

RAPPORT ANNUEL 2023

En 2023, les transports publics suisses se sont largement remis de l'effondrement dû à Corona. Les chiffres de fréquentation de l'année 2019 ont été à nouveau atteints. Seules les entreprises de transports publics urbains sont encore un peu en dessous, tandis que les entreprises de transports publics touristiques ont dépassé les chiffres de 2019 et ont parfois atteint de nouveaux records. Cette évolution est encourageante.

Parallèlement, les débats politiques sur l'avenir des TP gagnent en intensité. Le programme d'extension de la Confédération "Perspectives ferroviaires 2050" ainsi que le concept d'offre 2035 sont au centre de l'attention. Ces programmes manquent également d'ambition du point de vue de la CI TraP et acceptent en substance le maintien de la part de marché des TP au niveau atteint après l'ouverture de Rail 2000 ou se contentent d'une petite croissance à un chiffre pour les TP.

Dans ce contexte, de plus en plus de voix s'élèvent pour demander, avec la perspective ferroviaire 2050, non "seulement" des extensions de capacité pour améliorer l'offre de TP sur les courtes et moyennes distances, mais aussi, avec le "carrefour suisse", le retour à une politique des grands projets avec un développement significatif du trafic longue distance. L'expérience de Rail 2000 et de la NLFA montre que seule une telle approche a le potentiel de faire passer les gens de la voiture au train. Au Parlement, ces voix gagnent en poids.

Les premiers succès sont les adaptations que le Parlement fédéral a apportées au programme d'extension du réseau ferroviaire en 2023 (Conseil des Etats) et 2024 (Conseil national). Il a intégré dans la planification l'aménagement complet de la double voie du tunnel de base du Lötschberg, un premier tronçon pour une nouvelle ligne Lausanne-Genève, des investissements préliminaires pour une poursuite ultérieure du tunnel du Zimmerberg en direction de Wädenswil ainsi que d'autres investissements et a accordé pour cela un crédit supplémentaire de près de 3 milliards de francs provenant du fonds d'infrastructure ferroviaire. La CI TraP a salué ces décisions.

1. La CI TraP poursuit une stratégie d'avenir

La CI TraP cherche également à se réorienter. Elle a perdu de nombreux membres ces dernières années, le plus souvent en raison de leur âge avancé. Elle veut prendre le contre-pied de cette tendance, se rajeunir, gagner de nombreux nouveaux membres et obtenir ainsi une plus grande influence politique en faveur des transports publics. Pour ce faire, elle poursuit une stratégie d'avance.

Une première étape a été l'élection de la conseillère nationale Florence Brenzikofer comme nouvelle présidente lors de l'assemblée générale de juin 2023. Une politicienne engagée et connue dans tout le pays représente ainsi la CI TraP au plus haut niveau législatif du pays. Cela a été immédiatement perçu de manière positive et permet depuis lors aux revendications de la CI TraP d'être mieux prises en compte.

La CI TraP franchira une deuxième étape au cours des prochaines années en développant sa communication digitale. Une présence accrue dans les médias et surtout dans les médias sociaux doit permettre d'augmenter sensiblement la notoriété de la CI TraP.

La stratégie "aller de l'avant" sera développée en 2024 en collaboration avec les sections et mise en œuvre progressivement. Les objectifs sont entre autres: Renforcer le secrétariat, développer les prestations de la CI TraP pour les sections et les membres, accroître la présence de la CI TraP dans les médias et la politique, renforcer le lobby des TP et, en fin de compte, augmenter sensiblement le nombre de membres. La CI TraP veut en particulier s'adresser à la jeune génération. Pour financer sa stratégie, la CI TraP puise d'abord dans ses réserves. Mais cela ne va pas sans une augmentation raisonnable des cotisations des membres, qui sont stables depuis longtemps. Avec l'adaptation des cotisations décidée en principe par le comité directeur, la CI TraP reste malgré tout l'association nationale d'intérêts des TP

avec les cotisations de membres les plus avantageuses - grâce à des structures légères, une grande compétence professionnelle ainsi qu'une forte mise en réseau des membres actifs. La décision définitive sera prise lors de l'assemblée générale 2024 du 15 juin à Berne.

2. Assemblée générale 2023

La section Nord-Ouest de la Suisse a accueilli l'assemblée générale du 17 juin 2023. 54 membres et invités ont répondu à l'appel de Liestal, capitale du canton de Bâle-Campagne.

Les affaires statutaires ont été traitées rapidement. L'assemblée a élu Florence Brenzikofer (conseillère nationale BL) à la présidence de la CITraP, sous des applaudissements nourris. Elle succède à Christoph Wydler, qui a présidé la CITraP de 2019 à 2023. Son action et son engagement ont été chaleureusement remerciés par des applaudissements nourris. Il continuera d'œuvrer au sein du comité en tant que l'un des deux vice-présidents. Simon Burgunder (SEV, successeur de Daniela Lehmann) a été nouvellement élu au comité. Tous les autres membres du comité ont été réélus par acclamation pour la période administrative 2024-2028.

Le comité 2024-2028 de la CITraP comprend donc :

- Florence Brenzikofer (section NWCH, présidente)
- Hans Meiner (section Berne, vice-président)
- Christoph Wydler (section NWCH, vice-président)
- Hugo Fessler (section Suisse centrale, trésorier)
- Tobias Imobersteg (section Vaud)
- Jost Rüegg (section Suisse orientale)
- Matthias Gfeller (section Zurich)
- Ueli Müller (section de Berne)
- Martin Trippel (section Genève)
- Simon Burgunder (SEV)
- Frank Zimmermann (section Suisse centrale, par intérim)

Après la partie administrative, un programme de contenu varié attendait les participants. Thomas Staffebach, coordinateur général des CFF pour Bâle, et Emanuel Barth, responsable trireno chez Agglo Basel, ont donné des informations détaillées sur les planifications de la Confédération, des cantons et des chemins de fer concernant le nord-ouest de la Suisse et la région trinationale - de l'extension à quatre voies de la gare de Liestal au "Herzstück" pour le RER bâlois, en passant par le désenchevêtrement Bâle-Muttenz, l'extension de la gare Bâle CFF et la double voie Grellingen-Duggingen. Les deux orateurs ont présenté l'offre prévue et les infrastructures nécessaires à cet effet et ont répondu aux nombreuses questions. Après le déjeuner, les participants ont pu prendre part à l'une des trois excursions spécialisées: Visite du chantier de la quatre voies de Liestal, nouveau chemin de fer de Waldenburg et visite historique de la ville de Liestal. L'ensemble de la manifestation a été très apprécié et nous remercions ici encore une fois la section organisatrice Nord-Ouest.

3. Travail du comité directeur

Le comité CITraP Suisse comprend 11 personnes issues de sept des neuf sections. Au total, il s'est réuni quatre fois en 2023.

Il a notamment traité les thèmes suivants

- L'un des points forts du travail du comité a été le **concept d'offre 2035 révisé de l'OFT**, rendu public au début de l'été 2023. Après avoir analysé les documents, la CITraP a dû constater que l'OFT ne planifiait rien de moins que la plus grande détérioration de l'horaire de tous les temps, avec des allongements de temps de parcours parfois massifs sur presque tous les corridors ferroviaires importants. Le 14 juin 2023, la CITraP a remis son analyse détaillée aux médias, aux offices et au grand public. La critique de la CITraP a été largement reprise et a conduit l'OFT à faire marche arrière sur les premiers points. La CITraP reste attentive à ce sujet et veille à ce que la pression pour d'autres mesures correctives reste élevée. Bien entendu, il ne sera pas facile de compenser le renoncement à la compensation du roulis en termes de temps de parcours par d'autres mesures. On n'échappera pas ici à des neutralisations ponctuelles ou à des lignes nouvelles. La CITraP maintient sa revendication selon laquelle les temps de parcours actuels des trains grandes lignes doivent rester valables à l'avenir et que le concept d'offre 2035 doit être mis en œuvre dans sa version initiale. Pour la CITraP, il n'y a aucune raison de "ralentir" systématiquement le système ferroviaire!

- Soutien des objectifs de la **motion pour la «Croix fédérale de la mobilité»**, Celle-ci a encore gagné en importance depuis que le concept d'offre 2035 révisé de l'OFT a été rendu public.
- Soutien de la **campagne de votation pour la loi sur la protection du climat** avec une contribution de 5000 francs. Lors de la votation du 18 juin 2023, la loi a heureusement été acceptée avec 59% de voix favorables.
- Prise de **position critique sur le renchérissement prévu de l'abonnement général**. En raison de la forte résistance, le renchérissement a été inférieur à la demande d'Alliance SwissPass.
- **Prise de position critique sur l'intention de nombreuses entreprises de transports publics** de miser à l'avenir davantage ou exclusivement **sur le paiement sans espèces** dans les transports publics. La CITraP s'oppose à cette intention et demande que des canaux de paiement analogiques adaptés soient proposés à l'avenir (guichets, automates, le cas échéant cartes à prépaiement) afin de ne pas exclure les enfants, les personnes âgées, mais aussi les touristes des transports publics.
- Position critique et lettre au Conseil des Etats concernant la **réduction des prestations prévue sur la ligne Delémont-Delle-Belfort**.
- Prises de position sur divers **horaires de chantiers**, notamment sur l'assainissement **du tunnel de base du Hauenstein et sur l'horaire Romandie 2025**. La CITraP s'oppose à ce que des fermetures partielles ou totales lors de travaux de construction entraînent une détérioration massive de l'offre horaire, parfois pendant des années, pour les clientes et clients. Il est toutefois de plus en plus difficile de remédier à cette situation en raison de la charge élevée du réseau ferroviaire suisse. Seules des redondances du réseau sur les corridors très chargés avec des lignes nouvelles ou de délestages ciblés peuvent y remédier à long terme.
- La **qualité du trafic international longue distance et des trains de nuit** préoccupe la CITraP. Le manque de fiabilité de certaines lignes rend malheureusement le trafic ferroviaire international peu attractif, bien que le potentiel soit très important. De plus, ils provoquent un manque de ponctualité dans le trafic national. Il s'agit là d'un thème récurrent sur lequel la CITraP continuera de se pencher à l'avenir.
- La CITraP porte également un regard critique sur les conséquences des **fermetures de lignes dans le trafic international de marchandises**. Ces dernières années, plusieurs axes nord-sud importants ont été fermés simultanément, notamment depuis l'accident du tunnel de base du Gothard, ce qui a fortement perturbé le trafic marchandises et entraîné un recul de la part de marché du rail dans le transport de marchandises à travers les Alpes.
- Malheureusement, la CITraP a dû prendre acte du fait que **l'indicateur imprimé** a paru pour la dernière fois fin 2022. La fin a été préparée par un nouvel appel d'offres pour le traitement des données de l'horaire digitale, pour lequel l'ancienne maison d'édition est repartie bredouille. Les synergies pour l'indicateur imprimé ont ainsi disparu. La CITraP regrette cette décision et remercie Hans Meiner, qui s'est engagé pendant des années pour ce produit. L'European Rail Timetable, dans lequel la Suisse est représentée par 50 pages, constitue un remplacement minimal.
- Le comité a été informé en détail par Matthias Gfeller, membre du comité, sur le produit **"Stations-check"**.
- Les **consultations** "Financement de l'exploitation et du maintien de la substance de l'infrastructure ferroviaire" et "Modifications de l'ordonnance sur la révision de la loi sur le transport de voyageurs" ont été discutées.

En 2023 également, la CITraP a entretenu un dialogue étroit avec les CFF, d'autres entreprises de transports publics et l'UTP. En tant que représentant de la présidence, le vice-président Hans Meiner a entretenu des échanges avec la division Voyageurs des CFF. Il représente notamment la CITraP au forum national de la clientèle des CFF ainsi qu'au forum de la clientèle de Suisse centrale et du Zentralbahn. Christoph Wydler, quant à lui, a représenté la CITraP dans les comités d'intérêt des personnes à mobilité réduite dans les transports publics.

4. Finances

En 2023 également, la CITraP a entretenu un dialogue étroit avec les CFF, d'autres entreprises de transports publics et l'UTP. En tant que représentant de la présidence, le vice-président Hans Meiner a entretenu des échanges avec la division Voyageurs des CFF. Il représente notamment la CITraP au forum national de la clientèle des CFF ainsi qu'au forum de la clientèle de Suisse centrale et du Zentralbahn. Christoph Wydler, quant à lui, a représenté la CITraP dans les comités d'intérêt des personnes à mobilité réduite dans les transports publics.

5. Communication

En 2023, la CITraP a publié trois communiqués de presse. En avril, la CITraP a critiqué les projets de renchérir l'abonnement général de manière disproportionnée. En juin, la CITraP a communiqué l'élection de la conseillère nationale Florence Brenzikofer comme nouvelle présidente. En même temps, elle critiquait vivement le concept d'offre 2035 de l'Office fédéral des transports sous le titre "La CITraP dit non à la plus grande détérioration de l'horaire de tous les temps". Ce communiqué de presse a été largement repris au niveau national et international et a donné lieu à des demandes de suivi de la part des médias et à des interviews avec la présidence. La CITraP a été invitée à prendre position dans les médias sur de nombreux autres sujets en raison de l'actualité.

Le site Internet de la CITraP a été actualisé en permanence. Il informe sur les actualités en cours de notre association. La CITraP Suisse est également présente en ligne sur Facebook, où elle compte environ 632 abonnés (+7).

6. Membres

Au 30 septembre 2023 (date de clôture), la CITraP comptait 1133 membres, dont 972 membres individuels et 161 membres collectifs, soit 19 de moins que l'année précédente. Alors que les sections de Vaud, Berne et Neuchâtel ont augmenté, toutes les autres sections ont perdu des membres en raison de départs et de décès.

Section	Membres individuels			Membres collectifs		
	2023	2022		2023	2022	
IGöV Berne	193	186	+7	6	5	+1
IGöV Suisse du Nord-Ouest	201	210	-9	8	7	+1
IGöV Haute-Argovie	151	156	-5	16	16	+/- 0
IGöV Suisse orientale	120	143	-23	42	43	-1
IGöV Suisse centrale *)	48	48	+/-0	0	0	+/-0
IGöV Zürich	75	78	-3	57	58	-1
CITraP Genève	30	32	-2		0	+/-
CITraP Neuchâtel	11	7	+4	0	0	+/-0
CITraP Vaud	118	107	+11	22	25	-3
CITraP Suisse (membres directs)	25	24	**)	10	7	**)
En total	972	991	-19	161	161	+/-0

*) La section Suisse centrale n'est actuellement pas en mesure d'agir suite au décès tragique de son président. Les efforts pour remettre en place un comité fonctionnel se poursuivent. Les chiffres publiés pour les membres de la section Suisse centrale correspondent donc à la situation en 2021.

***) Autre calcul que l'année précédente.

11 avril 2024

Florence Brenzikofer, présidente

Stephan Appenzeller, responsable du secrétariat général

Impressum

CITraP Suisse

Secrétariat

Neunbrunnenstrasse 110

8050 Zurich

Email : 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 1130 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. La présidente de la CITraP Suisse est depuis 2023 Florence Brenzikofer (section Nord-Ouest de la Suisse).*