

## RAPPORT ANNUEL 2022

En 2022, les transports publics ne se sont que partiellement remis des pertes subies lors de la pandémie Corona. Les pics de fréquentation de 2019 n'ont pas encore été atteints par la plupart des entreprises de transport. De manière générale, on peut dire que le trafic de loisirs et le trafic d'agglomération se sont mieux rétablis que le trafic longue distance. En 2022, le projet de consultation du Conseil fédéral sur les "Perspectives ferroviaires 2050" a constitué une grande déception. Alors que l'OFT prévoyait encore en 2020 un doublement de la répartition modale (c'est-à-dire de 20% à 40% de part des TP), le rapport du Conseil fédéral publié en été 2022 sur l'état des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ne prévoit une augmentation que de 3% de la répartition modale des TP d'ici 2050. C'est nettement insuffisant. La CI TraP a donc émis de vives critiques dans sa prise de position. Ceci en accord avec de nombreuses autres organisations d'intérêt proches des TP.

### 1. Les points forts et les points faibles de 2022

L'aménagement de l'infrastructure a connu quelques points forts importants en 2022, comme l'ouverture du tramway de la vallée de la Limmat en décembre 2022. En revanche, la Waldenburgerbahn de la BLT, entièrement reconstruit et également ouvert en décembre, a connu un coup d'arrêt en raison de dérangements techniques qui ont nécessité une exploitation d'urgence des bus pendant plusieurs semaines et des temps de parcours prolongés depuis lors. De même, les trains à écartement variable Montreux-Interlaken n'ont pas fonctionné sans heurts. Quelques semaines après leur lancement, ils ont dû être réduits à un trajet Montreux-Zweisimmen avec changement de train pour la liaison Zweisimmen-Interlaken en raison d'une utilisation excessive des aiguillages.

Comme l'année précédente, l'année ferroviaire 2022 n'a donc pas été marquée par de grandes mises en service. Au lieu de cela, l'activité de construction sur le réseau ferroviaire continue d'augmenter comme les années précédentes, dans des proportions parfois insupportables pour les clients. Les chantiers se succèdent. Les horaires des chantiers, qui entraînent parfois des restrictions massives pour les clients des chemins de fer, sont à l'ordre du jour et risquent de devenir encore plus dramatiques. L'exemple le plus grave est celui des restrictions prévues en Suisse romande en raison des chantiers, qui entraîneront des détériorations de l'horaire pendant des années.

Les CFF et l'OFT ont communiqué d'autres coups bas avec le retard de 13 ans de l'aménagement de la gare de Lausanne jusqu'en 2038 ainsi que le renoncement à la compensation du roulis des nouvelles rames FV Dosto. Ces deux éléments font que l'horaire 2035 (étape d'aménagement 2035) est maculature et doit être entièrement replanifié - avec, selon le rapport de l'OFT du 28.2.2023, des temps de parcours en partie plus longs sur une grande partie du réseau CFF. Il s'avère que la stratégie suivie depuis l'achèvement de Rail 2004 et des tunnels Alptransit, qui consiste à ne développer l'infrastructure ferroviaire que par petites tranches - ici un aiguillage supplémentaire, ici une voie de croisement de plus, ici une courte double voie de plus, là un aménagement de gare - conduit à une activité de construction intensive sur le réseau ferroviaire, sans pouvoir réaliser de sauts quantitatifs dans l'offre. C'est entre autres pour ces raisons que la CI TraP défend, dans le cadre des perspectives ferroviaires 2050, la position selon laquelle il faut à nouveau planifier davantage de grands projets et de nouveaux tronçons. Notre position est la suivante : "Développer les infrastructures ferroviaires pour les

agglomérations et le trafic grandes lignes", afin de pouvoir réellement atteindre les objectifs climatiques dans le domaine des transports d'ici 2050. Pour cela, il faut bien entendu investir des moyens supplémentaires considérables dans les transports publics plutôt que dans l'extension des autoroutes.

## **2. Assemblée générale 2022**

La section Genève a accueilli l'assemblée générale 2022. La partie statutaire a été rehaussée par un exposé de Mathieu Fleury, directeur de Lémanis, la filiale des CFF et de la SNCF exploitante du Léman Express. Mathieu Fleury a évoqué en détail le développement et l'importance de ce chemin de fer dans le Grand Genève. En outre, un voyage avec le RER Lémanis jusqu'à Annemasse et le retour en tram étaient au programme. La section Genève est ici chaleureusement remerciée.

Les affaires statutaires ont été traitées rapidement. Florence Brenzikofer (BL) a été élue au comité par acclamation. Elle est conseillère nationale des Verts et membre de la Commission des transports et des télécommunications (CTT).

## **3. Conférence des président-e-s 2022**

Le traditionnel échange avec l'UTP a eu lieu en novembre 2022 dans le cadre habituel, dans les locaux de l'UTP à Berne, suivi d'un souper. Les thèmes suivants ont été discutés en détail avec Ueli Stückelberger, directeur et vice-directeur de l'UTP :

- Echange sur la consultation "Perspectives ferroviaires 2030".
- Politique tarifaire TP Suisse et projet "GITA".
- Augmentation de la répartition modale des TP suisses
- Trafic cycliste
- TP urbains (électrification Bus)
- Vitesse 30, prise de position IGöV ZH

## **4. Consultation sur l'ordonnance sur la signalisation (covoiturage)**

La CITraP a pris position de manière détaillée sur deux révisions partielles dans le domaine de la signalisation routière. La CITraP a rejeté la proposition du Conseil fédéral d'autoriser le covoiturage individuel sur les voies réservées aux bus. Cela nuirait durablement aux transports publics. Si l'on ne veut pas que les transports publics restent bloqués dans les embouteillages, le trafic individuel motorisé doit être tenu à l'écart des voies réservées aux bus. Les voies réservées aux bus doivent au contraire être exclusivement réservées aux transports publics. Les voies réservées aux bus garantissent aux transports publics une progression fluide, en particulier aux abords des grands carrefours et des feux de signalisation et aux heures de pointe. Si les voies de bus sont ouvertes au covoiturage individuel, cet avantage pour les transports publics est compromis. Il suffirait de quelques voitures pour bloquer les bus aux carrefours et remettre en question leur ponctualité. Et plus la mesure serait efficace, plus l'entrave aux transports publics serait grande. Cette perspective est inacceptable pour la CITraP.

## **5. Consultation sur les perspectives ferroviaires 2050**

La CITraP s'est largement exprimée sur la consultation "sur l'état des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et sur les perspectives RAIL 2050". La CITraP salue le fait que le Conseil fédéral fasse un rapport complet sur les programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et présente ses propositions pour leur développement. La CITraP estime toutefois que les propositions du Conseil fédéral ne vont pas assez loin.

Répartition modale: L'amélioration de la répartition modale des transports publics de 3 pour cent d'ici 2050 est nettement trop peu ambitieuse. Il y a un an encore, le Conseil fédéral visait un doublement (c'est-à-dire une augmentation d'environ 20 pour cent). Même s'il est possible que ce chiffre soit un peu trop élevé, les 3 % visés par le Conseil fédéral doivent être

considérés comme trop faibles et sans ambition. La CITraP exige que la planification de l'offre et de l'aménagement des chemins de fer et des transports publics soit axée sur une augmentation de la répartition modale d'au moins 10 à 12% d'ici 2050.

Orientation pour les perspectives ferroviaires 2050: conformément aux objectifs susmentionnés, la CITraP estime que l'orientation proposée par le Conseil fédéral, à savoir le "développement du rail sur les courtes et moyennes distances", est nettement trop peu ambitieuse. L'accent mis sur le trafic d'agglomération et les mesures d'aménagement du territoire est certes correct, mais ne permet pas à lui seul d'atteindre les objectifs fixés. La CITraP demande donc que les perspectives ferroviaires 2050 soient basées sur l'orientation "développement du rail sur les longues distances". Les programmes d'aménagement doivent être revus en conséquence.

Restrictions dues aux chantiers : La réalisation des nombreux grands projets, ainsi que les travaux d'entretien et de rénovation en cours, entraînent aujourd'hui une dégradation parfois radicale de l'offre ferroviaire. Sur certains tronçons, les horaires changent tous les mois, voire presque toutes les semaines, et des liaisons importantes sont souvent supprimées pendant une longue période sans être remplacées. La CITraP demande donc que les intérêts des usagers du rail soient mieux pris en compte à l'avenir lors de l'extension du réseau. Pour cela, il faut développer des concepts de construction qui entraînent nettement moins de restrictions pour les clients - sans toutefois prolonger la durée des travaux. A l'avenir, les travaux d'extension et de transformation doivent à nouveau être réalisés de manière plus conviviale pour les clients et avec des horaires plus fiables - même si cela coûte plus cher. La politique du nombre maximal de fermetures totales doit être ramenée à un niveau supportable.

## **6. Les personnes à mobilité réduite dans les transports publics**

Sur la base d'expériences personnelles, la CITraP a constaté que les besoins des personnes à mobilité réduite ne sont pas suffisamment pris en compte dans les transports publics. L'Office fédéral des transports a reconnu ce déficit et nous a demandé de défendre ces intérêts. En accord avec Inclusion Handicap, l'association faîtière des organisations de personnes handicapées en Suisse, la CITraP a donc créé le groupe de travail "Personnes à mobilité réduite dans les transports publics", qui conseille Inclusion Handicap - de manière analogue aux groupes de travail déjà existants, par exemple pour les personnes malvoyantes. Toutes les organisations connues et compétentes en la matière doivent être représentées dans ce groupe de travail.

## **7. Comité, présidence et secrétariat**

Le comité CITraP Suisse comprend 11 personnes issues de sept des neuf sections. Au total, il s'est réuni quatre fois en 2022.

En tant que représentant de la présidence, le vice-président Hans Meiner a de nouveau entretenu avec beaucoup d'engagement les échanges avec la division Voyageurs des CFF. Il représente la CITraP entre autres au forum national de la clientèle des CFF, dans lequel cinq organisations de clients sont représentées, ainsi qu'au forum de la clientèle de Suisse centrale et de la Zentralbahn. Grâce à son engagement, l'indicateur officiel a été publié cette année encore par nous et d'autres partenaires et vendu par l'ATE et les entreprises ferroviaires.

Depuis l'AG 2022, la conseillère nationale Florence Brenzikofer siège au comité de la CITraP. Le comité de la CITraP a ainsi retrouvé un "lien direct" avec le Parlement fédéral et la politique fédérale. Daniela Lehmann, représentante du syndicat SEV au sein de la CITraP, a quitté le comité à la fin de l'année 2022. La raison en est qu'elle a changé de profession et ne travaille plus dans la branche des TP.

## **8. Finances**

Avec des dépenses de 9'582.54 francs et des recettes de 10'595.00 francs, les comptes annuels 2022 se soldent par un résultat de 1'012.46 francs. L'assemblée générale peu coûteuse

ainsi que les faibles montants versés aux campagnes politiques ont contribué à ce bon résultat. La fortune a augmenté du montant du résultat et s'élève à 27'728.83 francs à la fin décembre 2022.

## 9. Communication

En 2022, la CITraP a publié deux communiqués de presse: sur l'élection de Florence Brenzikofer au comité directeur et sur la résolution "Les voies de bus doivent rester des voies de bus".

Le site Internet de la CITraP a été actualisé en permanence. Il informe les membres et le public intéressé sur les actualités en cours de notre association. La CITraP Suisse est également en ligne sur Facebook (<https://www.facebook.com/igoev.citrap/>) avec environ 625 followers.

## 10. Membres

Au 30. 9. 2022, la CITraP comptait 1150 membres, dont 989 membres individuels et 161 membres collectifs. Alors que les sections Zurich et Vaud ont augmenté, toutes les autres sections ont perdu des membres en raison de départs et de décès.

Section	Membres individuels	Membres collectifs
IGöV Berne	186	5
IGöV Suisse du Nord-Ouest	210	7
IGöV Haute-Argovie	156	16
IGöV Suisse orientale	143	43
IGöV Suisse centrale	48	0
IGöV Zurich	78	58
CITraP Genève	32	0
CITraP Neuchâtel	7	0
CITraP Vaud	107	25
CITraP Suisse (membres directs)	24	7
<b>En total</b>	<b>989</b>	<b>161</b>

27. 4. 2023

Christoph Wydler, président

Stephan Appenzeller, responsable du secrétariat général

### Impressum

CITraP Suisse

Secrétariat

Leimenstrasse 42

4051 Bâle

Email : [geschaefsstelle@igoev.ch](mailto:geschaefsstelle@igoev.ch)

*La Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITraP) Suisse est une organisation active de clients\* et de lobbying pour les transports publics. Elle existe depuis 1972, compte environ 1150 membres et est divisée en neuf sections régionales : CITraP Berne, CITraP Genève, CITraP Neuchâtel, CITraP Suisse du Nord-Ouest, CITraP Haute-Argovie, CITraP Suisse orientale, CITraP Vaud, CITraP Suisse centrale, CITraP Zurich. Le président de la CITraP Suisse est depuis 2019 Christoph Wydler (section Nord-Ouest de la Suisse).*