

# 2019

# Contenu

- 4 CTP: rapport d'activité
- 10 CDCTP: rapport d'activité
- 14 Bref portrait de la CTP
- 16 Compte de résultats et bilan
- 18 Liste des membres

## **Editrice**

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

## **Rédaction**

Mirjam Bütler  
Sabrina Mischler  
Markus Sieber

## Avant-propos

«Klimajugend» (les jeunes qui se mobilisent pour le climat) restera la formule de l'année en Suisse alémanique. En Suisse romande ce sera la «vague verte», et en Suisse italophone «onda verde». La grève du climat, qui a duré plusieurs mois, et la vague verte lors des élections nationales de 2019 ont montré que le changement climatique, la protection de l'environnement et le développement durable sont définitivement au cœur des préoccupations de notre société. Et cela va entre autres de pair avec les exigences d'une mobilité plus respectueuse des ressources et d'un transfert renforcé vers les transports publics. Sur ce point la Suisse jouit d'une très bonne situation de départ, puisqu'elle a à son actif un système de TP de haute qualité. Pour autant la progression vers une mobilité plus durable ne va pas de soi. Aussi la CTP va-t-elle devoir à l'avenir encore s'investir avec l'engagement qui la caractérise en faveur de transports publics performants, modernes, efficaces et abordables financièrement.

En juin 2019 nous avons franchi à cet égard une nouvelle étape importante: le Parlement a décidé d'un crédit total de 12,89 milliards de francs pour l'étape d'aménagement ferroviaire 2035. La CTP et ses régions de planification ont été étroitement impliquées dans l'élaboration du programme d'aménagement. Elles ont réduit à un minimum leurs exigences en matière d'aménagements supplémentaires et défini des priorisations strictes. Ainsi il a été possible d'obtenir un paquet global réaliste et viable financièrement, garantissant les grandes capacités et l'efficacité du réseau ferroviaire suisse.

Le rapport annuel est l'occasion de marquer une pause et de faire une rétrospective sur l'engagement de la CTP durant l'année sous revue. Je tiens à remercier vivement toutes et tous les collègues, ainsi que l'équipe formidable du secrétariat général placé sous la direction de Mirjam Bütler pour le temps, la compétence et l'énergie investis dans les transports publics et la CTP



Hans-Peter Wessels



**Hans-Peter Wessels**  
Président de la CTP



## Infrastructure ferroviaire – étape d'aménagement 2035

**E**n 2040 chaque jour près de deux millions de personnes se déplaceront en utilisant les transports publics, soit 50% de plus qu'aujourd'hui. Face à cette forte croissance des investissements supplémentaires sont incontournables. L'Office fédéral des transports a élaboré, en étroite collaboration avec les régions de planification des cantons, l'étape d'aménagement 2035 prévue à cet effet. Lors de la priorisation des mesures le rapport coût-utilité, la contribution à l'élimination de la surcharge et des goulots d'étranglement, la compatibilité avec la perspective du rail à long terme et l'adéquation avec les différents objectifs de développement du territoire de la Suisse ont été pris en compte.

Dans son message transmis au Parlement en octobre 2018 le Conseil fédéral prévoyait pour l'étape d'aménagement 2035 des investissements de 11,9 milliards de francs au total. La CTP estime alors que le projet est une réussite, mais note que pas tous les projets importants pour les cantons ont pu être intégrés. Dans le cadre du processus parlementaire la CTP s'est donc engagée en faveur d'une augmentation du crédit pour passer à 12,9 milliards de francs. Cette augmentation étant destinée à garantir des fonds supplémentaires, la réalisation des arrêts importants pour le développement vers l'intérieur et les aménagements nécessaires en double voie.

Le Parlement a donné suite à une grande partie des requêtes des cantons. L'étape d'aménagement 2035 décidée officiellement en juin 2019 comprend quelque 200 mesures pour un volume d'investissement total de 12,89 milliards de francs. A citer parmi les grands projets les plus importants: le tunnel de Brütten entre Zurich et Winterthur, l'aménagement de la gare de Zurich-Stadelhofen et le tunnel de base du Zimmerberg II. Autres mesures importantes: l'aménagement de la ligne du Pied-du-Jura entre Yverdon, Lausanne et Genève, ainsi que la ligne directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds, auxquelles sont venus s'ajouter un grand nombre d'aménagements concernant les chemins de fer privés dans toutes les régions du pays.

Avec l'Arrêté sur l'étape d'aménagement 2035 le Parlement ne fait pas qu'investir dans l'infrastructure ferroviaire. Cette décision pose des jalons importants pour l'avenir des transports publics, renforce l'attractivité de la place économique suisse et favorise son développement économique.



## Prestations de mobilité multimodale

La numérisation permet de combiner plus facilement et plus spécifiquement différents moyens de transport tels que le taxi, les transports publics, la voiture, le vélo et la marche à pied. Il importe que les transports publics, respectueux de l'environnement, jouent un rôle-clé dans cette mise en réseau. Pour ce faire ses offres de mobilité doivent être interconnectées et taillées sur mesure selon les besoins des clients. À cette fin, la disponibilité de données pertinentes et l'accessibilité des systèmes de distribution doivent être améliorées – notamment pour les intermédiaires en mobilité externes aux TP. A l'avenir ces derniers auront accès à la vente de billets de transport public à certaines conditions. En outre les entreprises de transport public doivent adapter les dispositions relatives au traitement des données aux besoins actuels de la branche TP et de la clientèle. A cet effet la Confédé-

ration prévoit une modification de la Loi sur le transport des voyageurs (LTV). Une consultation a été lancée en décembre 2018.

La CTP salue l'idée de promouvoir les prestations de mobilité multimodale et de se soucier d'une plus grande sécurité des investissements. Elle partage également l'avis selon lequel les transports publics doivent avoir une fonction d'interface importante dans un système de transport multimodal nécessitant des améliorations supplémentaires en matière d'accessibilité et d'échange de données afin d'exploiter pleinement les potentiels d'offres multimodales. L'orientation stratégique du projet est donc judicieuse. La consultation sur le projet de prestations de mobilité multimodale s'est achevée en juillet 2019.

6

7



Mobilité intégrée dans l'Entlebuch  
Source: VVL

## Réforme du TRV

**E**n 2013 le Parlement a déposé une motion auprès du Conseil fédéral et exigé des propositions de réforme pour davantage de sécurité de financement et de planification ainsi qu'une simplification et une harmonisation de la procédure de commande. A la suite de quoi le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'analyser le système de transport régional des voyageurs et d'élaborer des propositions de réforme, en concertation avec les cantons, le DFF et les entreprises de transport. Le but de la réforme est d'harmoniser et de simplifier le système actuel de commande, afin d'assurer une plus grande sécurité de planification et davantage de force obligatoire pour les commanditaires et les entreprises de transport. Durant la phase d'élaboration les cantons, la Confédération et les entreprises de transport

ont examiné plusieurs variantes de réforme. En 2019 le Conseil fédéral a mis en consultation les variantes «séparation partielle» et «optimisation». Au sein de la CTP la variante «optimisation» recueille davantage de soutien dans la mesure où ses conséquences pour les cantons peuvent être estimées de manière plus fiable. Comme le montre l'évaluation de la consultation, une majorité des avis défendent cette position. La CTP attend donc avec impatience le Message qui sera remis au Parlement. Le Conseil fédéral devrait décider au printemps 2020 si les deux variantes figureront dans ce Message ou uniquement le scénario «optimisation».



Aménagement de la ligne de contact – bus de la ville de St-Gall  
Source: Transports urbains st-gallois

## Prorogation du crédit-cadre de cautionnement destiné à l'acquisition de moyens d'exploitation dans le TRV

**A**fin de garantir à toutes les entreprises de transport du TRV l'accès à des moyens d'investissement avantageux et ainsi réduire leurs besoins en indemnités, en 2010 le Parlement a ouvert un crédit-cadre de cautionnement de 11 milliards de francs au total sur une période de dix ans. Depuis la Confédération a accordé des cautionnements pour une valeur de 2,6 milliards de francs et s'est engagée pour 900 MCHF supplémentaires. Le crédit-cadre arrivant à son terme fin 2020, l'OFT a fait évaluer l'instrument en externe en 2018. Les cantons ont participé à cette évaluation avec deux représentants de la Conférence des délégués cantonaux aux transports publics (CDC-TP). Dans le cadre de cette étude le groupe d'experts est

arrivé à la conclusion que le cautionnement solidaire de la Confédération représentait un instrument efficace et approprié pour réduire les coûts de financement tout en assurant une égalité de traitement entre toutes les entreprises de transport du TRV. A cet égard le cautionnement solidaire obtient un meilleur résultat que d'autres variantes de financement alternatives et ne présente que de faibles risques pour la Confédération. La CTP a donc plaidé en faveur d'une prorogation du crédit-cadre de cautionnement. Une suppression pure et simple de cet instrument non seulement mettrait en péril l'égalité de traitement sus-mentionnée, mais se traduirait aussi pour la Confédération et les cantons par des indemnités plus élevées à verser.

8

9

## Consultation relative à la Loi fédérale sur des allègements administratifs et des mesures destinées à soulager les finances fédérales

**A**u début de la législature 2015-2019 le Conseil fédéral a initié un ré-examen des tâches incombant à la Confédération sous l'appellation «Réformes structurelles». Le 29 août 2018 il a adopté à cette fin un train de mesures comprenant 35 projets ou mandats d'examen concrets. Il entendait par là aussi bien réaliser des gains d'efficacité qu'atténuer l'affectation de certaines dépenses. Dans cinq cas, les mesures proposées requièrent une modification des lois fédérales en vigueur. Dans le domaine des transports publics il est prévu des adaptations de la Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) et de la Loi sur le fonds d'infrastructure ferroviaire (LFIF), mises en consultation le 13 septembre 2019.

### Indexation des apports au Fonds d'infrastructure ferroviaire en fonction du renchérissement

Dans sa prise de position la CTP a soutenu la proposition du Conseil fédéral. Une indexation sur la base du produit intérieur brut réel (PIBr) et de l'indice suisse des prix à la consommation (IPC) permet de s'assurer que les apports de la Confédération et des cantons n'augmentent pas plus vite que les recettes des pouvoirs publics. L'éviction non souhaitable sur le plan de la politique financière de dépenses non liées par des dépenses liées est ainsi évitée. Grâce à l'indexation adaptée, à long et moyen terme les budgets de la Confédération et des cantons seront délestés et le financement de l'exploitation, du





Train régional au Lago di Poschiavo  
Source: Chemins de fer rhétiques RhB

maintien de la qualité et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire continuera à être assuré par le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Si contre toute attente le FIF devait connaître des problèmes de liquidités ces prochaines années, le Conseil fédéral est disposé à augmenter l'apport au Fonds à partir de la RPLP pour le faire passer aux deux tiers du produit net de la RPLP, maximum autorisé par la Constitution.

### **Conversion de prêts conditionnellement remboursables**

La conversion de prêts conditionnellement remboursables est déjà ancrée dans la législation en vigueur. La CTP se félicite des adaptations et précisions d'ordre linguistique prévues. En vue de la mise en œuvre pratique des dispositions légales les cantons s'attendent à ce qu'une conversion éventuelle de prêts conditionnellement remboursables en participations soit discutée et coordonnée en étroite concertation avec les cantons concernés et autres propriétaires.

# CDCTP rapport d'activité



10

11

**Pour la CDCTP l'année 2019  
aura encore été marquée par  
les projets Réforme du TRV et  
Etape d'aménagement de  
l'infrastructure ferroviaire 2035,  
qui l'occupent de longue date.  
La conférence spécialisée s'est  
par ailleurs penchée sur de nom-  
breux autres nouveaux thèmes.**

Durant l'année sous revue la Conférence des délégués cantonaux aux transports publics (CDCTP) a tenu cinq séances du comité, une assemblée générale et deux colloques sur les thèmes «Tarification et distribution» et «Nouvelle mobilité combinée». Divers membres se sont par ailleurs engagés au sein de différents groupes de travail, entres autres sur les thématiques suivantes: concessions, évaluation de la qualité ou encore benchmarking. A citer plus particulièrement parmi les activités de la conférence spécialisée les points forts suivants:

←

Tram des Young Boys dans la ville de Berne  
Source: BERNMOBIL



12

C'est parti pour le domaine skiable avec CarPostal  
Source: CarPostal SA

13

### Réforme du TRV et PRODES 2035

Avec la consultation relative à la Réforme du transport régional de voyageurs (TRV) et l'étape d'aménagement PRODES 2035 deux thématiques qui occupent la CDCTP depuis un bon moment étaient à nouveau à l'ordre du jour en 2019. En ce qui concerne le développement de l'infrastructure ferroviaire les cantons sont des partenaires de planification de premier ordre pour la Confédération. L'échange de vues technique entre l'OFT et les cantons a lieu essentiellement dans les six régions de planification. Au niveau supérieur la CDCTP assure le contact avec l'OFT. Cet échange s'est poursuivi en 2019. Pour ce qui est de la Réforme du TRV la CDCTP a été impliquée dans les travaux de projets qui ont été menés à bien. Depuis lors l'état d'avancement du projet a été discuté principalement lors des séances du comité.

### Projet BEST: acquisition de véhicules-moteurs standards à un étage

Certains éléments de la flotte du trafic régional arriveront au terme de leur durée de vie à partir de 2027 et devront être remplacés par de nouveaux véhicules. En outre les filiales THURBO et RegionAlps vont renouveler entièrement leur flotte à partir de décembre 2025. Au total les trois entreprises ferroviaires auront besoin de quelque 340 nouveaux véhicules. Grâce à une acquisition commune des économies d'échelle pourront être réalisées et des avantages en termes de standardisation en matière d'exploitation et d'entretien seront rendus possibles. Les commanditaires (CDCTP, OFT) ont entamé un échange de vues depuis mi-2019 avec les trois entreprises ferroviaires, et ce, afin de discuter des exigences auxquelles un nouveau véhicule devra répondre et de la mise en œuvre du projet d'acquisition dans le cadre d'un 'Besteller Board' commun.

## **Nouvelle conception de la surveillance des subventions allouées aux transports publics**

Afin de renforcer la pratique d'une utilisation consciencieuse des indemnités dans les entreprises de transport, l'OFT a ré-examiné et révisé sa conception de la surveillance. Celle-ci comprend différentes mesures, dont certaines sont encore en phase d'élaboration. A partir de 2021 l'OFT va par exemple fixer des opérations de contrôle, que les entreprises ayant droit à des indemnités seront tenues de faire exécuter par un service de révision externe. A cet effet l'OFT a introduit une nouvelle directive, qui a été présentée à la CDCTP pour une consultation informelle.

## **Systemes de motorisation alternatifs pour les bus**

A l'heure actuelle la Confédération et nombre de cantons examinent de près le passage à des solutions alternatives en matière de motorisation des bus – neutres en CO2. La région de planification de la Suisse du Nord-Ouest (cantons AG, BE, BL, BS, JU et SO) a proposé de se pencher au sein de la CDCTP sur les questions et défis en relation avec cette thématique. L'objectif étant d'améliorer ainsi l'échange d'informations, de mettre à profit des synergies et de garantir la coordination en relation avec les nombreuses lignes de bus intercantionales.

Afin d'estimer où en sont les différents cantons dans leur planification de la mise en œuvre, de vérifier si des bases légales existent déjà et d'examiner en détail le financement, à la fin de l'été 2019 la première mesure prise au sein de la CDCTP a été le lancement d'une enquête. La suite des opérations sera définie en 2020 sur la base des résultats obtenus.

Hans-Ruedi Rihs et Dominik Brühwiler  
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

**T**ous 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:

- 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 et auditions

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

- «Loi fédérale sur des allègements administratifs et des mesures destinées à soulager les finances fédérales»; prise de position du 23 décembre 2019
- «Prorogation du crédit-cadre de cautionnement destiné à l'acquisition de moyens d'exploitation dans le TRV»; prise de position du 15 octobre 2019
- «Consultation relative aux prestations de mobilité multimodale»; prise de position du 8 avril 2019

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

- «Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire PRODES» (31 janvier 2019 CTT-E)

14

### Le secrétariat général de la CTP

15



**Sabrina Mischler**

Assistante de direction  
Brevet fédéral

**Mirjam Bütler**

Secrétaire générale  
(depuis d'août 2019)

**Markus Sieber**

Dr. des. phil.  
Secrétaire général  
suppléant

## Le comité



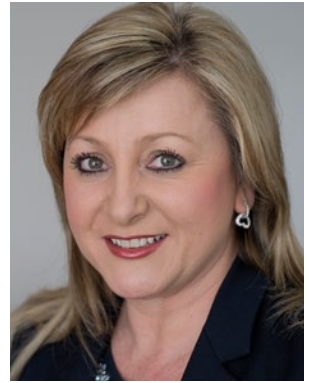
**Hans-Peter Wessels, BS**  
Président



**Bruno Damann, SG**



**Laurent Favre, NE**  
Vice-président



**Nuria Gorrite, VD**



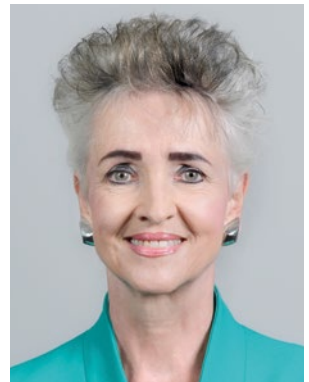
**Jacques Melly, VS**



**Isaac Reber, BL**



**Othmar Reichmuth, SZ**



**Carmen Walker Späh, ZH**

## Séances du comité

- Séances du comité: 7 mars / 20 juin / 7 novembre 2019
- Assemblée plénière 4 avril 2019
- Assemblée générale: 20 septembre 2019

# Bilan 2019

<b>ACTIF</b>	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>
<b>Actifs circulants</b>		
Liquidités		
• Compte postal	194'814.02	156'342.32
Créances résultant de livraisons et de prestations		
• Créances envers des tiers	-	34'887.80
<b>Total Actifs circulants</b>	<b>194'814.02</b>	<b>191'230.12</b>
<b>TOTAL DES ACTIFS</b>	<b>194'814.02</b>	<b>191'230.12</b>

<b>PASSIVEN</b>	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2018</b>
<b>Capitaux de tiers à court terme</b>		
Engagements résultant de livraisons et de prestations		
• Créanciers	-	6'228.40
<b>Total capitaux de tiers à court terme</b>	<b>-</b>	<b>6'228.40</b>
<b>Capital propre</b>		
Capital propre	185'001.72	174'224.97
Bénéfice + / Perte -	9'812.30	10'776.75
<b>Total capital propre</b>	<b>194'814.02</b>	<b>185'001.72</b>
<b>TOTAL PASSIVEN</b>	<b>194'814.02</b>	<b>191'230.12</b>

16

17



# Compte de résultats 2019

	Comptes 2018	Budget 2019	Comptes 2019	Budget 2020
<b>PRODUITS</b>				
Cotisations des cantons	338'609.30	340'000.00	341'077.20	340'000.00
<b>Total Produits</b>	<b>338'609.30</b>	<b>340'000.00</b>	<b>341'077.20</b>	<b>340'000.00</b>
<b>CHARGES</b>				
Prestations de tiers	283'000.00	280'000.00	280'990.85	280'000.00
Formation et perfectionnement du personnel	-		1'060.00	
Traductions	21'896.15	30'000.00	25'416.05	30'000.00
Site Internet	61.15		15.50	
Imprimés, publications	3'209.10		2'778.30	
Frais de déplacement / débours	48.00		159.70	
Assemblées	19'201.75	1'000.00	20'544.85	1'000.00
Autres charges d'exploitation	416.40	331'000.00	299.65	331'000.00
Charges d'exploitation	<b>327'832.55</b>	<b>15'000.00</b>	<b>331'264.90</b>	<b>15'000.00</b>
Honoraires conseiller externes / experts	-	15'000.00	-	15'000.00
Projets	-	<b>346'000.00</b>	-	<b>346'000.00</b>
<b>Total Charges</b>	<b>327'832.55</b>	<b>-6'000.00</b>	<b>331'264.90</b>	<b>-6'000.00</b>
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>10'776.75</b>	-	<b>9'812.30</b>	-
Intérêts sur liquidités	-	-6'000.00	-	-6'000.00
<b>RÉSULTAT ANNUEL (BÉNÉFICE + / - PERTE)</b>	<b>10'776.75</b>	<b>340'000.00</b>	<b>9'812.30</b>	<b>340'000.00</b>

À la clôture de l'exercice 2019, la CTP enregistre un bénéfice de CHF 9'812.30. Le capital propre s'élève en conséquence à CHF 194'814.02 au 1er janvier 2020. 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 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 31.12.2019

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
Damann Bruno, SG (Vorstand)	Volkswirtschaftsdepartement
Dähler Roland, AI	Volkswirtschaftsdepartement
Dal Busco Serge, GE	Département des infrastructures
Eray David, JU	Département de l'environnement
Favre Laurent, NE (Vorstand)	Département du développement territorial et de l'environnement
Fürst Roland, SO	Bau- und Justizdepartement
Gorrite Nuria, VD (Vorstand)	Département des infrastructures et des ressources humaines
Kessler Martin, SH	Baudepartement
Melly Jacques, VS (Vorstand)	Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement
Neuhaus Christoph, BE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Niederberger Josef, NW	Baudirektion
Peter Fabian, LU	Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Reber Isaac, BL (Vorstand)	Bau- und Umweltschutzdirektion
Reichmuth Othmar, SZ (Vorstand)	Baudepartement
Steiert Jean-François, FR	Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions
Schönholzer Walter, TG	Departement für Inneres und Volkswirtschaft
Walker Späh Carmen, ZH (Vorstand)	Volkswirtschaftsdirektion
Weber Florian, ZG	Baudirektion
Wessels Hans-Peter, BS (Präsident)	Bau- und Verkehrsdepartement
Wyler Daniel, OW	Volkswirtschaftsdepartement
Zali Claudio, TI	Dipartimento del territorio

18

19

Mutations du personnel:

- AI: Roland Dähler remplace Daniel Fässler
- BL: Isaac Reber remplace Sabine Pegoraro
- LU: Fabian Peter remplace Robert Küng
- ZG: Florian Weber remplace Matthias Michel