeur régional CFF, Frédéric Borloz, président des Transports publics du Chablais
Source: Canton de Vaud

10

11

Le projet BEST

Certaines rames de la flotte régionale des CFF atteindront à partir de 2026 le terme de leur cycle de vie prévu et devront être remplacées par de nouveaux véhicules. Par ailleurs les filiales THURBO et RegionAlps entendent renouveler l'ensemble de leur flotte. Les commanditaires (Confédération et cantons) accompagnent le processus d'acquisition depuis 2019. Les exigences posées aux nouveaux véhicules et la mise en œuvre du projet d'acquisition ont été définies et menées à bien au sein d'un board des commanditaires. En octobre 2021 les CFF ont attribué le marché pour la production de 286 nouvelles rames automotrices. En raison d'un recours en suspens la procédure d'adjudication n'est pas encore terminée.

Mutations du personnel au sein du comité de la CDCTP

Après son élection en tant que nouveau directeur de la communauté tarifaire zurichoise (ZVV) Dominik Brühwiler a remis son mandat de co-président et quitté la CDCTP. Nous le remercions vivement pour la qualité de son travail tout au long de ces années au sein du comité de la CDCTP – dont les 5 dernières en qualité de co-président. C'est Daniel Reinhart qui représente désormais la région zurichoise au comité. La fonction de co-président est maintenant assurée par Christian Aebi du canton de Berne.

Séances et groupes de travail

En 2021 le comité de la CDCTP a tenu séance à six reprises. L'assemblée générale prévue pour mai 2021 a dû être reportée en raison de la pandémie de coronavirus et a eu lieu les 2 et 3 décembre 2021 à Berne/Bienne. Par ailleurs plusieurs membres ont été actifs dans différents groupes de travail – entre autres en ce qui concerne les thématiques suivantes: benchmarking, guidance finances, information à la clientèle, procédure d'établissement de l'horaire, mobilité multimodale, conventions d'objectifs et transport de marchandises. Au nom du comité de la CDCTP nous tenons à les remercier vivement pour l'engagement dont ils ont fait preuve!

Hans Ruedi Rihs et Christian Aebi,
co-présidents de la CDCTP

CDCTP: la conférence spécialisée de la CTP

La Conférence des délégués cantonaux des transports publics – CDCTP – concentre les compétences techniques de tous les cantons dans le domaine des transports publics. La CDCTP regroupe les 26 délégués TP. La CDCTP conseille la conférence mère, la CTP, pour les questions ayant trait au transport, favorise l'échange entre cantons et élabore les bases techniques pour les prises de position et la définition de la position politique.

Bref portrait de la CTP

Tous les membres des gouvernements des cantons suisses responsables des transports publics constituent la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP). La CTP a été créée en 1992 avec pour but et mission:

- dans son domaine de compétence – les transports publics – de promouvoir et de coordonner la collaboration entre les cantons d'une part, de même qu'entre la Confédération et les cantons, d'autre part;
- de prendre position sur toutes les questions relevant du domaine d'intérêt des membres, notamment lors de consultations et d'auditions lancées par le Parlement fédéral ou encore dans le cadre de la collaboration avec l'Administration fédérale.

Depuis 2009, la CTP a son siège à Berne. Grâce à son Secrétariat, installé comme d'autres conférences inter-cantoniales gouvernementales et sectorielles à la Maison des cantons, elle bénéficie de synergies et renforce la collaboration intercantonale.

Prises de position

Durant l'année sous revue la CTP a pris position dans le cadre des consultations suivantes:

- Consultation de la Loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité: prise de position commune avec la DTAP du 14 juin 2021
- Révision totale de l'Ordonnance sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre (Ordonnance sur le CO₂): prise de position avec la CDEn et la DTAP du 6 juillet 2021
- Deuxième paquet de mesures concernant les transports publics durant la crise du covid-19: prise de position du 24 août 2021

Auditions parlementaires

Au cours de l'année sous revue une délégation de la CTP a participé à l'audition suivante auprès des Chambres fédérales:

- Audition relative au crédit d'engagement 2022–2025 et à la réforme de la LTV (9 août 2021 CTT-N)

12

13

Le secrétariat général de la CTP



Mirjam Büttler
Politologue lic.rer.soc.,
Executive MBA Université de
Zurich, Secrétaire générale



Markus Sieber
Dr. des. phil.
Secrétaire général suppléant



Andreas Berger
Assistant de direction
Brevet fédéral

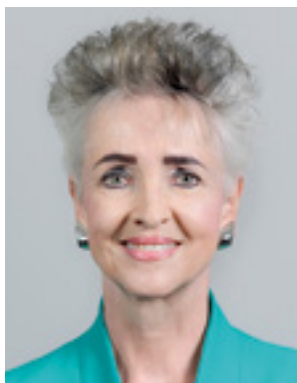


Sabrina Mischler
Assistante de direction
Brevet fédéral

Le comité



Laurent Favre, NE
Président



Carmen Walker Späh, ZH
Vice-présidente



Nuria Gorrite, VD



Fabian Peter, LU



Isaac Reber, BL



Walter Schönholzer, TG



Jean-François Steiert, FR

Séances

- Atelier: 7 janvier 2021
- Séances du comité: 12 mars / 18 juin / 5 novembre 2021
- Conférence sur les TP Confédération-cantons: 23 avril 2021
- Assemblée générale: 24 septembre 2021

Bilan 2021

	Comptes 2021	Comptes 2020
ACTIF	271 741.74	230 505.59
Actifs circulants	271 741.74	230 505.59
Liquidités	271 741.74	230 505.59
Compte postal	271 741.74	230 505.59
PASSIF	271 741.74	230 505.59
Capitaux de tiers à court terme	1 567.62	898.00
Engagements	1 458.00	898.00
Engagements envers des tiers	1 458.00	898.00
Passifs transitoires	109.62	-
Passifs transitoires	109.62	-
Capital propre	270 174.12	229 607.59
Capital propre	229 607.59	194 814.02
Résultat de l'exercice Bénéfice + / Perte +	40 566.53	34 793.57

Compte de résultats 2021

	Comptes 2021	Comptes 2020
PRODUITS	346 204.40	343 462.20
Cotisations des cantons	346 204.40	343 462.20
CHARGES	305 637.87	308 668.63
Charges de personnel	281 620.85	281 127.05
Participation aux conférences	450.00	-
Frais de déplacement / débours	180.00	147.00
Prestations de tiers	280 990.85	280 980.05
Charges administratives	22 423.70	26 040.33
Imprimés	540.20	3 498.30
Traductions	12 419.95	13 500.78
Consultant externe, Expertises	-	-
Assemblées	9 463.55	9 041.25
Charges du Comité	72.65	150.65
Charges assemblée générale et assemblée plénière	8 184.90	8 049.00
Charges diverses assemblées	1 206.00	841.60
Communication	713.40	1 411.25
Site internet	713.40	1 411.25
Autres charges d'exploitation	-	-
Autres charges d'exploitation	-	-
Charges financières / Produits financiers	879.92	90.00
Charges d'intérêt	789.92	
Frais compte postal	90.00	90.00
RÉSULTAT DE L'EXERCICE BÉNÉFICE (+ / PERTE -)	40 566.53	34 793.57

BILAN ET COMPTE DE RÉSULTATS

À la clôture de l'exercice 2021 la CTP enregistre un bénéfice de CHF 40 566.53. Le capital propre s'élève en conséquence au 1^{er} janvier 2022 à CHF 270 174. Le résultat est supérieur à ce qui avait été budgété. Les postes budgétaires Traductions, Honoraires et Autres charges d'exploitation n'ont pas été épuisés.

La révision des comptes annuels de la CTP a été assurée par la société fiduciaire Von Graffenried AG Treuhand. Une fois de plus la collaboration a été constructive et efficiente. La société fiduciaire Von Graffenried AG Treuhand a confirmé la conformité des comptes annuels et le caractère professionnel de la comptabilité.

Liste des membres au 31.12.2021

Attiger Stephan, AG	Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Becker Kaspar, GL	Departement Bau und Umwelt
Biasotto Dölf, AR	Departement Bau und Volkswirtschaft
Camenzind Urban, UR	Volkswirtschaftsdirektion
Cavigelli Mario, GR	Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität
Dähler Roland, AI	Volkswirtschaftsdepartement
Dal Busco Serge, GE	Département des infrastructures
Eray David, JU	Département de l'environnement
Favre Laurent, NE (président)	Département du développement territorial et de l'environnement
Gorrite Nuria, VD (comité)	Département des infrastructures et des ressources humaines
Keller Esther, BS	Bau- und Verkehrsdepartement
Kessler Martin, SH	Baudepartement
Kolly Sandra, SO	Bau- und Justizdepartement
Neuhaus Christoph, BE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Niederberger Josef, NW	Baudirektion
Peter Fabian, LU (comité)	Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Reber Isaac, BL (comité)	Bau- und Umweltschutzdirektion
Rüegsegger André, SZ	Baudepartement
Ruppen Franz, VS	Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt
Schönholzer Walter, TG (Comité)	Departement für Inneres und Volkswirtschaft
Steiert Jean-François, FR (Comité)	Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions
Tinner Beat, SG	Volkswirtschaftsdepartement
Walker Späh Carmen, ZH (vice-présidente)	Volkswirtschaftsdirektion
Weber Florian, ZG	Baudirektion
Wyler Daniel, OW	Volkswirtschaftsdepartement
Zali Claudio, TI	Dipartimento del territorio

16

Mutations du personnel:

- BS: Esther Keller remplace Hans-Peter Wessels
- SO: Sandra Kolly remplace Roland Fürst
- VS: Franz Ruppen remplace Jacques Melly