



Mars 2021

Crédit d'engagement destiné à l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs (TRV) pour les années 2022 à 2025

Rapport de consultation

Référence : BAV-062.00-28/4
Événement administratif :



1. Procédure de consultation

1.1. Objet de la consultation

Le transport régional de voyageurs (TRV) est une tâche commune de la Confédération et des cantons. Confédération et cantons définissent, dans le cadre de la procédure de commande, l'offre TRV qui sera commandée conjointement pour deux ans et à quel coût. Ces prestations de transport sont indemnisées sur la base des coûts non couverts planifiés et sont financées pour moitié par la Confédération. Depuis 2018, la Confédération planifie les ressources qu'elle alloue à ce secteur au moyen d'un crédit d'engagement quadriennal. En juin 2017, le Parlement avait accordé un budget de 4104 millions de francs pour la période 2018-2021.

Le 7 octobre 2020, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de mener une consultation portant sur un projet de message au Parlement ainsi qu'un projet d'arrêté fédéral visant à déterminer les moyens à allouer pour la période 2022-2025. En l'occurrence, il était proposé d'accorder un budget de 4398 millions pour assurer le financement des prestations de transport régional de voyageurs durant cette nouvelle période de 4 ans. Les conséquences de la pandémie de coronavirus pour le secteur TRV n'étaient pas incluses dans le projet. En effet, si un soutien a été prévu pour les entreprises du TRV en 2020 et 2021¹, les conséquences pour les années 2022-2025 étaient trop incertaines et il a été proposé qu'elles seraient traitées séparément.

Le DETEC a consulté les cantons, les partis politiques, les associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national, les associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national et les autres milieux intéressés sur ce projet de crédit d'engagement.

1.2. Déroulement de la consultation

La procédure de consultation relative à l'objet susmentionné s'est déroulée du 7 octobre 2020 au 22 janvier 2021, et a été adressée à 202 destinataires, parmi lesquels les cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne ainsi que des milieux économiques qui œuvrent au niveau national, les entreprises de transport (ET) indemnisées en vertu de la loi du 20 mars 2009 sur le transport des voyageurs² (LTV), les communautés tarifaires suisses et d'autres organisations.

¹ Voir [20.055 Loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du Covid-19](#)

² RS 745.1

2. Résultat de la consultation

2.1. Réponses reçues

Au total, 57 prises de positions sont parvenues à l'OFT.

Groupes	Destinataires	Réponses reçues
1. Cantons, Conférence des gouvernements cantonaux (CdC)	27	26
2. Partis politiques (représentés à l'Assemblée fédérale)	12	4
3. Associations faïtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne	3	3
4. Organisations faïtières de l'économie à l'échelle nationale	8	5
5. Entreprises de transport indemnisées au titre de la LTV	120	10
6. Communautés tarifaires	17	0
7. Organisations	15	9
Total	202	57

La liste détaillée des entités ayant soumis une prise de position figure à l'annexe 1.

Tous les cantons ont répondu à la consultation, ainsi que la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP).

S'agissant des exploitants de transport de voyageurs, les Chemins de fer fédéraux (CFF), CarPostal SA, Auto AG Uri (AAGU), Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART), Matterhorn Gotthard Verkehrs AG (MGB), Rhätische Bahn AG (RhB), RegionAlps SA (RA), Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG (SZU), Turbo, la communauté de transport zurichoise (ZVV) ainsi que l'Union des transports publics (UTP) et l'organisation RAILplus (représentant les intérêts de 20 entreprises exploitant des chemins de fer à voie métrique) ont pris position. On peut considérer que les principales parties prenantes du trafic régional de voyageurs (commanditaires cantonaux et exploitants) se sont donc exprimées.

Par ailleurs, 4 partis politiques ont pris position : Le Centre (LC), Les Libéraux-Radicaux (PLR), le parti socialiste suisse (PSS), et l'Union Démocratique du Centre (UDC). Un nombre significatif d'associations et d'organisations s'est également exprimé. En effet, le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB), l'Association des Communes Suisses (ACS), l'Union des villes suisses (UVS) ainsi que les associations faïtières Economiesuisse, l'Union patronale suisse (UPS), l'Union syndicale suisse (USS), l'Union suisse des arts et métiers (USAM) et Travail.Suisse se sont prononcés. Par ailleurs, le Centre patronal (CP), l'Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (LITRA), le Syndicat du personnel des transports (SEV), le Conseil suisse des aînés (CSA), et l'Association transports et environnement (ATE) ont pris position. Le nombre de réponses est donc satisfaisant.

2.2. Synthèse des prises de positions

La consultation ne prévoyait pas de questionnaire spécifique, mais l'analyse des prises de positions montre que celles-ci s'orientent principalement autour du montant proposé pour le crédit d'engagement TRV, ainsi le traitement des conséquences de la pandémie de COVID-19 pour la période 2022-2025.

D'autres thèmes ont été soutenus ou ont fait l'objets de recommandation : l'innovation TRV, la "décarbonisation" des transports publics (développement des bus électriques notamment), la possibilité de reconnaître de nouvelles prestations dans le périmètre du TRV, la politique tarifaire et le processus de commande des prestations TRV.

Pour faciliter la lecture, le présent rapport se compose de trois parties principales. Le point 2.2.1 expose les différentes opinions concernant le montant alloué par le crédit d'engagement TRV. Le point 2.2.2 établit une revue des différentes prises de position en lien avec les conséquences du COVID-19. Le point 2.2.3 regroupe les avis sur les autres thèmes ayant fait l'objet de prises de position.

2.2.1. Montant alloué pour la période 2022 à 2025

Par le projet mis en consultation, il était proposé d'établir le crédit d'engagement relatif à l'indemnisation des prestations du TRV à 4398 millions de francs pour la période 2022–2025, en concordance avec la planification financière de la Confédération.

Avec une différence de 1,4 % par rapport à l'évaluation effectuée par l'OFT (basée sur les estimations des entreprises, pour un montant de 4462 millions de francs) et compte tenu de l'expérience du crédit d'engagement 2018-2021 (hors effet COVID-19), ce crédit était estimé suffisant pour répondre aux besoins des prochains développements de l'offre, aux engagements relatifs aux investissements nécessaires, et de pérenniser les moyens pour des projets d'innovation. Le montant proposé représentait une augmentation de 294 millions de francs par rapport au précédent crédit d'engagement, soit une hausse de 7% pour une période de 4 ans.

Montant du crédit jugé acceptable par la grande majorité des instances consultées, vu le contexte actuel

Une grande majorité des prises de position salue l'intention d'augmenter les moyens alloués au TRV pour la période 2022 à 2025, malgré le contexte difficile des finances fédérales. Les cantons de Obwald, du Tessin, de Zoug, le parti Le Centre ainsi que les organisations ACS, UVS, USAM, Travail Suisse et Transfair approuvent le crédit de 4398 millions proposé. Cette position est également celle des entreprises FART, Car Postal SA et Turbo. Le PLR soutient également le relèvement du crédit mais précise qu'il devrait s'agir d'un maximum.

Approbation de la majorité des cantons conditionnée à une prise en charge ultérieure des conséquences financières de la COVID-19

Une majorité de cantons (Argovie, Appenzell Rhodes-Extérieures, Appenzell Rhodes-Intérieures, Berne, Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Glaris, Grisons, Lucerne, Neuchâtel, Saint-Gall, Schaffhouse, Soleure, Schwyz, Thurgovie, Valais, et Zürich), la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) ainsi que la communauté de transports publics ZVV et l'entreprise de transport SZU approuvent le crédit de 4398 millions de francs, bien que ce montant soit inférieur de 64 millions de francs par rapport à l'évaluation de l'OFT. En effet, au vu des dépenses financières considérables que la Confédération a dû engager avec la loi fédérale urgente sur le soutien aux transports publics dans la crise de la COVID-19, ces entités renoncent à demander une augmentation du crédit à l'heure actuelle. Cette approbation est cependant donnée sous réserve que les effets à long terme de la crise COVID-

19 soient effectivement pris en compte ultérieurement, soit par une augmentation ultérieure du crédit d'engagement soit par une autre solution.

Les cantons de Fribourg et de Nidwald demandent de prendre en compte les conséquences de la COVID-19 dans le crédit d'engagement.

Hausse du crédit d'ampleurs diverses demandée par certains acteurs consultés

Diverses propositions de hausse du crédit d'engagement ont également émergé de la consultation. Les entreprises de transports CFF et RhB, les organisations RAILplus et UTP ainsi que la LITRA et l'ATE demandent d'examiner le potentiel d'une possible augmentation du crédit d'engagement pour une meilleure prise en compte des conséquences financières de la COVID-19 sur les ET.

Les CFF mentionnent par exemple une importante hausse des coûts de production pour les années 2022-2025. Ils citent notamment les conséquences des nombreux chantiers qui désoptimisent la production ferroviaire, les frais d'entretien et le remplacement du matériel roulant, le recrutement de nouveaux conducteurs de locomotive et le remplacement des systèmes de distribution. L'entreprise a lancé un programme interne d'efficacité et de productivité pour compenser cette augmentation des coûts. Néanmoins, les CFF estiment que les moyens fédéraux prévus ne permettront pas de couvrir les coûts nécessaires pour le secteur TRV des CFF, et annoncent un déficit cumulé de 160 millions de francs pour la période 2022-2025. Les CFF demandent d'examiner dans quelle mesure cette augmentation des coûts pourrait être prise en compte dans le crédit d'engagement.

Le crédit d'engagement devrait être augmenté à concurrence du montant estimé par l'OFT, soit 4462 millions de francs, selon les cantons du Jura, d'Uri et le Groupement suisse pour les régions de montagne. Pour le canton de Vaud, le montant de 4462 millions devrait constituer un minimum. Quant aux cantons de Fribourg et Genève, ils demandent une réévaluation du montant du crédit mais ne formulent pas d'estimation précise.

Allant plus loin, le PSS et les syndicats SEV et USS demandent de reconsidérer l'évaluation de l'OFT en portant la hausse annuelle forfaitaire de 1% à 2%. Selon eux, l'augmentation proposée du crédit est insuffisante et est à relativiser. D'une part, la part d'augmentation correspondant au renchérissement n'induit pas une hausse réelle, d'autre part le niveau de croissance proposé est plus faible que dans le crédit d'engagement précédent, ce qui est critiquable, vu l'objectif d'augmenter la part modale des transports publics. Ces trois prises de position mettent en doute que l'augmentation forfaitaire de 1%, prévue dans le projet mis en consultation, pourra couvrir les buts visés par ce crédit, notamment les mesures de décarbonisation des transports publics. Par ailleurs, ces trois organisations jugent les moyens consacrés à l'innovation comme trop faibles.

Les entreprises FART, RhB, et l'organisation RAILplus rejettent une éventuelle baisse des indemnités prévues pour les années 2024-2025, comme mentionné dans le message mis en consultation.

Remise en question de la hausse du crédit par une minorité

Economiesuisse, l'Union patronale suisse (UPS), le Centre Patronal ainsi que l'UDC, estiment que le montant de 4398 millions de francs proposé pour le crédit d'engagement est trop élevé. Pour Economiesuisse et l'UPS, la recherche d'un meilleur rapport coût-utilité et une diminution de la demande devraient amener à une baisse des besoins de financement public. Le Centre patronal demande un gel du montant du crédit d'engagement au niveau de celui de la période 2018 à 2021, soit 4,1 milliards de francs. Selon l'UDC, l'augmentation des dépenses pour TRV se poursuit de manière incontrôlée. Il serait nécessaire de mettre un terme à l'évolution des coûts et d'examiner la rentabilité des services existants. Il est par ailleurs impératif d'entreprendre une réévaluation de la situation actuelle et de l'évolution future, vu la modification du comportement des voyageurs. Une augmentation des dépenses serait irresponsable compte tenu des dépenses fédérales massives et de l'augmentation de la dette nationale en rapport avec le coronavirus. L'UDC et le Centre Patronal s'inquiètent par ailleurs de savoir si les contrôles des subventions sont suffisants, vu les affaires CarPostal et BLS.

2.2.2. Traitement des effets de la pandémie de COVID-19 pour la période 2022-2025

La quasi-totalité des prises de positions souligne l'importance d'une prise en charge des conséquences financières de la crise COVID-19 pour les années 2022 à 2025.

La CTP et la majorité des cantons demandent qu'un financement des effets de la COVID-19 soit assuré par la Confédération, soit par une augmentation ultérieure du crédit, soit par une solution alternative. Le canton du Valais mentionne qu'un ajustement du crédit d'engagement pourrait intervenir une fois les conséquences de la COVID-19 connues. Quant aux cantons de Saint-Gall, Thurgovie et Zürich, ils refusent fermement que les conséquences de la COVID-19 soient uniquement prises en charge par les cantons. Pour la LITRA le financement des conséquences de la COVID-19 doit être traité séparément. Pour l'ATE, une analyse pourrait être conduite l'année prochaine afin de déterminer une éventuelle augmentation du crédit d'engagement.

Un soutien financier supplémentaire en faveur du trafic local est également souhaité par le canton de GE, par l'Union des villes suisses ainsi que l'Association des Communes Suisses.

Pour le canton de Vaud, le contexte actuel nécessite que les critères de rentabilité et de reconnaissance du financement TRV soient, au moins provisoirement, assouplis.

L'impact financier de la crise actuelle ne doit pas amener à une hausse du prix des billets pour les syndicats Travail.Suisse et Transfair. De l'avis des syndicats SEV et USS, le personnel des transports publics ne doit pas subir les conséquences de la crise actuelle. Au contraire, ils recommandent d'améliorer les conditions de travail. Selon Travail.Suisse la qualité des prestations TRV dépend des conditions de travail du personnel.

Le présent développement du TRV est remis en question par la situation actuelle selon l'UDC, le Centre patronal et Economiesuisse. Ils demandent d'analyser la situation avant de relancer le développement de l'offre TRV. Selon eux, la baisse de fréquentation pourrait amener à décider d'une baisse des indemnités.

2.2.3. Autres points relevés lors de la consultation

Innovations TRV

Le crédit proposé contient un montant de 5 millions de francs par an, soit environ 0.5 % du budget annuel du TRV, pour soutenir l'innovation dans le domaine du TRV.

Ce montant a été jugé insuffisant par les cantons de Fribourg et de Genève, le PSS, l'Association des Communes Suisses, l'Union des villes suisses, le syndicat SEV et la LITRA. Pour les RhB, RAILplus, l'ATE et l'UTP le montant consacré à l'innovation doit être revu à la hausse et son accès doit être facilité.

Le PLR indique que des dépenses importantes sont réalisées dans ce domaine, sans que leur plus-value ne soit évaluée, et qu'il convient de combler cette lacune. Le canton de Vaud fait remarquer qu'il n'est pas connu quels projets ont pu bénéficier du fonds d'innovation à ce jour, et sur la base de quels critères. Par ailleurs, il n'est pas précisé si ce fonds, en cas de sous-consommation, peut être réaffecté aux besoins courants ou reporté sur les années suivantes.

Décarbonisation de la flotte de bus (bus électriques)

Le projet soumis en consultation indique que le montant du crédit permettrait de soutenir des projets d'acquisition de véhicules TRV moins consommateurs en énergies fossiles, en cohérence avec la stratégie énergétique des transports publics 2050 (SETP 2050). En partant du principe que les

changements de matériel roulant se feront de manière échelonnée, d'abord dans les régions les plus denses, et non les plus rurales, et au fur et à mesure des renouvellements "naturels" des véhicules, les besoins pour la période 2022-2025 devraient pouvoir être satisfaits dans le cadre du crédit proposé.

Le remplacement progressif de la flotte de bus par des véhicules n'utilisant pas d'énergie fossile (principalement bus électriques) est salué par la majorité des instances consultées. Cependant, les cantons de Berne, Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Fribourg, Genève et Vaud ainsi que les entreprises CarPostal SA, RhB, La LITRA et l'UTP soulignent que les moyens financiers suffisants doivent être accordés à l'achat de bus électriques. Ils redoutent que le crédit d'engagement, tel que proposé, ne soit pas suffisant pour atteindre les objectifs dans ce domaine.

Reconnaissance de nouvelles offres aujourd'hui exclues du TRV

Le projet soumis en consultation indiquait que le montant du crédit proposé permettrait d'entrer en matière, dans une certaine mesure, sur une reconnaissance de certaines offres aujourd'hui exclues du TRV (par exemple : transports nocturnes, reconnaissance de tronçons de lignes TRV ayant un caractère de desserte touristique ou capillaire).

Le Centre ainsi que CarPostal SA, et Travail Suisse se positionnent en faveur d'un élargissement de prestations dans le cadre du crédit d'engagement TRV 2022-2025. Tout en soutenant cette proposition, le canton de Fribourg, le PSS, les syndicats SEV et USS, les entreprises de transport RhB et Turbo, la LITRA, l'ATE et l'UTP émettent des doutes sur la possibilité de financer ces prestations supplémentaires par le montant du crédit proposé. Pour eux, l'élargissement de prestations reconnues dans le TRV ne doit pas prêter les offres déjà soutenues par le crédit d'engagement.

Politique tarifaire

L'UTP salue le fait que le projet n'exige pas indirectement une contribution plus élevée des utilisateurs. Si les entreprises de transport devaient être appelées à réduire les tarifs sur la base de considérations de politique environnementale, par exemple pour augmenter la part modale des transports publics, une compensation devrait être offerte.

Pour le canton de Genève, les prévisions vont dans le sens d'un tarif plus avantageux pour la clientèle (offres CFF dégriffées, baisse du tarif nocturne, réduction du prix du sillon à répercuter, simplification des grilles tarifaires). Il conviendrait de revoir à la hausse des crédits annuels en lien avec une estimation chiffrée des prochaines baisses de recettes.

Au contraire, pour la LITRA, Economiesuisse et l'UPS, une baisse de tarif devrait être compensée par d'autres moyens, notamment par une recherche de gain d'efficacité. Tandis que le PSS se dit rassuré par la stabilisation des tarifs, les syndicats SEV, Travail suisse et Transfair ainsi que l'Union des villes suisses (UVS) s'opposent à toute augmentation de tarif. Le Conseil suisse des aînés demande quant à lui une baisse tarifaire.

Remarques relatives à la procédure de commande TRV et au crédit d'engagement

Différentes suggestions de modifications du fonctionnement du crédit d'engagement ont également été transmises par la présente procédure de consultation.

Le PSS et le SEV suggèrent d'élargir le cadre des procédures de commande des prestations TRV de 2 ans, comme appliqué actuellement, à 4 ans afin d'augmenter la prévisibilité pour les entreprises de transports et les commanditaires.

Le canton de Vaud demande que les participations cantonales selon l'OITRV pour la période 2020-2023 soient prolongées jusqu'en 2025 afin qu'elles couvrent la même période de financement que le crédit d'engagement 2022-2025.

Concernant l'évolution future de la demande de financement, le canton de Berne suggère de communiquer les projets d'importance dont l'impact financier est faible sur la période du crédit

Référence : BAV-062.00-28/4

2022-2025 mais dont les conséquences deviendront substantielles pour le prochain crédit d'engagement (2026-2029).

Annexe 1 : Liste des prises de position soumises dans le cadre de la procédure de consultation

Abréviation	Nom
1.	Cantons / Cantons / Cantoni
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
GL	Staatskanzlei des Kantons Glarus
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich

2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / Partiti rappresentati nell'Assemblea federale
DM LC AdC	Die Mitte DM Le Centre LC Alleanza del Centro AdC
FDP PLR PLR	Die Liberalen FDP Les Libéraux-Radicaux PLR I Liberali Radicali PLR
SPS PSS PSS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS Parti socialiste suisse PSS Partito socialista svizzero PSS
SVP UDC UDC	Schweizerische Volkspartei SVP Union Démocratique du Centre UDC Unione Democratica di Centro UDC

3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / Associazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete Groupement suisse pour les régions de montagne Gruppo svizzero per le regioni di montagna
SGV ACS ACS	Schweizerischer Gemeindeverband Association des Communes Suisses Associazione dei Comuni Svizzeri
SSV UVS UCS	Schweizerischer Städteverband Union des villes suisses Unione delle città svizzere

4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national / Associazioni mantello nazionali dell'economia
Economiesuisse	economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen Fédération des entreprises suisses Federazione delle imprese svizzere
SAV UPS USI	Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori
SGB USS USS	Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) Union syndicale suisse (USS) Unione sindacale svizzera (USS)
SGV USAM USAM	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) Union suisse des arts et métiers (USAM) Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
Travail.Suisse	Travail.Suisse

5.	Transportunternehmen / Entreprises de transport / Imprese di trasporto
AAGU	Auto AG Uri
FART	Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn
PAG	PostAuto AG
RA	RegionAlps SA
RhB	Rhätische Bahn AG
SBB CFF FFS	Schweizerische Bundesbahnen SBB Chemins de fer fédéraux Ferrovie federali svizzere
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG
Thurbo	Thurbo AG
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

6.	Organisationen / Organisations / Organizzazioni
CP	Centre patronal
KöV	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV

CTP	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics
CTP	Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
RAILplus	RAILplus
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals Syndicat du personnel des transports Sindacato del personale del trasporti
SSR CSA	Schweizerischer Serniorenrat Conseil suisse des ainés Consiglio svizzero degli anziani
Transfair	Transfair
VCS ATE ATA	Verkehrs-Club der Schweiz Association transports et environnement Associazione traffico e ambiente
VöV UTP UTP	Verband öffentlicher Verkehr (VöV) Union des transports publics Unione dei trasporti pubblici