

Rapport de gestion 2017/2018



Sommaire

Avant-propos	4
Politique des transports.....	5
Activité d’information	12
Manifestations.....	19
Prix LITRA.....	23
Organes de l’Association	25
Direction	30
Finances	32

Avant-propos



L'exercice écoulé de la LITRA s'est accompagné de quelques changements en matière de politique des transports. Tandis que les deux années précédentes avaient été plutôt placées sous le signe de grands projets relatifs à la politique des transports et de combats pour les votations qui y étaient associées, l'exercice 2017/2018 a été marqué par de nombreux objets plus petits, des changements d'ordre politique et les préparatifs concernant les projets et réformes à venir.

Au cours du premier semestre 2018, tout le monde parlait du trafic régional de voyageurs (TRV). Et ceci pour deux raisons: on apprenait d'une part que CarPostal avait perçu indûment des indemnités excessives. Dans le cadre des travaux sur la réforme du TRV, on discutait d'autre part de mécanismes incitatifs, de l'utilisation des excédents et de la procédure de commande. Le trafic régional de voyageurs habilité à percevoir une indemnisation ne se trouve pourtant pas du tout confronté à une crise systémique. La réforme à venir va plutôt le développer et l'optimiser.

Le TRV s'occupe de l'offre de base et de la distribution capillaire dans les transports publics. Durant les premières années de mon engagement politique – à l'époque encore extraparlamentaire, je me suis engagé dans ma région natale, la Surselva, en faveur d'une offre de bus de nuit, Steila Surselva. Le bus circule encore de nos jours – et ce, grâce à un supplément de nuit et à un cofinancement assuré par la région. La Suisse totalise 25 réseaux de bus de nuit. Du Nachtsfern in Suisse centrale au réseau de nuit ZVV ou du

Noctambus dans le Jura à la ligne Capriasca Night Express au Tessin. Ces réseaux doivent leur existence au grand engagement d'acteurs privés, de conférences régionales, de villes et de communes.

Le droit général à indemnisation du TRV doit maintenant être vérifié. Actuellement, nous avons par exemple un système de suppléments de nuit peu clair, qui s'est constitué au fil des ans. Il en va de même pour ce que l'on appelle le «trafic touristique». On entend par là des offres touristiques sans fonction de desserte. Ces offres de bus et de remontées mécaniques à des fins d'excursions sont très appréciées et revêtent une importance capitale pour les régions structurellement fragiles. Elles doivent toutefois être subventionnées par les cantons et les communes. Faute de quoi elles ne pourraient pas subsister. Une intervention parlementaire exige maintenant que l'offre de base dans le TRV soit adaptée aux besoins actuels et que le trafic de nuit tout comme le trafic touristique soient également subventionnés par la Confédération.

Durant le quatrième trimestre 2018, nous traiterons du message du Conseil fédéral relatif à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2035. La LITRA soutient clairement l'étape d'aménagement 2035 proposée par le Conseil fédéral. Elle souhaite en outre l'extension du tunnel de base du Lötschberg.

Je vous remercie, chers membres, pour votre engagement en faveur d'un système de transports innovant et performant en Suisse. Je remercie aussi chaleureusement toutes les organisations sympathisantes, les instances fédérales et les membres du Parlement fédéral pour leur précieuse collaboration et leur soutien au profit de transports publics attractifs et économiques.

Berne, le 26 août 2018

Le président

Martin Candinas

Politique des transports

Pour la LITRA, les dossiers les plus cruciaux de la politique des transports ont tous trait à l'aménagement de l'infrastructure des transports. Les infrastructures, aussi bien ferroviaire que routière, doivent être aménagées à moyen et long terme. De plus, la troisième génération de programmes d'agglomération a été présentée. Elle prévoit d'autres étapes d'aménagement de l'infrastructure des transports dans l'espace urbain.

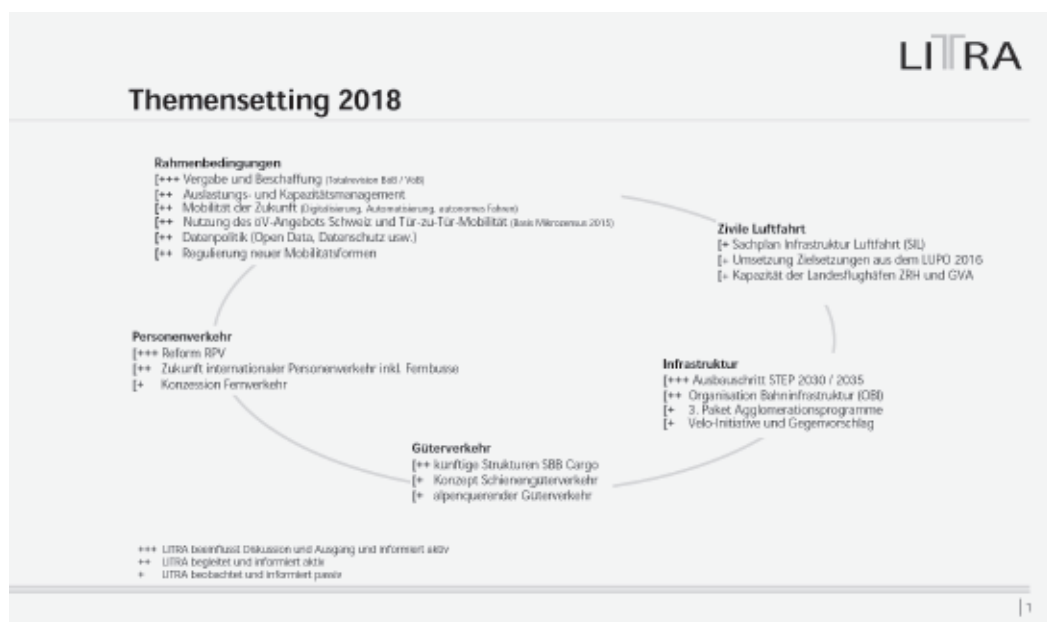
L'octroi de concessions de trafic grandes lignes au CFF et au BLS par l'Office fédéral des transports OFT, ainsi que des pratiques comptables illégales chez CarPostal ont donné lieu à un grand nombre de discussions et d'explications. L'octroi d'une concession au premier exploitant d'autocars grandes lignes nationales a également beaucoup intéressé nos membres et les médias.

Contexte thématique

Le comité directeur a de nouveau défini les priorités thématiques de l'année pour l'association. Le secrétariat prendra ensuite en charge ces différents thèmes par le biais de mesures politiques ou de communication. Il s'ensuivra un aperçu des dossiers dont nous sommes occupés le plus intensivement.

Infrastructure ferroviaire: étape d'aménagement 2035

D'après les perspectives d'évolution du transport 2040 publiées par la Confédération, la demande de mobilité augmentera massivement. Les personnes-kilomètres parcourus dans les transports publics pourraient augmenter jusqu'à 50 pour cent. Pour qu'à l'avenir, ce besoin accru en capacités dans le trafic voyageurs et la croissance pronostiquée dans le trafic ferroviaire de marchandises puissent être assurés de manière fiable, il faut poursuivre les investissements dans l'infrastructure ferroviaire. La planification et la mise en œuvre des aménagements de l'infrastructure ferroviaire sont des projets à long terme. Les investissements doivent donc être décidés à temps. Nous ne pouvons courir le risque de voir plus de goulots d'étranglement dans le trafic voyageurs et le trafic marchandises.



Contexte thématique 2018

«Notre objectif doit être d'exploiter les réseaux existants au mieux de leurs capacités et de les utiliser de la façon la plus durable qui soit, avec un minimum de perturbations.»

Le Conseil fédéral a ouvert à la consultation un concept complet et équilibré, sur la façon dont l'infrastructure ferroviaire devait être aménagée à l'horizon 2035. Avec cette étape, il crée une base importante qui permettra d'ici une vingtaine d'années, d'adapter l'infrastructure ferroviaire aux impératifs. Il faut désormais ouvrir un débat pour décider où et dans quel ordre de priorité nous voulons supprimer les goulots d'étranglement sur le réseau ferroviaire suisse.

La LITRA soutient clairement l'étape d'aménagement 2035 dotée d'un volume de projets de 11,5 milliards de francs. Le système ferroviaire gagnera ainsi en stabilité. Des capacités supplémentaires seront créées pour le trafic voyageurs et le trafic marchandises. Les densifications prévues des offres contribuent à ce qu'à l'avenir aussi, l'ensemble de la Suisse continue à disposer de transports publics fiables. Nous sommes convaincus que cela permettra d'améliorer et de renforcer durablement le développement du territoire, de l'économie et du tourisme.

Dans les étapes de planification suivantes, les optimisations et la plus grande efficacité permettront de créer une marge de manœuvre financière pour l'aménagement du tunnel de base du Lötschberg. Contrairement au projet de consultation du Conseil fédéral, la LITRA soutient l'extension du tunnel de base du Lötschberg. Le trafic marchandises en particulier obtient ainsi plus de sillons sur le deuxième axe nord-sud. De plus, notre système ferroviaire gagne en flexibilité en cas d'interruption de lignes et d'assainissements. On est curieux de savoir quel sera le message du Conseil fédéral relatif à l'étape d'aménagement 2035 et attendu d'ici fin 2018.

Programme de développement stratégique des routes nationales (STEP)

Au printemps, les projets «Plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023, aux grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales» et «Étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant», ont été ouverts à la consultation. La LITRA y a pris part avec un avis positif.

La LITRA soutient l'aménagement de l'infrastructure des routes nationales, car le financement est garanti avec le FORTA et que le développement adapté aux besoins doit s'effectuer conjointement pour les deux modes de transport que sont la route et le rail. C'est ainsi seulement que l'on pourra supprimer les goulets d'étranglement sur les deux réseaux.

La création de capacités de transport supplémentaires doit impérativement s'accompagner d'une utilisation efficace des infrastructures existantes. Notre pays densément peuplé ne dispose pas de suffisamment d'espace pour aménager des réseaux routier et ferroviaire à l'infini. Pour des raisons d'aménagement du territoire et d'environnement, il faut traiter le sol existant de manière prudente et économe. Notre objectif doit être d'exploiter les réseaux existants au mieux de leurs capacités et de les utiliser de la façon la plus durable qui soit, avec un minimum de perturbations. Rappelons qu'en moyenne 1,2 personnes se trouvent à bord d'une voiture, dont le poids à vide se situe entre mille et deux mille kilos.

«La LITRA considère que la mobilité est un système global, qui ne peut être subdivisé selon le bon vouloir de chacun.»

Programme en faveur du trafic d'agglomération (3^e génération)

Environ trois quarts de la population de la Suisse vit dans une agglomération. En Suisse, quatre actifs sur cinq y exercent leur activité, environ 84 pour cent de la performance économique émanant des villes et des agglomérations. Entre 2000 et 2015, le trafic a augmenté de 27 pour cent dans les agglomérations, et même de 60 pour cent dans le trafic ferroviaire. Le trafic marchandises a augmenté d'environ 20 pour cent durant la même période. Dans l'intervalle, le réseau routier et le réseau ferroviaire ont atteint, aux heures de pointe, les limites de leurs capacités dans de nombreux endroits. 85 à 90 pour cent de tous les embouteillages en Suisse se produisent dans les agglomérations. Et là aussi, les pics de circulation sont de plus en plus longs. De plus, ici, le problème d'interface entre le réseau routier à grand débit et le réseau routier secondaire s'accroît.

La LITRA considère que la mobilité est un système global, qui ne peut être subdivisé selon le bon vouloir de chacun. Où, si ce n'est dans les agglomérations, les interactions entre transports privés et publics, entre rail et route, sont-elles visibles? Dans les espaces exigus, les transports publics peuvent concentrer la mobilité et délester la route. À l'inverse, les routes de contournement et les routes nationales dans les agglomérations créent de «l'air et de l'espace» dans les quartiers.

La LITRA s'est engagée en faveur de la création du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Une partie de l'argent provenant du FORTA est réservé aux villes et aux agglomérations. Nous sommes convaincus que le nouveau fonds routier va reproduire le modèle de réussite et le financement des programmes d'agglomération. Avec l'aide des programmes d'agglomération, les aménagements qui obtiennent le meilleur rapport efficacité/prix seront réalisés, que ce soit pour le trafic routier, les transports publics, la circulation des cyclistes et des piétons. C'est pourquoi dans sa prise de position, la LITRA a soutenu l'«arrêté fédéral sur les crédits d'engagement à partir de 2019 pour les contributions aux mesures dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération», dont la consultation a été lancée au printemps 2018.

Organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI)

L'organisation de l'infrastructure (OBI) a été et reste un thème à traiter au sein du Parlement. Avec le projet OBI, le Conseil fédéral a proposé différentes mesures pour développer le système ferroviaire et traiter de manière équitable toutes les entreprises de transport ferroviaire (au niveau de l'accès à l'infrastructure ferroviaire). La désignation et l'ancrage légal d'une maîtrise de système dans le domaine des transports se sont heurtées à une opposition importante lors des débats parlementaires menés jusque-là. La question de savoir qui devra à l'avenir fixer les tarifs et l'assortiment dans les transports publics a donné lieu à certaines critiques. Le Conseil national tout comme le Conseil des États ayant discuté du projet et pris leur décision, certaines différences restent encore à traiter.

Il reste entre autres à discuter d'une requête visant à freiner la concurrence faite par les bus longues distances aux lignes existantes du trafic régional et à octroyer, sous conditions, des concessions et des autorisations. Le Conseil national s'est opposé à un durcissement tant dans le trafic grandes lignes que dans le trafic régional. Par une adaptation de la loi sur le transport de voyageurs, le Conseil des États exige des règles du jeu claires pour tous les exploitants des transports publics. Il faut empêcher toute mise en danger du trafic régional voyageurs subventionné. Tout comme le Conseil national, il ne prévoit aucune restriction pour le trafic grandes lignes. La LITRA soutient également la disposition renforcée dans la loi sur le transport de voyageurs. Les offres de bus longues distances aux heures de pointe dans le trafic régional vont faire fondre les recettes des entreprises de transport, tandis qu'ensuite le besoin d'indemnités pour une desserte de base toujours exigée et ancrée dans la loi, continue d'augmenter.

Réforme du trafic régional voyageurs (TRV)

L'offre et la demande dans le trafic régional voyageurs (TRV) de Suisse ont considérablement augmenté au cours des dix dernières années. Environ trente pour cent d'offres-kilomètres en plus (donc de places disponibles) et quelque quarante pour cent de kilomètres parcourus supplémentaires (personnes-kilomètres) depuis 2008, confirment cette croissance. Le train tout

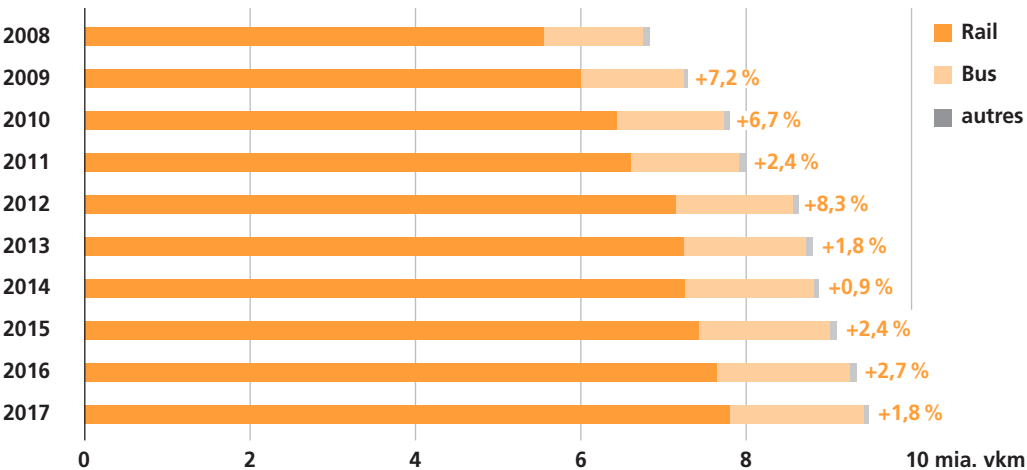
particulièrement, est beaucoup plus sollicité qu'il y a dix ans. Entretemps, l'extension de l'offre s'est à nouveau quelque peu tassée. Puis la croissance de la demande a également un peu ralenti. Au cours des dix dernières années, le TRV a gagné en efficacité. Les indemnités par personne-kilomètre ont baissé de presque dix pour cent.

La Confédération et les cantons dépensent à eux deux à peine deux milliards de francs par an pour le trafic régional voyageurs. De A comme Aare Seeland Mobil à Z comme Zugerland Verkehrsbetriebe (Transports publics du canton de Zoug), 120 entreprises de transport fournissent dans le TRV une offre utilisée plus de deux millions de fois par jour. Environ 35 pour cent de la prestation fournie par les transports publics en Suisse revient au TRV.

Les travaux destinés à évaluer la procédure de commande dans le trafic régional voyageurs ont débuté déjà en 2012. Pour la deuxième fois après 2005 est paru en 2014 et sur demande de l'Office fédéral des transports, un rapport qui identifiait la nécessité d'agir au niveau de la coordination de la procédure de commande et des incitations en faveur des entreprises de transport. Le Parlement s'est lui aussi penché sur la question. La commission des transports du Conseil des États a adressé une motion fin 2013. Son titre est éloquent: «Transport régional des voyageurs. Garantie du financement et harmonisation de la procédure de commande».

trafic régional

évolution de la demande



Évolution de la demande dans le trafic régional

«Les marchés publics doivent être attribués à la meilleure offre en termes de prix et de qualité.»

Durant l'été 2014, l'OFT a engagé un groupe d'experts qui, à l'automne 2015, a soumis des recommandations en faveur d'une réforme. Ces dernières ont fait l'objet de discussions avec les entreprises de transport, les cantons et les associations. Elles ont été retenues comme valeurs de référence en vue d'une réforme. En 2016, le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'élaborer d'ici fin 2018 et sur la base de ces valeurs de référence, un projet de consultation pour une réforme du trafic régional voyageurs. Les bases d'une décision de principe ouvrant le projet à la consultation, ont été fixées dans un rapport datant d'août 2017. Le 4 mai 2018, lors d'une conférence conjointe sur les transports publics, la Confédération et les cantons ont pris une décision intermédiaire sur la réforme. Ils proposent au Conseil fédéral de mettre en consultation deux variantes de réforme. Un des objectifs majeurs de la réforme consiste à donner une base plus solide au financement par la Confédération et les cantons. Actuellement, il incombe essentiellement aux entreprises ferroviaires du TRV de relever le défi d'assurer à un moment donné l'acquisition de matériel roulant et d'autres ressources nécessaires, avant que l'offre ne soit souscrite ou que son financement soit garanti. Dans les cantons, les indemnisations font l'objet de débats budgétaires annuels. Le financement des offres est donc soumis à de gros aléas. La consultation relative à la réforme du TRV débutera début 2019.

Révision de la loi fédérale sur les marchés publics (LMP)

L'un des principaux objectifs de la révision de la loi fédérale sur les marchés publics (LMP) est l'harmonisation des procédures d'adjudication de la Confédération et des cantons. La somme totale des marchés publics en Suisse, comme p. ex. les acquisitions de matériel roulant des transports publics, l'infrastructure aéroportuaire ou les centrales électriques, s'élève actuellement à quelque 41 milliards de francs par an. Non seulement les autorités, les communautés et les entreprises du secteur public doivent utiliser le droit des marchés publics, mais il en va de même pour les institutions et établissements de droit privé qui sont investis d'une mission de service public ou qui remplissent une mission en grande partie subventionnée.

Durant la session d'été 2018, le Conseil national a traité intégralement la révision de la loi fédérale sur les marchés publics (LMP). Selon le Conseil national, à l'avenir, c'est l'offre la plus avantageuse et non plus l'offre économiquement la plus avantageuse qui remportera l'adjudication. Les marchés publics doivent être attribués à la meilleure offre en termes de prix et de qualité. Outre la plausibilité de l'offre, la fiabilité du prix doit aussi être prise en compte au titre des critères d'adjudication. Par ailleurs, un examen obligatoire des offres à bas prix est entre autres également exigé désormais. Le Conseil des États délibérera au cours du deuxième semestre.

«Les chiffres actuels montrent que dans le trafic de transit transalpin, les quantités transportées ont à nouveau atteint un niveau élevé une fois la ligne réouverte.»

Le trafic ferroviaire de marchandises

2017 a été une année difficile pour le trafic ferroviaire international de marchandises: l'interruption de la ligne près de Rastatt (Allemagne), ainsi que la fermeture, pendant six mois, de la ligne de Luino ont pesé sur le volume des transports. Dans le trafic intérieur, le trafic de marchandises par wagons isolés s'est trouvé sous une pression accrue. Les signes positifs d'une amélioration à court et long terme se font heureusement sentir. D'importants projets relatifs à l'extension de l'infrastructure sont actuellement planifiés. Le trafic ferroviaires de marchandises transalpin tout particulièrement a fléchi temporairement à cause de la fermeture de la ligne à hauteur de Rastatt. Le volume des transports a évolué positivement avant et après la fermeture de Rastatt. Les chiffres actuels montrent que dans le trafic de transit transalpin, les quantités transportées ont à nouveau atteint un niveau élevé une fois la ligne réouverte. Cela confirme la tendance à la hausse continue que l'on observe depuis plusieurs années. On peut constater que la politique de transfert de la Suisse porte indéniablement ses fruits et s'avère couronnée de succès.

Le trafic combiné a lui aussi enregistré une croissance en 2017 et a réalisé pour la première fois plus de cinquante pour cent de la totalité du trafic marchandises transalpin. Sur l'axe Lötschberg-Simplon tout particulièrement, la part du trafic combiné est très élevée et a totalisé plus de 75 pour cent en 2017. Les terminaux de transbordement des Ports rhénans suisses présentent un bilan similaire. Le transbordement de conteneurs a poursuivi sa progression haussière l'an dernier et a connu un supplément d'activité en raison de l'interruption de la ligne de la vallée du Rhin pendant huit semaines. Ainsi, sur le seul mois de septembre, près de 15 000 unités de conteneurs ont été transbordées, soit une quantité jamais atteinte à ce jour en un mois. Les capacités pour les conteneurs sont appelées à augmenter massivement avec le nouveau terminal de transbordement Gateway Basel Nord.

La mobilité douce

L'initiative populaire fédérale «Pour la promotion des voies cyclables et des chemins et sentiers pédestres (initiative vélo)» exigeait que la Confédération encourage plus fortement la pratique du vélo et empiète sur l'autonomie des cantons. Le Conseil fédéral a rejeté les éléments de l'initiative qui vont au-delà d'un simple ajout de dispositions sur les voies cyclables dans l'actuel article constitutionnel sur les chemins et sentiers pédestres. Il a donc proposé aux Chambres fédérales de rejeter l'initiative vélo et de lui opposer un contre-projet direct.

«La LITRA soutient l'idée de mettre sur un pied d'égalité les voies cyclables ainsi que les chemins et sentiers pédestres dans le cadre de la politique des transports.»

À l'instar des chemins et sentiers pédestres, la Confédération doit se restreindre, dans le domaine des voies cyclables, à une compétence législative limitée aux principes ainsi qu'à des tâches subsidiaires. Concrètement, le complément à l'article constitutionnel doit permettre à la Confédération de définir des principes applicables aux réseaux de voies cyclables et de soutenir et coordonner non seulement les mesures prises par les cantons et des tiers visant à aménager et entretenir ces réseaux mais aussi les informations y relatives.

La LITRA soutient l'idée de mettre sur un pied d'égalité les voies cyclables ainsi que les chemins et sentiers pédestres dans le cadre de la politique des transports. Le contre-projet s'inscrit aussi pleinement dans l'esprit de la mobilité intermodale. L'acceptation du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) permet de poursuivre, dans les agglomérations, le développement des infrastructures pour la mobilité douce, qui inclut le cyclisme, ainsi que pour les transports publics routiers et le trafic individuel motorisé. Le Parlement ayant approuvé le contre-projet direct du Conseil fédéral à la majorité, l'initiative vélo a été retirée. La votation populaire sur le contre-projet aura lieu le 23 septembre 2018.

Trafic aérien

Durant l'été 2018, la Confédération a mis en consultation le projet de révision de la partie conceptuelle du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). La partie conceptuelle présente les objectifs et exigences à caractère général concernant les installations de l'aviation civile suisse. Elle définit le réseau des aéroports en précisant l'emplacement et la fonction de chacun d'eux. Or la version actuelle de la partie conceptuelle du PSIA reflète la situation et une vision de l'aménagement du territoire qui datent des années 90. Depuis, le trafic aérien civil s'est fortement accru. De nouvelles technologies sont apparues dans le domaine des aéronefs et de la navigation. Les exigences en matière de sécurité sont devenues plus sévères tandis que l'économie et la société ont des attentes plus élevées en matière de mobilité. La présente révision va remplacer intégralement la partie conceptuelle.

Le trafic aérien des drones, sans pilote, s'est développé à une vitesse fulgurante. Les multiples applications des drones peuvent modifier la société et l'économie. Des bases juridiques feront l'objet de débats et seront exigées auprès du grand public, mais aussi dans la politique des transports. La régulation aura pour défi de créer un ensemble de règles qui favorisent l'innovation tout en garantissant la sécurité et la protection de la sphère privée.

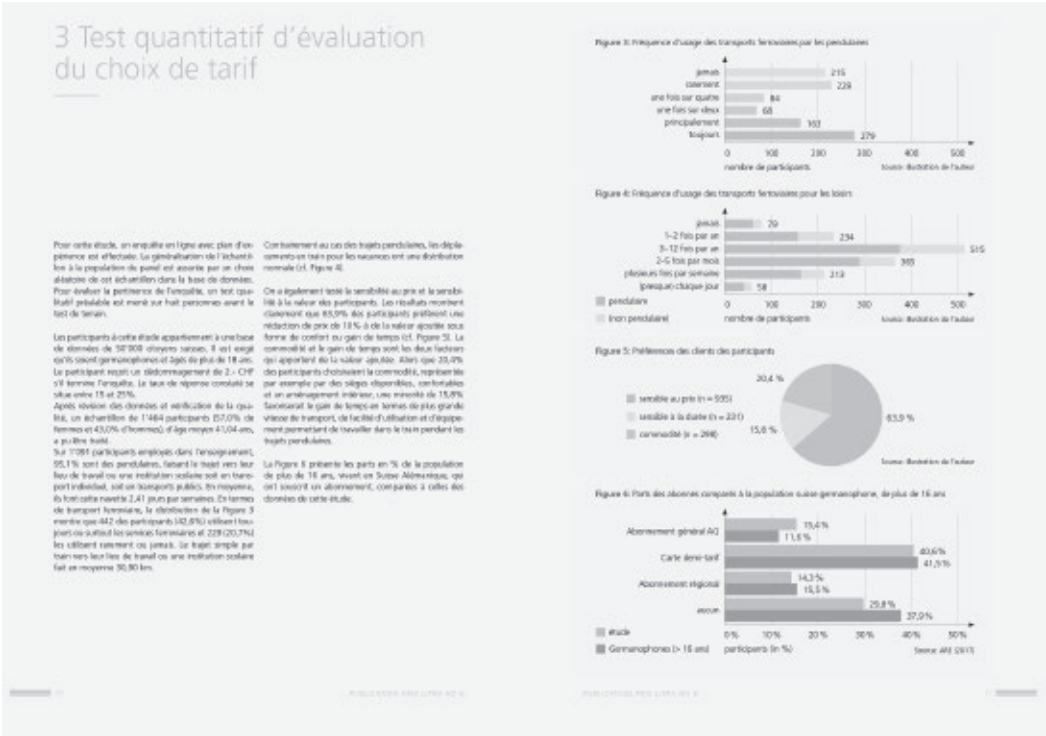
Activité d'information

Publications

Au cours de l'année associative 2017/2018, la LITRA a édité une Série jaune, une publication Prix LITRA, ainsi que les publications périodiques intitulées «Les transports en chiffres», «Rapport de gestion» et «Rapport trimestriel des chemins de fer». Un aperçu graphique du financement des transports publics en Suisse a également été publié.

Publication du Prix LITRA n° 6 – Les tarifs plafonnés et leur potentiel de marché dans les transports publics

De nombreux efforts sont actuellement déployés dans le secteur des transports publics afin de réformer le système tarifaire et de gérer la mobilité. La tarification pure et simple de la mobilité, c'est-à-dire une facturation des services de mobilité dépendant entièrement de leur utilisation, n'est pas bien accueillie. Tobias Cerny a étudié dans le cadre de son travail de master à la ZHAW (School of Management and Law) l'acceptation accordée à un tarif plafonné. Tobias Cerny a résumé les principes théoriques, les méthodes et les résultats de son étude de manière compacte pour la publication du Prix LITRA.

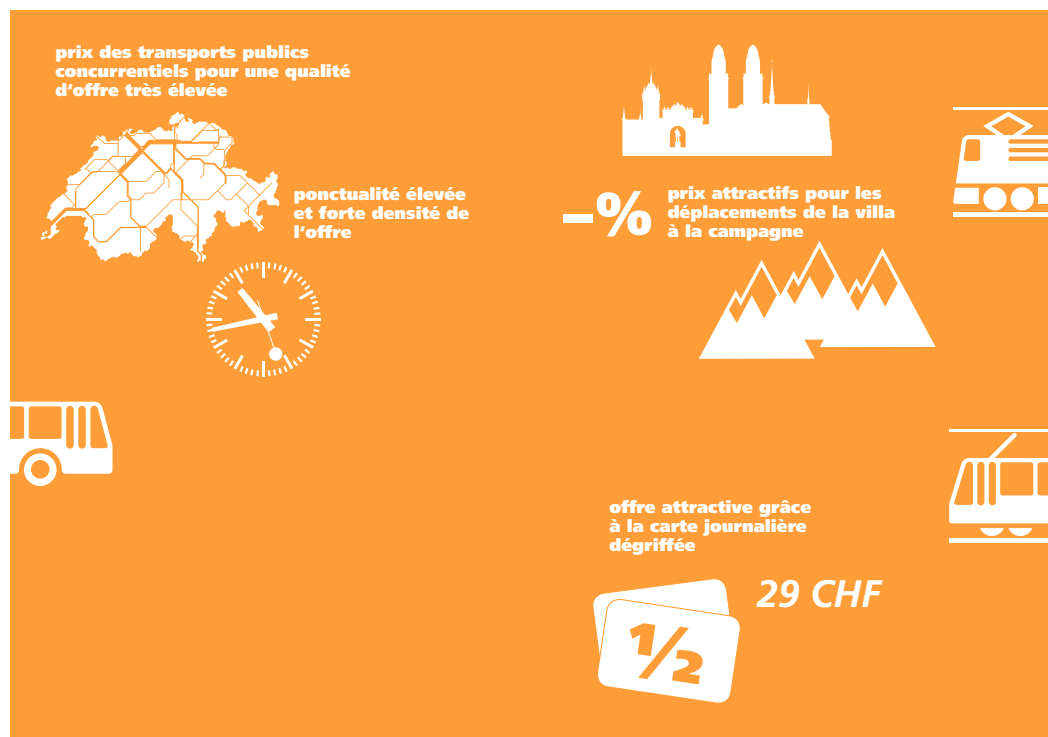


Tobias Cerny a étudié l'acceptation accordée à un tarif plafonné. Un test effectué indique qu'un tarif plafonné possède un certain potentiel commercial, mais que les abonnements existants conservent de nombreux partisans. Le travail analyse aussi les décisions tarifaires irrationnelles, expliquant ainsi pourquoi le nombre de sujets qui se prononcent en faveur du tarif plafonné n'est pas nettement plus élevé. Tobias Cerny a résumé les principes théoriques, les méthodes et les résultats de son étude de manière compacte pour la publication du Prix LITRA.

Série jaune n° 36 – Offre et prix des transports publics suisses en comparaison internationale

En août 2018 et pour la troisième fois déjà, la LITRA a publié une étude sur les tarifs des transports publics en comparaison internationale. Elle rejoint deux études comparables des années 2014 et 2016 et retrace également l'évolution des tarifs au cours des années précédentes. Pour des situations de voyage typiques, le bureau d'étude infras a étudié et comparé entre eux les prix en Suisse et dans six pays d'Europe. La qualité de l'offre a elle aussi été examinée à la loupe sur la base de divers indices (p. ex. ponctualité, densité de l'offre), avec confrontation des tarifs. De cette manière, on peut comparer le rapport prix-prestations dans les transports publics des différents pays.

En dépit de quelques hausses de tarifs, la Suisse se positionne bien dans la comparaison internationale. Ce sont tout particulièrement les pendulaires et les utilisateurs de transports publics disposant d'abonnements par



zone qui voyagent à des prix avantageux. Les utilisateurs occasionnels payent un montant élevé, notamment pour des déplacements dans une agglomération. En termes d'offre, la Suisse se situe incontestablement en tête. Elle marque des points grâce à la densité de son réseau et à la fiabilité de son offre. Les différences de prix en fonction du moment de la réservation, de la date du voyage ou du confort, ne cessent d'augmenter dans toute l'Europe. Mais grâce au trafic direct et aux importantes offres forfaitaires, la Suisse conserve une offre claire. Dans la plupart des pays analogues, de nombreux billets simples sont aussi segmentés par groupes de clients.

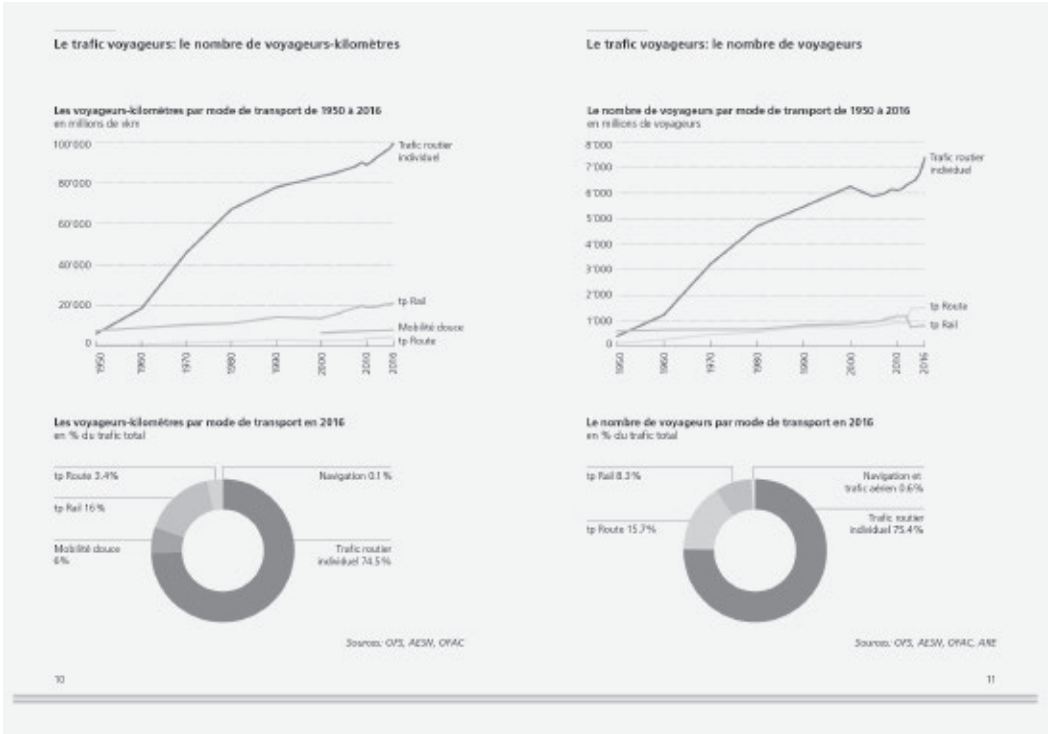
La publication du Prix LITRA n° 6 et le n° 36 de la Série jaune peuvent être téléchargés sur litra.ch. Des exemplaires imprimés peuvent être commandés auprès du secrétariat, dans la limite des stocks disponibles.

Publication périodiques

«Les transports en chiffres» – Édition 2018

La brochure «Les transports en chiffres» est la publication de la LITRA qui présente le plus gros tirage et est la plus demandée. Elle est distribuée et lue «dans le monde entier». La LITRA publie chaque année des séries de chiffres qui englobent la mobilité totale. Les données proviennent aussi bien de sources officielles et publiques disponibles (p. ex. l'Office fédéral de la statistique), que de récupérations de données exclusives (p. ex. auprès de nos membres). Dans l'édition 2018, certaines pages ont été modifiées et dotées d'une nouvelle présentation, notamment en ce qui concerne les prestations du trafic voyageur, auxquelles s'ajoute désormais la mobilité douce. La brochure paraît chaque année en allemand et en français.

Édition 2018 de «Les transports en chiffres» avec des présentations actualisées sur le financement des transports publics et de nouveaux chiffres sur le trafic régional. Tous les exemplaires de ces dernières années sont disponibles sur litra.ch ou au secrétariat sous la forme d'imprimés, dans la limite des stocks disponibles.



La «Présentation de la politique des transports en cours de la LITRA permet de se tenir constamment informé des objets de politique des transports en cours de délibération au Parlement suisse. Depuis 2010, elle permet à nos membres et aux personnes intéressées de se tenir informés des sessions des chambres fédérales relatives aux transports. Nous attachons une grande importance à la précision des contenus, à la neutralité de l'information et à la diversité des thèmes au sein de la politique des transports. Dans nos textes, nous traitons aussi de contenus exclusifs de membres et d'autorités, ce qui exige de nous de considérables travaux de recherche. Lorsque cela est utile, nous relierons les informations avec nos autres publications et communiqués. La présentation de la politique des transports en cours est très appréciée de nos abonnés et compte parmi les publications les plus lues.

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

Depuis l'automne 2016, le rapport trimestriel des chemins de fer informe tous les trois mois sur les principaux chiffres-clés et les évolutions au sein du trafic voyageurs et du transport de marchandises. Les lecteurs peuvent ainsi voir en un coup d'œil comment la demande et l'exploitation évoluent dans le trafic ferroviaire suisse. Les données sont mises à notre disposition par les CFF et ne nous sont soumises que sous forme résumée et avec l'accord des entreprises prises en compte. Le rapport trimestriel est tout autant apprécié de nos membres que des lecteurs abonnés et est régulièrement repris par les médias, notamment après des événements exceptionnels tels que l'interruption de la ligne à Rastatt en Allemagne, à l'automne dernier. Depuis l'été 2017, nous présentons des comparaisons sur plusieurs années. Actuellement, nous travaillons à la création d'une représentation plus détaillée du trafic ferroviaire de marchandises. Ce dernier fait l'objet d'une attention médiatique et politique croissante.

Le «Rapport trimestriel des chemins de fer»
peut être téléchargé au format PDF sur litra.ch.

[illegible]



Informations sur les modes de transport
 Service d'information générale transport publics
 Service d'information sur les transports publics
 Service d'information sur les transports publics



Verband der Öffentlichen Verkehrsbetriebe
 Union des transports publics
 Unione dei trasporti pubblici

Communiqué de presse

Berna, le 30 octobre 2017

Rapport trimestriel des chemins de fer 3/2017

Un trimestre difficile pour le trafic marchandises

Le rapport trimestriel pour le troisième trimestre 2017 confirme les prévisions:

L'interruption de la ligne de la vallée du Rhin a provoqué un fort recul de la demande et de l'offre dans le trafic marchandises. La demande dans le trafic voyageurs affiche aussi un léger recul par rapport à la même période de l'année précédente.

Le trafic marchandises a fait face à un grand défi au troisième trimestre, l'interruption de la ligne de la vallée du Rhin prise de Rastatt (Allemagne). Cette interruption a eu des effets à la fois sur les tonnes-kilomètres nettes ainsi qu'à sur les sillons. Le recul par rapport à la même période de l'année dernier est particulièrement visible dans la comparaison des tonnes-kilomètres nettes, qui sont passées de 2,97 milliards (2016) à 2,79 milliards (2017). C'est un recul de 6,4%.

Le troisième trimestre confirme également la tendance déjà visible au deuxième trimestre 2017 dans le trafic voyageurs. Le nombre de tonnes-kilomètres a reculé de 0,1% par rapport aux valeurs de l'exercice précédent, et s'élève à 5,13 milliards de personnes-kilomètres (en 2016: 5,17 milliards de personnes-kilomètres).

La baisse des prestations de trafic marchandises et voyageurs se reflète dans l'évolution des sillons-kilomètres. Tandis que l'on comptabilisait encore 49,6 millions de sillons-kilomètres au deuxième trimestre de 2016, il ne s'agit plus que 49,1 millions en 2017. C'est le net recul du trafic marchandises qui joue ici un rôle particulier. Les sillons-kilomètres dans le trafic voyageurs restent presque stables.

Vue d'ensemble

	3e trimestre 2017	Évolution par rapport à la même période de l'année précédente
Personne-kilomètres (mio.)	5,13	+0,3%
Tonnes-kilomètres nettes (mio.)	2,79	-6,4%
Sillons-kilomètres (mio.)	49,1	-1,1%

Évolution du transport depuis 2014

Le recul de la performance du transport au troisième trimestre 2017 est moins accentué sur une perspective pluriennale. Les personnes-kilomètres sont plus élevées qu'à la même période en 2014 et 2015. Il n'est pas possible de confirmer cette affirmation pour les tonnes-kilomètres nettes en raison de l'effet d'incident dans la vallée du Rhin. L'interruption en Allemagne étant un événement non-récurent, une comparaison pluriennale pour le trafic marchandises n'est pas possible.

La performance du trafic voyageurs au troisième trimestre est toujours plus élevée que lors des deux premiers trimestres de l'année. L'effet saisonnier est moins marqué dans le trafic marchandises.

Financement des transports publics: vue d'ensemble

La loi sur le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2016. Le financement de l'infrastructure ferroviaire par un fonds a des conséquences sur l'ensemble de l'architecture financière des transports publics en Suisse. Nous avons donc actualisé et remanié la vue d'ensemble du financement avec les nouveaux flux financiers, depuis la provenance jusqu'à l'utilisation des fonds. La vue d'ensemble montre en outre combien coûte l'exploitation des transports publics et qui paye les frais d'exploitation.

La vue d'ensemble du financement des transports publics peut être téléchargée au format PDF sur litra.ch.



Financement des transports publics

Blogs/Équipe de rédaction

Depuis novembre 2017, cinq jeunes rédacteurs motivés écrivent régulièrement des articles de blogs sur les thèmes de la mobilité. Il s'agit le plus souvent de thèmes qu'ils traitent sur le plan professionnel ou dans le cadre de leurs activités de recherche des hautes écoles. Ils abordent parfois des sujets de fond que nous tenons d'un communiqué de presse ou d'une newsletter, mais qui ne revêtent pas une grande importance pour l'activité de l'association. Nous laissons par ailleurs le blog ouvert aux membres de la LITRA qui s'expriment sur un changement ou sur une innovation. Une prise de position personnelle peut aussi être d'actualité. Les thèmes et les dates de publication des blogs sont planifiés de manière flexible et fixés périodiquement. Nous publions les blogs avec des illustrations et des graphiques intéressants, sur notre site Internet et sur les médias sociaux. À notre grande joie, nous avons régulièrement des feed-back sur ces canaux. Nous nous efforçons d'optimiser en permanence la qualité et la teneur des publications et de doter les articles d'une présentation graphique toujours plus attrayante. Nous faisons périodiquement de la publicité pour les articles dans une newsletter. Nous serions ravis de recevoir de nos membres des propositions pour une tribune libre et d'accueillir d'autres «candidats» désireux d'écrire régulièrement pour nous. Les textes doivent être si possible exclusifs. Nous sommes reconnaissants envers les membres de la LITRA qui diffusent les articles de nos blogs sur leurs canaux.



Conférence de presse 14.08.2018

Relations publiques

Le travail actif de relations publiques au cours de l'exercice 2017/2018 reflète l'une des missions principales de la LITRA, à savoir «informer». Par le biais de plusieurs communiqués, nous avons été en mesure de présenter aux médias suisses et aux organisations intéressées des preuves impressionnantes des performances des transports publics. De plus, nous avons réussi à faire parler du Prix LITRA dans les médias.

Pour présenter l'étude comparative des prix (Série jaune n° 36 cf. Publications), la LITRA a organisé une conférence de presse à Berne le 14 août 2018, avec la collaboration de ch-direct. Les auteurs de l'étude d'infra, Jeannine Pilloud, présidente de ch-direct et René Böhlen, directeur de la LITRA, y ont participé en tant que conférenciers.

Communication sur les membres, les autorités et les propres contenus et manifestations

Via les médias sociaux, nous donnons des informations quasi quotidiennes sur les décisions actuelles en matière de politique des transports, sur les innovations de nos membres et les nouvelles tendances dans la mobilité. Nous partageons les informations et communiqués de presse des membres et publions nos propres publications et communiqués de presse. Via nos médias sociaux, nous voulons, de manière fiable et efficace, diffuser des informations sur d'importants événements, sur les développements et les chiffres des transports publics de Suisse, ainsi que sur les tendances et débats dans les pays voisins.

Le site Internet de la LITRA informe en continu sur des thèmes relatifs à la politique des transports, sur des décisions ayant trait à l'économie et à la politique des transports, ainsi que sur nos propres publications. Notre site fait également office de plateforme pour nos membres et nos manifestations, qu'il s'agisse d'inscriptions aux colloques de sessions, aux voyages d'information, d'assemblées des membres, de communiqués de presse ou d'appels à candidatures pour le Prix LITRA. Grâce à notre système de gestion de contenus (CMS), nous sommes en mesure de gérer efficacement notre site Internet et de placer de nouveaux contenus. Nos

outils d'évaluation nous permettent d'examiner quels formats de communication, contenus et publications reçoivent le meilleur accueil et où nous avons un potentiel d'amélioration. Le site Internet litra.ch comptabilise environ 4000 visites par mois.

Extranet

L'Extranet reste à la disposition de nos membres et leur propose entre autres des informations sur les dates importantes concernant la LITRA, des exposés et des présentations de nos colloques de sessions, de nos voyages d'information et des assemblées des membres, ainsi que des archives. Ils y ont aussi accès à une galerie photos avec des instantanés de nos manifestations.

Vous trouverez ici une sélection de nos travaux de relations publiques:

Communiqués de presse parus en 2017/2018

16/08/17	«Les transports en chiffres de la LITRA, édition 2017: les chiffres des transports publics suisses» – Communiqué de presse sur la publication de l'édition 2017 de la brochure «Les transports en chiffres»
28/09/17	«Prix LITRA 2017: distinction de jeunes experts de la mobilité» – Communiqué de presse sur la remise du Prix LITRA 2017
30/09/17	«Aménagements du réseau ferroviaire à hauteur de 11,5 milliards de francs d'ici 2035» – Communiqué de presse sur l'arrêté du Conseil fédéral
30/10/17	«Rapport trimestriel des chemins de fer 03/2017: trimestre difficile pour le trafic marchandises»
30/11/17	«Château-d'Œx est le Nœud de correspondance d'or» – Communiqué de presse sur le prix FLUX 2017
15/12/17	«Financement des transports publics – vue d'ensemble actualisée»
20/12/17	«La LITRA soutient les aménagements de 11,5 milliards» – Communiqué de presse sur le positionnement de la LITRA sur l'étape d'aménagement ferroviaire 2030/2035
08/02/18	«Rapport trimestriel des chemins de fer 04/2017: le trafic marchandises se remet»
13/02/18	«Les tarifs plafonnés et leur potentiel commercial pour les transports publics» – Communiqué de presse sur la publication du Prix LITRA n° 6
20/03/18	«Prix LITRA 2018 – prix encourageant les nouvelles impulsions dans les transports publics»
24/04/18	«Rapport trimestriel des chemins de fer 01/18: demande en baisse dans le trafic voyageurs suisse»
01/05/18	«Prise de position sur les programmes d'agglomération et l'étape d'aménagement et le plafond de dépenses pour les routes nationales» – Communiqué de presse sur le positionnement de la LITRA
29/05/18	«La LITRA et l'UTP saluent la décision du Conseil des États concernant les bus longues distances» – Communiqué de presse relatif à la décision du Conseil des États de réguler le trafic des bus longues distances
06/08/18	«Rapport trimestriel des chemins de fer 2/2018: Le trafic voyageurs repart à la hausse»
14/08/18	«Offre et prix des transports publics en Suisse en comparaison internationale» – Communiqué de presse lié à la Série jaune n° 36 et la conférence de presse du 14 août 2018

Manifestations

Assemblée des membres et forum des transports, 28 septembre 2017

Les membres de la LITRA se sont réunis le 28 septembre 2017 à l'occasion de la 81^e assemblée des membres ainsi que pour le forum des transports consécutif. Dans son allocution intitulée «...qu'est-ce que 10 années?» le président et conseiller national Martin Candinas a évoqué la fébrilité de notre époque. Elle serait essentiellement due au développement fulgurant de la technologie et de la science. «Parler de la deuxième étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, revient à dire que dix années passent plus vite qu'on ne le voudrait», a déclaré Martin Candinas. Le temps presse, car la demande de mobilité augmente rapidement et les personnes-kilomètres parcourus dans les transports publics pourraient encore atteindre jusqu'à 50 pour cent de hausse. Il est donc nécessaire que nous armions l'infrastructure des transports face à cette ruée. Car dans dix ans, le nombre de personnes voyageant dans nos trains et bus aura massivement augmenté.

Outre l'ordre du jour habituel consacré au contrôle des comptes et aux prévisions budgétaires, le vote sur la requête concernant l'introduction d'une cotisation annuelle minimale figurait également à l'ordre du jour de la partie statutaire de la 81^e assemblée des membres. Conformément à l'article 8 des statuts, l'assemblée des membres décide de la fixation d'une cotisation annuelle minimale. Lors de la réunion qu'il avait tenue le 14 juin 2017, le comité avait décidé de proposer à l'assemblée des membres, une cotisation annuelle minimale de 500 francs à payer par tous les membres à compter du 1^{er} janvier 2018, au motif suivant:

1. Une cotisation annuelle minimale uniforme est équitable et conforme à l'usage actuel.
2. Pour la quasi-totalité des membres, l'introduction d'une cotisation annuelle minimale constitue une charge supplémentaire minime, voire nulle.
3. La participation au voyage d'information et la participation au forum des transports, repas de midi inclus, sont gratuites pour l'ensemble des membres depuis 2017.
4. Les cotisations des membres n'ont pas été augmentées durant les huit dernières années.

Les membres du comité siégeant au Conseil national et au Conseil des États resteront exonérés de cotisation annuelle. Les membres d'honneur de la LITRA sont également exempts de cotisation. L'assemblée des membres a voté à une large majorité et trois voix contre, en faveur de la requête concernant l'introduction d'une cotisation annuelle minimale de 500 francs.

Après le renouvellement intégral de l'assemblée l'année précédente, trois mutations ont eu lieu au sein du comité en 2017.

Ont quitté le comité:

- Herman Van der Linden, ancien Managing Director ALSTOM Suisse SA
- Renzo Simoni, ancien président de la direction générale AlpTransit Gotthard SA
- Michel Joye, ancien président de l'UTP, CEO transports publics lausannois

Le président de la LITRA a rendu hommage aux membres du comité sortants et les a remerciés au nom du comité, du secrétariat et de toutes les personnes présentes, pour leur compétence et leur engagement au service de la LITRA.

Le comité LITRA a présenté à l'assemblée les nouveaux membres suivants:

- Cora Hentrich-Henne, Managing Director ALSTOM Suisse SA
- Norbert Schmassmann, président de l'UTP et directeur des Transports publics lucernois (VBL)
- Dieter Schwank, président de la direction générale AlpTransit Gotthard SA

Les trois candidats ont été élus en bloc par les membres au sein du comité et ont été chaleureusement applaudis.

Le président a en outre annoncé que le comité directeur avait nommé membre d'honneur de la LITRA Peter Bieri, ancien président et ancien conseiller aux États. Peter Bieri a assumé la présidence de la LITRA pendant 17 ans et a siégé au Conseil des États pour le canton de Zoug pendant 21 ans. Le comité directeur exprime à Peter Bieri son immense reconnaissance pour le travail qu'il a accompli. Sous les applaudissements des membres présents, Martin Candinas a remis à Peter Bieri son titre de membre honoraire sous la forme d'un document.

La LITRA invite traditionnellement un membre du Conseil fédéral à participer au forum des transports qui se tient après la partie statutaire. L'an dernier, le conseiller fédéral Johann Schneider Ammann, chef du Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche, nous a honorés de sa présence. Dans son exposé, il a présenté entre autres le plan d'action de la Confédération pour stimuler activement la numérisation en Suisse. Comme chacun le sait, la mobilité est l'un des domaines pour lesquels on peut aussi planifier et mettre en œuvre à court terme des étapes de développement en matière de numérisation. Cette dernière doit aussi être bénéfique dans les transports publics. De nouvelles applications doivent pouvoir être développées. Le Conseil fédéral veut être actif et jouer un rôle de coordination pour promouvoir l'accès et la disponibilité des données.

Pour la sixième fois déjà, le Prix LITRA a été décerné au terme du forum des transports. Avec ce prix d'encouragement, la LITRA récompense trois travaux de diplôme qui se consacrent au thème de la mobilité. Un grand nombre de dossiers ont été enregistrés pour le prix 2017, ce dont nous nous réjouissons. Douze travaux de qualité émanant de sept hautes écoles spécialisées et de dix instituts différents ont été présentés. La cérémonie de remise du prix a été réalisée par Kathrin Amacker, responsable Communication et membre de la direction générale des Chemins de fer fédéraux CFF SA, qui a également fait l'éloge du lauréat. Vous trouverez d'autres informations sur la 6^e remise du Prix LITRA à la page 23.

La 81^e assemblée des membres et le forum des transports se sont tenus à l'Hôtel Bellevue de Berne. Près de 150 personnes y ont assisté.

Colloque de session, 13 décembre 2017

La prochaine étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire est l'un des principaux thèmes auxquels la LITRA se consacre actuellement. Le Conseil fédéral veut aménager l'infrastructure ferroviaire à hauteur de 11,5 milliards de francs d'ici 2035. À cette fin, il a ouvert à la consultation un concept d'aménagement. Principaux objectifs de ce dernier: améliorer l'offre sur les tronçons surchargés, effectuer des aménagements sur les chemins de fer privés et réaliser des liaisons express pour le transport de marchandises. Parmi les projets proposés par le Conseil fédéral figurent la construction du tunnel de Brütten et du tunnel de base du Zimmerberg II, ainsi que des aménagements entre Yverdon, Lausanne et Genève et des travaux sur la gare de Zurich Stadelhofen et sur des gares de taille moyenne.

À l'occasion de la consultation en cours, la LITRA a organisé le 13 septembre 2017 un colloque de session axé sur le thème central «Aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2035 – la branche est-elle satisfaite?».

Dans leurs exposés d'ouverture, Anna Barbara Remund, sous-directrice de l'Office fédéral des transports (OFT) et Thomas Küchler, président de la commission Infrastructure de l'Union des transports publics (UTP), ont présenté le concept d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et l'ont apprécié du point de vue de la branche. Les plans d'aménagement ont ensuite été analysés lors d'un débat dirigé par René Böhlen, directeur de la LITRA. Renato Fasciati, CEO RhB, Peter Füglistaler, directeur de l'OFT, Andreas Meyer, CEO CFF et Ueli Stüchelberger, directeur de l'UTP ont participé à la discussion. L'extrême compétence des intervenants a permis de retenir diverses positions sur l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. En conclusion, on peut affirmer que tous les intervenants attachent la plus haute importance à la prochaine étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et veulent lutter ensemble pour la faire aboutir. On constate aussi un consensus positif général à l'égard des grands projets proposés par le Conseil fédéral. La différence la plus flagrante réside dans la question de l'extension du tunnel de base du Lötschberg.

Colloque de session, 14 mars 2018

«Les données, richesse du XXI^e siècle» – c’est avec cette citation du chercheur autrichien Viktor Mayer-Schönberger que Martin Candinas a ouvert le colloque organisé pendant la session de printemps sur le thème «Digitalisation du transport public – défi du traitement des données». Le défi du traitement des données est également complexe pour la branche des transports publics. Sur la base d’un rapport du Conseil fédéral dans lequel il est proposé d’obliger les entreprises de transport à garantir à des tiers l’accès aux systèmes de distribution, Adrian Lobsiger, préposé fédéral à la protection des données et à la transparence et Gery Balmer, sous-directeur de l’Office fédéral des transports OFT et chef de la division Politique, ont expliqué comment et où les voyageurs pourraient en profiter, mais aussi à quels risques ils pourraient être confrontés.

Puis Jeannine Pilloud, présidente du Comité stratégique du Service direct (StAD) et déléguée des CFF pour le développement de la branche des transports publics, Peter Füglistaler, directeur de l’Office fédéral des transports (OFT) et Adrian Lobsiger, préposé fédéral à la protection des données et à la transparence ont, sous la direction du directeur de la LITRA, débattu des défis que la branche des transports publics aura à relever dans le traitement des données. Ce sujet s’est révélé extrêmement complexe. En conclusion, il ressort incontestablement de ces débats intéressants que l’accès aux données de distribution est lucratif et convoité, certaines valeurs juridiques de référence étant toutefois incontournables en la matière.

Voyage d’information LITRA, 16 mai 2018

Le voyage d’information 2018 a emmené les membres de la LITRA aux Ports rhénans de Bâle «Port of Switzerland». Les membres du Comité du Lötschberg étaient également invités. Viola Amherd, directrice du Comité et conseillère nationale et Martin Candinas, président de la Litra et conseiller national, ont accueilli septante participantes et participants sur le site portuaire.

Hans-Peter Hadorn, directeur des Ports rhénans suisses a salué les invités dans le port de Petit-Huningue et a montré quel volume impressionnant de marchandises était transbordé dans les trois ports rhénans. Le port de Petit-Huningue n’est que l’une des trois installations portuaires des Ports rhénans suisses. Les deux autres ports rhénans se trouvent à Birsfelden et Muttentz, soit respectivement à sept et neuf kilomètres en amont du Rhin. Même si ces ports sont à eux trois 77 fois plus petits que le port de Rotterdam, on peut, sans exagérer, les qualifier de «cordon ombilical qui relie la Suisse au monde».

L’an dernier, l’interruption du trafic ferroviaire à hauteur de Rastatt a montré clairement l’importance du rôle de plaque tournante logistique que jouent les ports rhénans pour la Suisse. Durant cette interruption, les transports de conteneurs sur le Rhin ont augmenté jusqu’à 36 pour cent. Le transbordement sur les bateaux a permis d’éviter qu’une grande partie du trafic marchandises ferroviaire transfrontalier ne soit détourné sur la route. Martin Haller, président du conseil d’administration de l’entreprise de planification du gateway et responsable du trafic combiné chez CFF Cargo, a jeté un éclairage sur le rôle et le fonctionnement du nouveau terminal de transbordement trimodal «Gateway Basel Nord».

En adoptant en 2015 la loi sur le transport des marchandises, les chambres fédérales ont reconnu le statut d’infrastructure des transports nationale des Ports rhénans suisses. La loi a permis de poser pour la première fois une base juridique pour les contributions fédérales dédiées à la construction de terminaux combinés pour le trafic maritime, ferroviaire et routier. Ainsi, les modes de transport ferroviaire, maritime et routier seront sur un pied d’égalité en matière de cofinancement public des infrastructures. On a appris depuis lors que l’Office fédéral des transports (OFT) avait examiné et considéré favorablement la demande de financement de la Gateway Basel Nord SA (GBN) pour la construction d’un grand terminal de conteneurs destiné au transbordement rail/route. La Confédération soutiendra le projet, prévu sur le site de l’ancienne gare de triage Basel Badischer Bahnhof (Gare badoise de Bâle), par un investissement d’environ 83 millions de francs.

Une visite du site prévu a permis aux personnes participant au voyage d'information de se faire aussi une idée des dimensions du nouveau terminal, et ce, sous la conduite experte de Raven Schäfer, membre du conseil d'administration du Gateway Basel Nord et de Beat Lampart, responsable du projet. Lors d'une visite du port agrémentée d'un repas de midi sur le bateau, Hans-Peter Wessels, conseiller d'État et membre du comité LITRA, a transmis les meilleures salutations du gouvernement du canton de Bâle-Ville. Il a également souligné combien des axes de transit de marchandises performants et sans failles étaient primordiaux, précisant que le nouveau terminal de transbordement bâlois y contribuerait fortement.

Colloque de session, 13 juin 2018

Lors du colloque de session de l'été, les demandes des cantons et des entreprises de transport concernant la réforme du trafic régional de voyageurs (TRV) ont été mises en lumière de façon plus détaillée. Sous le titre «Réforme du trafic régional de voyageurs – quelles modifications sont nécessaires?» la LITRA a mis l'accent sur deux questions importantes: comment organiser dans le TRV un processus de commande fiable pour le client et pour le prestataire? Comment mettre en place à l'avenir un financement plus contraignant?

Durant l'été 2014, l'OFT avait soumis ces questions complexes à un groupe d'experts qui, à l'automne 2015, avaient formulé des recommandations pour une réforme de l'organisation et du financement du trafic régional de voyageurs. Les entreprises de transport, les cantons et les associations ont discuté des différentes possibilités. Les jalons d'une réforme ont été posés au vu des résultats obtenus. Les bases d'une décision de principe ouvrant le projet à la consultation, ont été fixées dans un rapport datant d'août 2017. Le 4 mai 2018, lors d'une conférence conjointe sur les transports publics, la Confédération et les cantons ont pris une décision intermédiaire sur la réforme. Ils proposent au Conseil fédéral de mettre en consultation deux variantes de réforme.

Dans son allocution d'ouverture, Christa Hostettler, secrétaire générale de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) a expliqué quelles réflexions fondamentales avaient émaillé l'élaboration de la réforme. Trois intervenants, qui connaissent parfaitement les demandes des entreprises de transport, ont ensuite énoncé leurs exigences relatives à une réforme du TRV. Il s'agissait de: Stefan Engler, membre du Conseil des États et président du conseil d'administration des Chemins de fer rhétiques; Frédéric Borloz, conseiller national et président du conseil d'administration des Transport publics du Chablais, ainsi que de Kurt Fluri, conseiller national et président du conseil d'administration du trafic régional Berne-Soleure et membre du conseil d'administration de Aare Seeland Mobil (ASM). Les trois présidents de conseil d'administration ont plaidé pour un financement durable du TRV par des crédits d'engagement sur quatre ans. Les entreprises pourraient gagner en efficacité si la planification de l'offre pouvait être harmonisée de façon flexible et optimale. Ils demandent en outre des coopérations à l'intérieur et à l'extérieur de la branche pour assurer le développement du TRV et exigent un soutien financier accru pour stimuler des innovations et des mesures propices à augmenter l'efficacité.

Les quatre exposés ont fourni aux participants un aperçu complet des positions des entreprises du trafic régional de voyageurs et des cantons. La LITRA suivra de près la consultation sur la réforme du TRV prévue début 2019, ainsi que le débat qui s'ensuivra au Parlement. Il s'agit de parvenir à augmenter le caractère juridiquement contraignant et la sécurité de l'investissement pour les prestataires au sein du TRV.

Les exposés et les présentations, ainsi que les photos des manifestations susmentionnées, peuvent être téléchargés dans l'Extranet sur litra.ch. Vous trouverez une sélection de photos dans la galerie qui se trouve au milieu du présent rapport.

Prix LITRA

Depuis 2012, la LITRA décerne un prix à des travaux de bachelor et de master consacrés aux transports publics. Nous avons écrit à beaucoup plus d'instituts universitaires que l'an dernier et avons attiré leur attention sur notre prix relatif aux transports publics. Notre liste d'adresses compte donc 72 contacts à ce jour. Elle intègre diverses disciplines telles que l'ingénierie, la géographie, l'économie et l'histoire. Le travail effectué pour remanier la liste de contacts a porté ses fruits. Douze diplômés ont remis leurs travaux de diplôme l'an dernier. La forte participation et les efforts des personnes de contact des hautes écoles nous ont fait très plaisir. Nous ne cessons de recevoir des travaux qui ont été réalisés en collaboration avec une entreprise membre de la LITRA. Nous nous réjouissons que nos membres fassent aussi dans leurs rangs de la publicité pour le Prix LITRA selon leurs possibilités. L'un des objectifs du Prix Litra est de trouver de jeunes professionnels motivés pour les entreprises de transports publics.

Comme les années précédentes, le jury se composait de notre président et conseiller national Martin Candinas (président), du professeur Peter Knoepfel, Chaire Politiques publiques et durabilité, idheap, Lausanne, du professeur Christian Rohr, qui enseigne l'histoire de l'environnement et du climat à l'Université de Berne, de Thomas Sauter-Servaes, responsable de la filière Systèmes de transport, ZHAW School of Engineering, Winterthur, de Widar von Arx, responsable CC Mobilität, Haute école d'économie, Lucerne et du professeur Ulrich Weidmann, vice-directeur de l'EPF de Zurich pour le personnel et les ressources, ancien responsable de l'institut pour la planification du trafic et des systèmes de transport. Après avoir examiné en détail les candidatures, le jury a décidé d'octroyer trois prix. Kathrin Amacker, responsable Communication et Public Affairs CFF et membre de la direction du groupe CFF, a félicité les lauréats et leur a remis leurs prix à l'occasion de l'assemblée des membres de la LITRA qui s'est tenue le 28 septembre 2017.

En 2017, douze travaux de diplôme émanant d'étudiants de sept hautes écoles et universités suisses différentes nous ont été remis. Après avoir examiné en détail les candidatures, le jury a décidé de décerner trois prix, pour les travaux suivants:

Cost cap tariffs and their market potential for public transportation

Dans son travail de master réalisé à la ZHAW School of Management and Law de la ZHAW, Tobias Cerny a étudié le potentiel de marché de nouveaux modèles tarifaires pour les transports publics. L'idée est de créer un tarif basé sur l'utilisation, mais avec une limite supérieure ou plafonnement des coûts. Un tel modèle tarifaire pourrait contribuer à lisser le taux d'occupation des places et à optimiser les recettes. Dans le cadre d'une expérience en laboratoire, 1500 sujets ont dû choisir un modèle tarifaire pour l'utilisation des transports publics en Suisse, entre un billet plein tarif, demi-tarif, forfaitaire ou à prix plafonné. Les résultats de l'expérience révèlent qu'il existe un fort potentiel de marché pour un tarif plafonné auprès des clients des transports publics en Suisse. Les clients veulent-ils préserver au mieux la flexibilité et éviter les coûts fixes élevés? Cet argument vaudrait pour un billet simple. Ou préfèrent-ils le confort et la fiabilité de planification des coûts que leur offre un abonnement général? Selon l'étude, le tarif plafonné combine les avantages du billet simple et de l'abonnement général et offre ainsi à la fois flexibilité, confort et maîtrise des coûts. Les abonnements existants, à savoir l'abonnement général, le demi-tarif et les abonnements par zone, restent toutefois plus performants que le tarif avec plafonnement des coûts. Le taux d'approbation élevé en faveur du tarif plafonné est toutefois aussi attractif pour les entreprises de transports publics en ce sens que, selon sa conception, il peut servir à optimiser le taux d'occupation des places. Le travail de Tobias Cerny apporte une contribution importante au débat sur le système tarifaire dans les transports publics suisses et aborde ainsi une thématique très actuelle et pertinente.

Les opportunités des médias sociaux dans l'exploitation et dans l'information aux clients chez les CFF

Dans leur travail de bachelor réalisé à l'Institut pour l'analyse des données et la conception des processus de la School of Engineering de la ZHAW, Robert Schuler et Benjamin Steiner ont évalué les possibilités qu'offrent les réseaux sociaux pour la communication entre les clients et les CFF. À ce jour, la ligne d'information téléphonique de CFF RailService est (encore) le principal canal, avec le défaut que les autres passagers concernés par un dérangement ne sont pas informés en même

temps. Dans ce cas, les réseaux sociaux ont un avantage. Les auteurs débutent par l'analyse textuelle du fil Twitter du centre clients des CFF «@RailService» pour trouver les informations que les CFF peuvent extraire, à l'heure actuelle, des tweets et des réponses dans l'interaction entre les clients et le service client. Leur conclusion: une automatisation de la reconnaissance de texte peut aider à mieux saisir les demandes des clients et à l'utiliser dans l'analyse interne. Les auteurs recommandent aussi de rattacher le canal réseaux sociaux directement au service commercial et mènent une expérience de terrain au sein du centre d'exploitation Est à l'aéroport de Zurich. Ils développent un outil qui filtre les tweets par pertinence et qui met en réseau les instances participantes, l'information client du centre d'exploitation Est et l'équipe médias sociaux au centre clients. Le résultat est qu'une communication à deux sens via Twitter aide à informer rapidement les clients et à traiter plus rapidement les dérangements. Avec l'utilisation des médias sociaux pour le dialogue avec les clients, les auteurs abordent une thématique porteuse d'avenir et la relient de façon très pratique avec les processus d'exploitation au sein des CFF. La bonne acceptation par les CFF de cet essai en conditions réelles souligne la qualité de cet outil.

Analyse et modélisation d'accidents ferroviaires

Dans leur travail de bachelor à l'Institut de mathématiques appliquées et physique de la School of Engineering de la ZHAW, Martin Moser et Gregor Schibig

développent un modèle d'évaluation des conséquences d'accidents ferroviaires et en vérifient la validité. Le modèle physique avait été développé à l'origine par la société ENOTRAC, partenaire du travail. Ces analyses de risque sont des instruments importants pour l'homologation du matériel roulant et l'octroi des permis d'exploitation. Elles permettent d'estimer et de réduire l'ampleur des sinistres. Les auteurs valident ce modèle avec les données d'accidents sur les passages à niveau en Suisse et en Europe. Ils reproduisent pour cela les accidents étudiés selon deux modèles et comparent l'ampleur des dommages dans la simulation et les dommages qui se sont réellement produits. Par ailleurs, les auteurs vérifient que le modèle peut s'appliquer non seulement aux collisions entre un train et des véhicules de tourisme/des camions mais aussi aux collisions entre deux trains. Dans la seconde partie du travail, une méthode d'analyse des accidents – comme approche rétrospective – est testée sur la base d'un accident réel et comparée aux rapports d'expertise existants. Le modèle étendu d'ENOTRAC réussit très bien à estimer l'ampleur des dommages en cas de collision entre un train et un véhicule routier et peut être utilisé pour des analyses de risque. Martin Moser et Gregor Schibig développent clairement les possibilités d'utilisation du modèle et améliorent ainsi l'analyse de risque des accidents ferroviaires.

Un résumé du travail de Tobias Cerny a fait l'objet de la publication Prix LITRA n° 6 et peut être téléchargé sur le site Internet litra.ch.



Remise du Prix LITRA 2017 en présence du conseiller fédéral Johann Schneider-Ammann et de Kathrin Amacker, responsable Communication et Public Affairs CFF et membre de la direction du groupe CFF.

ORGANES DE L'ASSOCIATION

Membres

Pour sa 82^e année d'existence, la LITRA peut compter sur l'engagement de 217 membres issus de toute la branche des transports publics.

Vue d'ensemble des membres par catégorie

Entreprises de transport	65
Fabricants de matériel roulant et de bus, industrie des composants	17
Conseil, ingénierie et prestations de services	43
Entreprises de construction et industrie	34
Associations, cantons, instituts et membres individuels	57

La LITRA souhaite la bienvenue aux nouveaux membres suivants (situation 31 juillet 2018):



HTW – Haute école en économie et technologie de Coire fondée à Coire en 1963 comme Technicum du soir.



Fondée en 2001 en tant qu'Association des entrepreneurs cars postaux (ECP) et entreprises suisses privés du transport public.



Fondée en 1819 en tant que Kern & Co. en Argovie.



Fondée en 1999, l'entreprise Transports Publics du Chablais SA exploite plusieurs lignes de chemins de fer à voie métrique, ainsi que des lignes de bus dans le Chablais, dans les cantons de Vaud et du Valais.



Association de trains à vapeur de l'Oberland zurichois, Fondée en 1969 pour la conservation de la locomotive historique à vapeur et électrique, du matériel roulant et de la ligne Bauma – Hinwil.



Auto AG Rothenburg, Fondée en 1918 en tant que Automobilgesellschaft Emmenbrücke – Beromünster et ayant son siège à Rothenburg.



Communauté d'intérêts des transports publics en Suisse CITraP, Organisation faîtière fondée en 1974 pour des transports publics de qualité.



Remontées Mécaniques Suisses (RMS), Association de la branche des remontées mécaniques suisses fondée en 1900.

Fondé en 2013, le centre de compétences de voies est une filiale indépendante de la BLS SA et de la SOB SA.

Paul Blumenthal, Schmiten (membre individuel)
Anciennement membre du comité et représentant des CFF.

Hansjürg Spillmann, Belp (membre individuel)
Anciennement membre du comité et représentant des CFF.

Association faitière des chemins de fer historiques de Suisse, fondée en 1995.

Erwin Rutishauser, Richterswil (membre individuel)
Anciennement membre du comité et représentant des RhB.

Marcel Kalbermatter, Berlin (membre individuel)
Anciennement membre du comité et représentant de LEICA Geosystems AG.

Comité au cours de l'exercice 2017–2018

Membres du comité

Candinas Martin, président LITRA, conseiller national GR

Spuhler Peter, vice-président LITRA, président du conseil d'administration et propriétaire de Stadler

Allemann Evi, conseillère nationale BE

Amherd Viola, conseillère nationale VS

Ammann Thomas, conseiller national SG

Burkart Thierry, conseiller national AG

Comte Raphaël, conseiller aux États NE

Fasciati Renato, directeur Rhätische Bahn AG

Fluri Kurt, conseiller national SO

Français Olivier, conseiller aux États VD

Fridrich Raimund, public affairs officer Skyguide

Furrer Frank, secrétaire général Association des chargeurs VAP

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

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

Giezendanner Ulrich, conseiller national AG

Graber Konrad, conseiller aux États LU

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

Grin Jean-Pierre, conseiller national VD

Grossen Jürg, conseiller national BE

Guhl Bernhard, conseiller national AG

Guillelmon Bernard, CEO BLS SA

Hany Urs, président Infra Suisse

Hêche Claude, conseiller aux États JU

Hentrich-Henne Cora, Managing Director ALSTOM Suisse SA

Hurter Thomas, conseiller national SH

Janiak Claude, conseiller aux États BL

Kalbermatter Marcel, Managing Director, Amberg Technologies AG Regensdorf-Watt

Keller Roland, Senior Director, Basler & Hofmann AG

König Christian, Senior Director Marketing & Sales Stadler Rail, délégué Swissrail Industry Association

Küchler Thomas, président de la DG de Schweizerische Südostbahn SA

Kunz Bernhard, directeur Hupac Intermodal SA

Landolf Daniel, CEO CarPostal Suisse SA, membre de la direction générale de la Poste (jusqu'à février 2018)

Maire Jacques-André, conseiller national NE

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

Meyer Andreas, CEO CFF SA

Miller Fredy, directeur Aare Seeland mobil AG Langenthal

Naef Alex, CEO Hess AG Bellach

Norghauer Nicola, membre de la direction générale Pöyry Schweiz AG

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

Pilloud Jeannine, présidente ch-direct et déléguée des CFF pour le développement de la branche des transports publics

Rimle Simon, membre de la direction CarPostal SA (jusqu'à février 2018)

Rytz Regula, conseillère nationale BE

Schmied René, directeur BERNMOBIL

Schmassmann Norbert, président de l'UTP et directeur des Transports publics lucernois (VBL)

Schoch Guido, directeur transports urbains de Zurich VBZ

Schwank Dieter, président de la direction générale AlpTransit Gotthard SA

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

Stückelberger Ueli, directeur UTP

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

Weibel Thomas, conseiller national ZH

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

Wettstein Stéphane, directeur Bombardier Transportation (Switzerland) SA

Wobmann Walter, conseiller national SO

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

Comité directeur

Membres du comité directeur

Candinas Martin, président LITRA, conseiller national GR

Spuhler Peter, vice-président LITRA, président du conseil d'administration et propriétaire de Stadler

Guillelmon Bernard, CEO BLS SA

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

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

Stückelberger Ueli, directeur UTP

Wettstein Stéphane, directeur Bombardier Transportation (Switzerland) SA

Le comité directeur a tenu trois réunions au cours de l'exercice sous revue, ainsi qu'une retraite. Le contexte thématique et l'orientation de la LITRA font partie des principales tâches de cette instance, qui est composée des membres du comité ci-dessus.

En août 2017, les membres du comité directeur ont tenu une retraite au cours de laquelle des décisions porteuses d'avenir ont été prises pour les cinq prochaines années de la LITRA:

- La LITRA doit continuer à englober la vaste branche des transports publics. Elle se positionne comme une plate-forme et une instance experte pour les questions et requêtes relatives à la mobilité, notamment dans les transports publics. Nous nous concentrons sur la transmission concrète et crédible d'informations reposant sur des faits. Parmi nos groupes cibles nous comptons les membres, des décideurs politiques, des experts des transports publics et des journalistes.
- La LITRA entretient un réseau pertinent de contacts au Parlement avec les offices fédéraux, les cantons, les organisations et leurs membres.

- La LITRA démontre les avantages d'un système de transport suisse performant, écologique et intégré et souligne l'importance économique des transports publics.
- La LITRA accompagne et renseigne d'importants thèmes sur les transports publics devant être débattus au Parlement. Sa tâche principale consiste à accompagner les projets dès l'ouverture de la consultation, pendant les délibérations parlementaires et jusqu'à une éventuelle votation populaire.

Les structures de l'association doivent rester inchangées: le comité directeur, le comité ainsi que la commission des finances sont conjointement responsables de la LITRA avec le secrétariat. Les manifestations, notamment les colloques de sessions, revêtent une grande importance. Les publications restent importantes. Toutefois, pour des questions de coûts, le nombre de documents imprimés va diminuer. La mise à disposition des études et des rapports devra se faire de plus en plus par le biais de téléchargements électroniques.

Le comité directeur a également débattu au sujet d'une analyse relative aux cotisations des membres. L'analyse avait été menée sur la base des chiffres-clés «Recettes» et «Nombre de collaborateurs». Une certaine harmonisation est souhaitée à moyen terme.



Retraite du comité directeur

Commissions des finances (CoFi)

La commission des finances (CoFi) s'est réunie à deux reprises au cours de l'exercice sous revue, sous la direction de Hans Flury. Outre le contrôle des comptes et du budget, la commission des finances donne des conseils au directeur sur les questions financières. La LITRA peut continuer à compter sur les connaissances spécialisées des personnes suivantes:

Membres du comité pour les questions financières (CoFi)

Candinas Martin, président LITRA, conseiller national GR

Flury Hans, ancien CFO BLS SA

Geel Hansruedi, Stadler Rail Management AG (dès mai 2018)

Gygax Matthias, Chef Ressources Programme SmartRail 4.0 auprès des CFF

Kunz Roland, responsable des finances CarPostal (jusqu'à février 2018)

Le comité directeur a nommé Hansruedi Geel à la CoFi le 25 mai 2018. Il remplace Roland Kunz, qui a présenté sa démission en février 2018. Roland Kunz travaillait depuis février 2010 pour la LITRA, en tant que président et auparavant membre de la CoFi. Nous le remercions

pour son immense soutien et son travail que nous avons apprécié durant toutes ces années. Le futur président de la CoFi sera nommé lors de la prochaine réunion en novembre prochain.

Direction

L'équipe du secrétariat, composée de Michael Ruefer, directeur adj. et Franziska Gaillard, assistante de direction, a été constituée par René Böhlen, le directeur. Le secrétariat se trouve au 32 Spitalgasse au centre de Berne.

Au cours du dernier exercice, la gestion des données et la téléphonie par Internet ont été équipées d'applications modernes. Nous souhaitons, lors d'une prochaine étape, modifier le design du site Internet www.litra.ch. Nous avons en outre été occupés par le nouveau règlement relatif à la protection des données de l'UE, qui rendait nécessaire entre autres la rédaction d'une déclaration de confidentialité. La décision prise par l'assemblée des membres quant à l'introduction d'une cotisation annuelle minimale, a été mise en œuvre.

Le directeur a invité plusieurs membres au siège de sa société, avec le président de la LITRA. Cela nous permet de connaître plus précisément les besoins de nos membres, mais aussi de découvrir à temps les sujets auxquels les entreprises se consacrent et de prendre si possible des mesures en conséquence.

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

en outre au sein du groupe d'experts «Transports» de l'Office fédéral de la statistique. Au sein de ce groupe, les débats portent sur des questions actuelles relatives à la statistique des transports, ainsi que sur les priorités et les exigences des parties prenantes (associations, bureaux de recherche). En font partie des représentants des offices du DETEC, de fédérations de transport, de bureaux de recherche et d'instituts universitaires. Ces rencontres ont pour objectif d'actualiser et d'optimiser les statistiques qui sont pertinentes pour l'exploitation et le développement des transports publics. Les organismes publics, les entreprises de transport et les instituts scientifiques ne sont en mesure de prendre des décisions reposant sur des faits que s'ils disposent de chiffres fiables.

Depuis une bonne dizaine d'années, la LITRA organise une rencontre annuelle de SWISSRAIL au Palais fédéral. Cet échange de politique économique entre des parlementaires et des cadres d'entreprises de l'industrie ferroviaire s'est tenu le 14 mars 2018 pendant la session de printemps du Parlement fédéral. La délégation de SWISSRAIL a en outre participé auparavant au colloque de session de la LITRA.

Les exposés et les conférences constituent un autre volet important du travail de la LITRA. Lors du 25^e forum des Communautés tarifaires suisses, le directeur a parlé des «innovations tout le long de la chaîne de mobilité». Il a également pris part à des débats traitant des transports publics, par exemple au sujet de la formation des cadres des CFF.



*Visite aux transports publics lausannois (tl)
un des 217 membres de la LITRA*



L'équipe de secrétariat: René Böhlen, Franziska Gaillard et Michael Ruefer (d.g.)

Secrétariat LITRA

Böhlen René, directeur (80%)

Ruefer Michael, directeur suppléant (80%)

Gaillard Franziska, assistante de direction (70%)

La LITRA a un bon réseau

Le secrétariat entretient depuis de nombreuses années de bonnes relations avec les membres de la LITRA, les responsables politiques, les Offices fédéraux, les organisations des transports publics et les entreprises privées qui s'intéressent de manière approfondie aux questions de politique des transports en Suisse. La LITRA échange régulièrement avec les secrétariats généraux des partis politiques et au niveau cantonal avec la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) et la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP). Sur le plan communal, l'Union des villes suisses et l'Association des Communes Suisses sont de précieuses partenaires.

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

FINANCES

Le compte de résultat 2017 clôture sur un excédent de 33 721.33 francs. Les sommes budgétisées ont pu être respectées dans la plupart des comptes. Le résultat annuel planifié a été dépassé parce que les frais de personnel ont encore baissé et que le secrétariat a réalisé des économies. En raison de la situation financière stable et des bons résultats annuels, le comité propose de faire des provisions pour des «campagnes politiques» de l'ordre de 50 000 francs. Au cours des dernières années, les fonds propres avaient baissé sans surprise, en raison de la levée de provisions en faveur de

campagnes de votation. Il est donc important que nous puissions constituer de nouvelles réserves en vue de futures campagnes de votation.

La LITRA bénéficie toujours d'une situation stable des recettes et des dépenses. C'est pourquoi il est possible de renoncer à une hausse générale des cotisations de membres pour la huitième année consécutive. Cela ne concerne pas l'introduction de la cotisation annuelle minimale, conformément à la décision de l'assemblée des membres.

Compte de résultat (CHF)

	2016	2017
Produit	1 294 236.70	1 042 560.00
Cotisations de membres	937 570.00	938 940.00
Autres produits	356 666.70	103 620.00
Charges	1 475 132.45	958 710.27
Gestion de l'association/événements	727 052.96	245 292.75
Charges de personnel	489 801.65	484 129.05
Charges d'assurance sociale	70 670.45	68 091.35
Autres charges de personnel	41 170.45	28 763.50
Diverses charges d'exploitation	258 277.84	229 288.47
Résultat financier	-159.30	-128.40
Amortissements	0	0
Résultat extraordinaire et étranger à la période	195 442.70	-50 000.00
Bénéfice	14 387.65	33 721.33

Bilan (CHF)

	per 31.12. 2016	per 31.12. 2017
Actifs	834 098.98	888 172.76
Actifs circulants	834 096.98	888 170.76
Actifs immobilisés	2.0	2.0
Passifs	834 098.98	888 172.76
Capitaux de tiers à court terme	83 844.05	54 196.50
Capitaux de tiers à long terme	91 721.70	141 721.70
Fonds propres	644 145.58	658 533.23
Bénéfice	14 387.65	33 721.33

Bern, 9. April 2018

Bericht der Kontrollstelle

Als Revisoren haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz und Erfolgsrechnung) des Informationsdienstes für den öffentlichen Verkehr LITRA für das am 31. Dezember 2017 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

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

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

Die Prüfung erfolgte am 9. April 2018 anhand des uns vorgelegten Abschlusses.

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

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

Wir beantragen der Mitgliederversammlung die vorliegende Jahresrechnung, welche mit einem Gewinn von CHF 33'721.33 abschliesst, zu genehmigen.

Die Revisoren



Ernst Bigler



Hanspeter Pizzato

Rapport des réviseurs

Les réviseurs des comptes, Ernst Bigler, Senior-Advisor CFF SA et Hanspeter Pizzato, directeur adj. et CFO Aare Seeland mobil AG, ont vérifié les comptes 2017 le 9 avril 2018 et n'ont trouvé aucune non-conformité.

La LITRA en bref

La LITRA est une association au sens de l'article 60 ss du Code civil suisse. Son siège est à Berne. Elle est constituée des entreprises de transports publics de Suisse, des cantons, des instituts scientifiques, de toutes les entreprises importantes du secteur industriel et des services, de la construction, ainsi que des entreprises du commerce et de l'artisanat et des bureaux d'ingénieurs conseil.

Créée en 1936, la LITRA – La Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic – a changé sa raison sociale en 1977 pour devenir le service d'information pour les transports publics – LITRA.

Politique des transports

La LITRA s'investit pour la création de conditions cadres avantageuses en faveur des transports publics et un système de transport suisse performant, écologique et intégré.

Information

En tant que service d'information des transports publics, la LITRA informe les médias et les instances politiques sur les transports publics.

Prestations

En tant que forum des transports, la LITRA constitue une plate-forme dédiée à la politique des transports. Elle organise des rencontres, donne des informations et son avis sur des questions relevant de la politique des transports.

Membres: 217

Président: Martin Candinas

Vice-président: Peter Spuhler

Impressum

Éditeur

LITRA – Service d'information pour les transports publics
Spitalgasse 32
3011 Berne
www.litra.ch

Coordination globale

René Böhlen

Travail rédactionnel

Martin Candinas, Peter Bieri, Michael Ruefer et Franziska Gaillard

Photos

Enrique Muñoz Garcia, Thomas Hodel

Traduction

Traductor, Basel

Conception

KALUZA + SCHMID Schweiz, Teufen

Impression

A. Walpen AG, Gossau

Tirage

700 exemplaires



81. Mitglieder- versammlung und Verkehrsforum 28. September 2017



81^e assemblée des membres et forum des transports 28 septembre 2017



81^e assemblée des membres et Prix LITRA 28 septembre 2017





81. Mitglieder- versammlung und Prix LITRA 28. September 2017



Sessions- veranstaltung 13. Dezember 2017



Colloque de session 13 décembre 2017





Colloque de session 13 décembre 2017





Sessions- veranstaltung 13. Dezember 2017





ULTRA

Conseiller national

Jacques-André Maire
Conseiller national





Sessions- veranstaltung 14. März 2018





**Colloque
de session
14 mars
2018**

Colloque de session 14 mars 2018





Sessions- veranstaltung 14. März 2018



Informationsfahrt 16. Mai 2018



Voyage d'information 16 mai 2018





Voyage d'information 16 mai 2018



Informations- fahrt 16. Mai 2018



Sessions- veranstaltung 13. Juni 2018





**Colloque
de session
13 juin 2018**



Sessions- veranstaltung 13. Juni 2018



Colloque de session 13 juin 2018

