

RAPPORT ANNUEL 2020

Quelle année difficile, quelle année bouleversante. Pour notre société, pour les gens, pour les jeunes et les vieux. Et pour les transports publics. La Covid a tourbillonné et fait tourbillonner nos vies. De nombreuses vies ont été perdues, d'autres ont été malades. La réponse à une pandémie nécessite des restrictions étendues de la vie publique et sociale. Confinement, enseignement à domicile, bureau à domicile, éloignement social, masques obligatoires. Quiconque aurait imaginé un tel scénario il y a seulement deux ans n'aurait pas été pris au sérieux et serait passé, au mieux, pour un auteur de science-fiction. Et pourtant, tout cela est désormais une réalité. L'espoir que tout cela va disparaître et que le "vieux monde" va revenir est là, et la diffusion croissante des vaccins nourrit l'espoir. Mais il faudra attendre longtemps avant que notre monde ne tique comme il le faisait avant.

Les transports publics ont également souffert et continuent de souffrir de ce processus. Qui aurait cru que le Conseil fédéral, mais aussi les patrons des CFF et de CarPostal, appelleraient à ne pas utiliser les transports publics? Le rapporteur a souffert et souffre encore de voir les trains, les bus et les trams circuler presque vides dans la ville et la campagne - et les bateaux et les chemins de fer de montagne parfois complètement arrêtés. Au cours de l'année, les entreprises de transport public ont subi une baisse de fréquence de trente pour cent ou plus. Les trous financiers se chiffrent en centaines de millions de francs. Malgré les réserves et l'injection de 700 millions de francs du Trésor fédéral, certaines entreprises se sont retrouvées dans une situation très difficile. Cela continuera à affecter les transports publics pendant longtemps encore. Et nous ne savons toujours pas combien de clients ont abandonné le train, le bus et le tramway à long terme l'année dernière - que ce soit pour le bureau à domicile, le vélo électrique ou la voiture.

Il est donc d'autant plus important que des organisations telles que la CITraP ou notre organisation sœur Pro Bahn défendent de manière résolue et conséquente les préoccupations et les intérêts des transports publics. Il serait erroné de sacrifier les avantages offerts par les transports publics au nom d'une pensée Covid à court terme - ou même de cesser de les prendre au sérieux. Bien sûr, Covid continuera à avoir un impact pendant longtemps encore. Mais le changement climatique et les objectifs de la politique climatique du gouvernement fédéral exigent que les transports publics soient développés et étendus de façon considérable. Les scénarios de l'Office fédéral des transports partent du principe que les transports publics devront doubler leur part de marché (répartition modale) d'ici 2050 si l'on veut atteindre les objectifs climatiques ambitieux. Car une chose est claire: aucun mode de transport n'est aussi économe en terres et aucun mode de transport n'a un meilleur écobilan que les transports publics - à l'exception de la mobilité douce. Et nota bene le seul moyen de transport qui peut être utilisé par tous les groupes de population.

1. Points forts

Malgré la Covid, l'année 2020 des transports publics présente des points forts importants. L'étape la plus importante pour notre industrie est probablement l'ouverture solennelle du tunnel de base du Ceneri vers la fin de l'année et donc l'achèvement des NLFA, 28 ans après la légendaire votation de 1992. Une œuvre du siècle est devenue réalité.

Depuis lors, les clients des axes nord-sud ont bénéficié d'une gamme de services considérablement élargie. Le trajet vers le Tessin à travers les deux tunnels est plus court de 45 minutes. Le service IC de Zurich a été augmenté à des intervalles d'une demi-heure, et il y a un train EC pour Milan toutes les heures. Néanmoins, il y a des raisons d'être déçu. Au sud de Lugano, les trains EC ralentissent, et ils perdent à nouveau 15 minutes du temps gagné jusqu'à Milan en raison de conflits de sillons. Les deux trains Eurocity de Bâle sont vraiment gênants : à partir de Lugano, ils rampent plus lentement que n'importe quel train régional à travers la campagne et perdent les 45 minutes entières gagnées avec les NLFA à cause de la lenteur et des longs arrêts jusqu'à Milan. Ainsi, on n'est pas une minute plus rapide en Lombardie qu'avec l'ancienne ligne de montagne. Malheureusement, nous n'avons d'autre choix que de recommander aux clients de changer pour l'express régional (RE) à Lugano - cela permet de gagner plus d'une demi-heure.

2. Activités 2020

2.1 Assemblée générale annuelle 2020

En raison de la Covid, l'assemblée générale 2020 a malheureusement dû être annulée, sur la base de l'ordonnance Covid 19 du Conseil fédéral. C'est dommage pour le travail de préparation intensif de notre section Suisse orientale. Mais heureusement, nous pourrions rattraper le programme passionnant de 2021 lors de l'assemblée générale 2021.

Comme aucune élection n'a eu lieu en raison de l'annulation de l'AG, il y a eu deux changements informels au sein du Conseil au cours de l'année, avec l'accord du Comité centrale.

Matthias Gfeller représente la section zurichoise au Comité central depuis l'automne 2020 et succède à Peter Anderegg. Martin Trippel représente la section genevoise au sein du Comité centrale depuis fin 2020 et succède à Pierre Hofmann.

Ces deux changements seront officialisés lors de l'AG de 2021. À cette occasion, les membres sortants du Comité centrale seront également reconnus pour leur travail.

2.2 Conférence des Présidents 2020

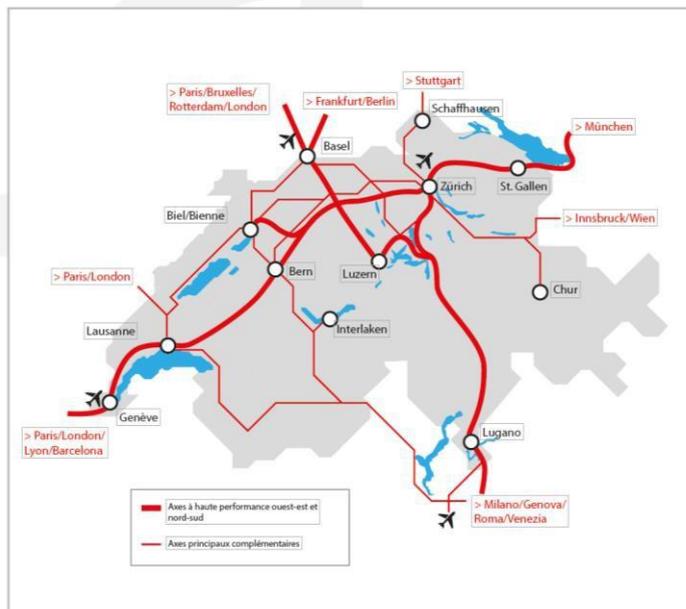
Le traditionnel échange avec l'UTP n'a pas été annulé cette année, mais a dû être organisé dans le plus petit des cercles afin de répondre aux conditions Covid qui s'appliquaient en novembre. Les sujets suivants ont été abordés avec Ueli Stückelberger et Bernhard Adamek, directeur et vice-directeur de l'UTP :

- Augmenter la part modale des transports publics: Il s'agit d'une question prioritaire sur laquelle l'UTP travaille depuis un certain temps. Quatre motions parallèles ont été déposées au Conseil national. Libellé: "Le Conseil fédéral doit soumettre au Parlement un plan de mesures (le cas échéant avec des propositions d'adaptations légales), exposant comment la part des transports publics dans l'ensemble des transports peut être augmentée." Le Conseil fédéral soutient la motion. Le Conseil national devrait discuter la question lors de la session d'été 2021.
- Covid et transports publics : Le recul des transports publics est le plus important dans le trafic international et le plus faible dans le trafic régional et d'agglomération. Nous avons convenu que Covid continuera à affecter les transports publics au-delà de 2021. Cependant, l'UTP s'attend à ce que la situation se normalise avec le temps et que les clients reviennent.
- Le paysage tarifaire en Suisse. Une nouvelle tentative est actuellement lancée pour un système tarifaire uniforme en Suisse qui combine les caractéristiques du tarif de ligne (transport direct) et du tarif de zone (associations tarifaires). Les opinions divergent toujours dans le secteur, mais grâce au renouvellement du personnel dans les directions, les chances et la volonté de parvenir à un consensus sont plus grandes qu'auparavant.

L'objectif est une approche pragmatique, pas un "big bang". L'UTP et la CITraP sont tous deux critiques à l'égard de la demande d'un AG de bureau à domicile. L'AG est délibérément positionnée comme une "offre forfaitaire" afin qu'il reste attractif pour les clients même s'ils ne l'utilisent pas tous les jours.

2.3 SwissRailvolution

Le Comité centrale a décidé de rejoindre le nouveau groupement "SwissRailvolution" en tant que membre fondateur. SwissRailvolution vise à réaliser un saut qualitatif dans les transports publics par le rail. Au lieu de se "contenter" de planifier et de mettre en œuvre de nouvelles extensions de capacité d'étape en étape, SwissRailvolution veut œuvrer à une extension massive de la capacité du rail avec de nouveaux axes performants, devenant plus rapide et augmentant sensiblement sa part dans le mix de transport, tant pour le transport de passagers que de marchandises.



2.4 Consultations

Le Comité centrale a adopté deux consultations sur les questions de politique nationale des transports et des transports publics :

- **Consultation sur le crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de TRV pour les années 2022 à 2025.** La CITraP salue la proposition et le montant du crédit d'engagement de quatre ans pour les TRV. Elle considère toutefois que la part prévue pour les innovations dans le cadre du développement du système de transports publics, soit seulement 5 millions de francs par an, est massivement insuffisant. Dans le cadre de la consultation, elle demande que ce montant soit sensiblement augmenté pour atteindre 25 millions de francs par an.
- **Consultation sur la loi fédérale sur les pistes cyclables.** La CITraP salue en principe la proposition de loi sur les pistes cyclables. Cependant, la CITraP exige que les transports publics routiers ne soient pas désavantagés par les mesures de promotion du vélo. Si les fonds destinés à la promotion du trafic non motorisé (par exemple dans les programmes d'agglomération) sont augmentés, de meilleures solutions devraient être possibles pour les deux parties : les transports publics et le trafic cycliste. En cas de doute et de conflit d'objectifs, les transports publics devraient avoir la priorité dans la planification et l'exploitation. En outre, la CITraP a demandé que la CITraP ou ses sections régionales soient activement impliquées dans la planification - en particulier dans les projets urbains ou dans les agglomérations, ainsi que de manière générale dans les projets où les transports publics doivent être inclus.

2.5 Comité centrale, Présidium et Bureau

Le Comité centrale de la CITraP Suisse est composé de 12 personnes issues de sept des neuf sections. De nombreuses réunions ont été annulées à cause de Covid. Au total, il s'est réuni deux fois en 2020. Au contraire, il y a eu davantage d'échanges bilatéraux entre le Présidium et le Bureau.

En tant que représentant du Présidium, le vice-président Hans Meiner s'est à nouveau efforcé d'entretenir un échange avec la division Trafic voyageurs des CFF. Il représente notamment la

CITrap au sein du Forum national des clients des CFF, dans lequel cinq organisations de clients sont représentées, ainsi qu'au sein du Forum des clients de Suisse centrale et de la Zentralbahn (ZB). Les événements de réseau des CFF et de CarPostal ont en revanche été annulés. Grâce à son engagement, l'horaire officiel a été publié cette année encore par nous et d'autres partenaires et vendu par l'ATE et les compagnies ferroviaires. Avec l'édition 2021, nous avons réussi à améliorer la nouvelle présentation insatisfaisante dans les points essentiels et à diviser l'indicateur en deux volumes pratiques au format A5. D'autres améliorations sont déjà prévues pour l'édition 2022.

"Perspective ferroviaire 2050": Sous ce titre, l'OFT se penche sur l'horizon 2050 et sur la question de savoir comment les transports publics doivent évoluer si la Suisse veut atteindre ses objectifs climatiques. L'OFT indique: massivement, et parle d'un doublement de la part modale des transports publics. Lors d'un atelier le 8.9.2020, la CITraP, représentée par Stephan Appenzeller, a pu contribuer à l'élaboration des thèses. Un sujet passionnant qui sera approfondi dans les années à venir.

Christoph Wydler a participé à un autre atelier sur l'avenir des transports publics en Suisse. L'organisateur Avenir Suisse l'a invité sous le titre «Où va le système de transport public suisse?» Ce que nous en retenons: l'enthousiasme pour le concours d'adjudication est - heureusement - de nouveau en baisse dans de nombreux endroits.

2.6 Personnes handicapées à pied dans les transports publics

Le Comité central a décidé de créer un groupe de travail de la CITraP "personnes handicapées à pied dans les transports publics". Cette démarche a été déclenchée par l'expérience selon laquelle, lorsque l'on parle des personnes handicapées dans les transports publics, il s'agit toujours des utilisateurs de fauteuils roulants et des malvoyants. Les personnes souffrant d'un handicap de marche, en revanche, ne sont généralement pas mentionnées. Les organisations pour handicapés ne représentent délibérément pas ce groupe numériquement important ("pourquoi ne pas aller chez Pro Senectute?"), elles manquent également de connaissances spécialisées. La législation européenne comporte de nombreuses dispositions judicieuses pour les personnes handicapées, tant pour les véhicules ferroviaires que routiers. La Suisse a beaucoup à apprendre dans ce domaine et c'est là que la CITraP veut commencer avec son groupe de travail. Les premières propositions d'amélioration ont été soumises à l'OFT et au RhB, et un dialogue est prévu avec les différentes organisations faitières et spécialisées.

2.7 Transport des bicyclettes dans les trains à longue distance

Au cours de l'année 2020, le transport de bicyclettes dans les trains a considérablement augmenté, entraînant des encombrements et des retards. Les CFF ont donc invité à un sommet du vélo, entre autres pour faire accepter par les organisations de cyclistes l'obligation de réservation dans les transports publics. La CITraP salue les efforts visant à simplifier le transport des bicyclettes. Toutefois, cela ne doit pas se faire au détriment de la grande majorité des clients qui utilisent les transports publics sans vélo. Nous ne sommes donc pas opposés à une obligation de réservation appropriée dans le transport à longue distance. Cela signifie: pendant la saison, sur les lignes où il y a un besoin réel d'action: oui - sinon non. Cependant, des mesures d'augmentation de la capacité sont également nécessaires sur les lignes où la demande de transport à vélo est importante. Enfin, la CITraP préconise le transport gratuit des vélos dans les trains régionaux et de banlieue pendant les week-ends, afin de soulager la pression sur les trains longue distance. Avec cette position, IGÖV soutient également la pétition lancée au début de l'année 2021.

2.8 Initiatives politiques nationales

A l'initiative de la section bernoise de la CITraP, Matthias Aebischer a soumis au Conseil national une motion visant à améliorer les liaisons ferroviaires internationales entre la Suisse et l'Italie sur l'axe du Simplon. À cette fin, la Suisse devrait intervenir auprès du ministère italien des transports dans le but d'améliorer les infrastructures et d'augmenter les capacités. L'objectif est de mettre en place un cadencement de toutes les deux heures au départ de Genève et de Bâle-Berne vers Milan et partiellement au-delà.

3. Finances

Les comptes annuels 2020 se clôturent avec un petit solde positif de 1'749.60 francs. La raison principale est que l'assemblée générale annuelle 2020 a dû être annulée.

4. Communication

En 2020, la CITraP n'a publié qu'un seul communiqué de presse, sur le crédit d'engagement dans le transport régional de voyageurs (18 mai 2020). Le Comité central s'est également penché de manière intensive sur le dossier Covid et ses conséquences sur les transports publics. Un communiqué de presse complet prévu à ce sujet a finalement échoué en raison de l'évolution permanente de la situation, parfois précipitée. De plus, et il ne faut pas le cacher ici, le conseil avait à l'époque (mai / juin 2020) des opinions différentes sur la question centrale du "port obligatoire du masque dans les transports publics"....

Le site web de la CITraP a été continuellement mis à jour. Le site web informe les membres et le public intéressé de l'actualité de notre association. La CITraP Suisse est également en ligne sur Facebook (<https://www.facebook.com/igoev.citrap/>) avec environ 630 adeptes.

Enfin, au cours de l'année sous revue, les deux abréviations de notre organisation "IGÖV" et "CITraP" ont été protégées par le droit des marques. Cette décision a été prise en tenant compte du fait qu'il existe en Suisse orientale des associations individuelles qui s'appellent IGÖV mais qui ne sont pas affiliées à l'IGÖV Suisse.

5. Membres

Fin 2020, La CITraP comptait 1258 membres, dont 1127 membres individuels et 131 membres collectifs. Ils ont été répartis régionalement entre les sections comme suit :

Section	Membres individuels	Membres collectifs
IGÖV Berne	191	4
IGÖV Suisse du Nord-Ouest	226	7
IGÖV Haute-Argovie	212	0
IGÖV Suisse orientale	148	44
IGÖV Suisse centrale	48	0
IGÖV Zurich	80	64
CITraP Genève	31	0
CITraP Neuchâtel	8	2
CITraP Vaud	153	0
CITraP Suisse (membres directs)	30	10

15. 03. 2021 / Stephan Appenzeller / Christoph Wydler

Impressum

CITraP Suisse
Bureau
Leimenstrasse 42
4051 Bâle

Email: geschaefsstelle@igoev.ch

La Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITraP) Suisse est une organisation de clients et de lobbyistes actifs dans le domaine des transports publics. Elle existe depuis 1972, compte environ 1250 membres et est divisée en neuf sections régionales : IGöV Berne, Citrap Genève, Citrap Neuchâtel, IGöV Nordwestschweiz, IGöV Oberaargau, IGöV Ostschweiz, Citrap Vaud, IGöV Zentralschweiz, IGöV Zürich. Depuis 2019, Christoph Wydler (section Nordwestschweiz) est président.