

voyage



VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

1 | 2015 | février

Informations de l'Union



Dans six mois, nous y serons: le SwissPass, la clé vers un accès aux transports publics simple, convivial et moderne, sera lancé le 1^{er} août 2015.

Essai pilote de l'AG du soir

3

Un AG du soir va être testé dans un projet pilote à partir du 1^{er} février. Valable six mois, il sera proposé pour quatre segments de clients.

Comment recruter du personnel pour les TP?

4

Le colloque de l'UTP «Le marketing du personnel aujourd'hui dans les TP» a montré comment les ET peuvent recruter du personnel de manière créative.

ZBMS: le RhB prend la direction des opérations

7

L'OFT a fixé un standard pour le contrôle de la marche des trains à voie métrique et spéciale et a désigné le RhB à la fonction de gestionnaire du système.

SwissPass: son succès dépend de nous tous

Le point fort de l'année 2014 a été clairement l'immense succès du projet FAIF en votation (9 février). Celui-ci confirme d'un côté le soutien des électeurs de toute la Suisse en faveur de transports publics performants, mais contraint de l'autre la branche à se concentrer davantage encore sur les besoins de ses clients. Car, pour ces derniers, la constance est synonyme de recul. Ainsi, pour pouvoir atteindre l'optimum du point de vue de la clientèle, notre branche doit collaborer de façon encore plus intense et plus coordonnée.

En effet, si le SwissPass en était encore à un stade plus ou moins «théorique» à la fin 2014, nous allons cette année passer aux choses sérieuses: la nouvelle carte sera lancée dans toute la Suisse dans six mois, le 1^{er} août 2015. Alors que l'on a beaucoup dit et lu à son sujet, un élément reste pour moi essentiel: le SwissPass n'est pas une révolution, mais il constitue une base centrale pour de possibles développements. Et c'est justement comme «tremplin» qu'il faut le concevoir. Ni plus, ni moins. Ne minimisons donc pas cette étape!

Il ne faut pas non plus oublier que le succès du SwissPass dépendra avant tout de la manière et de la force avec laquelle la branche des transports publics et chacune des entreprises de transport soutiendront ce projet et le feront avancer.

Cela demande du courage, mais aussi d'être prêt à s'engager dans quelque chose de nouveau. Oui, le SwissPass va entraîner des changements, aussi bien pour la clientèle que pour de nombreux collaborateurs des transports publics. Et il y aura d'autres changements par la suite. Ceux-ci sont néanmoins prévisibles et gérables. Il nous faut donc les aborder positivement. Innover requiert parfois un certain courage. Je souhaite donc que nous puissions le trouver ensemble afin de faire avancer les transports publics sur une voie positive. A cette fin, nous aurons aussi besoin de votre soutien dans tous les aspects opérationnels et conceptuels. Je me réjouis de cette année, en particulier du 1^{er} août, et je compte sur votre précieuse collaboration!

Ueli Stückelberger, directeur

Sommaire

«Un pas dans l'avenir des TP»: la branche est prête!	2
Le SwissPass arrive!	3
Recrutement de personnel dans les TP: un livre de recettes (incomplet)	4
Les nombreuses facettes du «marketing du personnel»	5
Un échange très apprécié au Forum sur l'efficacité énergétique	6
«Ride & Glide»: en transports publics sur les pistes	6
Contrôle de la marche des trains: le RhB reprend la gestion du système	7
Nouveau RTE «Rapport sur l'état du réseau»	8
La planification et l'approbation sont «simples»	8

Des changements au sein de votre personnel?

La rédaction rend brièvement compte des changements de personnel dans la branche des transports publics et au sein des autorités ou des organisations partenaires. Vous avez des changements à annoncer au sein de votre direction? Vous souhaitez communiquer des mutations effectuées dans votre entreprise? Annoncez-nous les changements au sein de votre personnel (à roger.baumann@utp.ch), la rédaction effectuera une sélection et rédigera les textes. Merci pour votre participation.

A venir

Judi/vendredi
10/11 septembre 2015
Assemblée générale UTP 2015
Lieu: Zurich

Mardi 8 décembre 2015
Manifestation «Un pas dans l'avenir des TP»
Lieu: Berne

Pour plus d'informations:
www.utp.ch/manifestations

«Un pas dans l'avenir des TP»: la branche est prête!

Le colloque de décembre 2014 visait à informer les participants sur l'avancement des principaux projets de la branche dans les domaines de la vente et de la distribution. L'accent était mis cette fois sur le lancement du SwissPass prévu pour l'été 2015.

Le directeur de l'UTP Ueli Stückelberger a constaté avec satisfaction que la branche était prête à franchir ce pas important vers un système de billetterie simple et en accord avec son temps. Le SwissPass n'est pas une révolution, a précisé Stückelberger, et la Suisse n'a pas non plus besoin d'une révolution, mais d'une solution simple et conviviale que l'on puisse développer en commun. «La haute qualité des transports publics suisses nous contraint à éviter les expériences hasardeuses et à agir plutôt par étapes et de façon coordonnée. Le succès du SwissPass dépend de chacune des 240 entreprises de transport concernées», a-t-il déclaré devant une assemblée de 170 participants.

Ueli Stückelberger espère que la branche aura à l'avenir plus d'audace pour innover, en intégrant par exemple de nouveaux assortiments ou d'autres services partenaires au SwissPass. Il est pour lui également important que l'on comprenne qu'il n'est pas toujours possible d'établir un business case strict pour chaque projet.

Le chef du projet SwissPass, Bernd Nagel, a quant à lui présenté les principaux jalons à atteindre d'ici au lancement officiel et évoqué l'essai pilote réjouissant réalisé par la Zentralbahn en automne dernier: «Les nouveaux processus de contrôle et de vente ont fait leurs preuves – il ne reste plus que les finitions». Alors que les derniers six mois portaient principalement sur le choix des appareils de contrôle, les prochains seront consacrés à la formation du personnel de contrôle et de vente afin que celui-ci soit fin prêt au moment du lancement du SwissPass.

Stephan Brode a présenté une innovation intéressante et déjà récompensée, qui a été développée par la branche: l'application Ticket du TNW. L'appli, qui permet d'acheter simplement et confortablement des billets ordinaires et des cartes journalières, éblouit par sa facilité d'utilisation. Et cela se confirme aussi dans les chiffres: l'application a déjà été téléchargée par 14 000 clients, et jusqu'à 1 000 billets sont achetés chaque jour via ce nouvel outil.

D'autres thèmes ont également été abordés, comme l'élargissement de l'assortiment de TP (projet MIPSO) présenté par David Blatter, avec pour élément central le nouveau ClipAbo qui permettra aux clients de composer un abonnement de TP sur mesure en combinant des zones



Le directeur de l'UTP Ueli Stückelberger souhaite de la part des ET un peu plus d'audace pour les innovations.



Un élément récurrent dans tout colloque de l'UTP: le réseautage et les échanges en coulisses.

communautaires et des parcours, et l'abo PLUS, avec lequel les clients de l'abonnement demi-tarif pourront acheter à un prix préférentiel 20 ou 30 jours AG.

Pour rendre tout cela possible, les TP ont besoin de systèmes fiables et extensibles, lesquels sont élaborés dans le cadre du projet Futur système de prix (ZPS). Le chef de ce projet, Andreas Fuhrer, a ainsi présenté le premier résultat «visible» d'un essai pilote mené à Zoug – à savoir le premier billet imprimé à partir de la Plateforme TP.

sabine.kraehenbuehl@utp.ch, 031 359 23 57

Edition 2015

La prochaine édition de «Un pas dans l'avenir des TP» aura lieu le mardi 8 décembre 2015.

Le SwissPass arrive!

Depuis octobre 2014, quelque 300 clients fictifs et les collaborateurs des transports publics testent le SwissPass sous toutes ses coutures. Différents scénarios de vente, de contrôle et de production sont simulés. Dans l'ensemble, le déroulement du test pilote donne jusqu'ici satisfaction. Un point central dans l'agenda du SwissPass est le lancement de la formation des modérateurs pour le personnel de vente et de contrôle.

Depuis octobre dernier, la Zentralbahn, CarPostal SA et les CFF testent le SwissPass en conditions réelles afin d'en éliminer les éventuels «défauts de jeunesse» d'ici à son lancement.

Quelque 300 clients fictifs recrutés par l'équipe de projet ont pour mission de simuler divers scénarios de contrôle et de vente. Ils testent par exemple le premier achat d'un AG ou d'un demi-tarif au guichet, l'ouverture d'un compte client sur www.swisspass.ch ou la participation à des voyages test pour le contrôle électronique. Cette phase permet aussi de tester la recherche de clients sur l'appareil ainsi que le contrôle des billets électroniques à code-barres et des titres de transport transitoires.

Premier constat: le test pilote se déroule bien et fournit des informations importantes

Il dure jusqu'en mars 2015. Les expériences réalisées jusqu'ici sont très positives: 304 premiers achats ont été effectués et 180 prestations supplémentaires ont été vendues. En outre, plus de 300 cartes SwissPass ont été produites par la société Trüb. La collaboration avec les partenaires contractuels se déroule dans de bonnes conditions.

Par ailleurs, trois voyages test ont été organisés par les CFF, un par la Zentralbahn et un CarPostal SA, le tout impliquant une centaine de clients fictifs. Conclusion: le contrôle gagne en qualité mais dure un peu plus longtemps. La majorité du personnel de contrôle amené à réaliser ces tests s'est montré satisfaite par les appareils

utilisés. Les processus de vente et de production fonctionnent très bien dans l'ensemble, mais quelques adaptations sont requises dans certains domaines. Les points à améliorer sont traités en continu. Les clients test en ont jusqu'à présent décelé environ 300, parmi lesquels le manque de stabilité du logiciel de contrôle et la qualité insuffisante des photos en cas de reprise d'anciennes photos.

La prochaine étape consistera à tester les prestations supplémentaires et les processus de résiliation ainsi que «l'implémentation dans le noyau», c'est-à-dire l'intégration du logiciel de contrôle dans le système de caisse des TPF.

L'une des principales étapes à franchir en vue de l'introduction du SwissPass l'été prochain était le lancement de la formation des modérateurs pour le personnel de vente et de distribution début janvier. Les modérateurs sont des personnes clés au sein des entreprises de transport qui seront chargées de transmettre leurs connaissances aux collaborateurs de leur propre entreprise. Au total, 12 formations pour la distribution et 18 pour le contrôle sont organisées dans divers lieux en Suisse, allant de Lausanne à Bellinzone. Les cours sont proposés en allemand, en français et en italien. Les entreprises de transport qui ne sont pas encore inscrites à un cours trouveront les dates actuelles dans l'Extranet de ch-direct. Veuillez envoyer vos questions et remarques directement à l'auteur du présent article.

sabine.kraehenbuehl@utp.ch, 031 359 23 57

Essai pilote de l'AG du soir dès le 1^{er} février 2015

Après de longues négociations, la branche des TP et le Surveillant des prix sont parvenus l'été dernier à un accord à l'amiable sur les mesures tarifaires 2014. Cet accord prévoyait entre autres de lancer en 2015 un essai pilote pour un «AG du soir» valable de 19 heures à la fin de l'exploitation. Cet essai pilote va débiter le 1^{er} février 2015 et durera six mois. Le prix de l'AG du soir adulte est de 490 francs en 2^e classe et de 800 francs en 1^{re} classe. Pour les enfants, il coûtera respectivement 220 et 370 francs. L'AG du soir sera proposé aux enfants, aux jeunes, aux seniors et aux adultes.

Un meilleur taux d'occupation aux heures creuses et une meilleure utilisation du potentiel du trafic de loisirs sont des thèmes centraux depuis longtemps pour les transports publics. Différentes approches ont été discutées et examinées ces derniers temps au sein de la branche. L'accord à l'amiable avec le Surveillant des prix et l'essai pilote qui y est lié ne constitue qu'un élément de ces discussions.

Prix et modalités

La branche a donné son feu vert pour un tel essai à la fin 2014 et en a fixé les modalités ainsi que les prix. Personnel et non transmissible, l'AG du soir sera vendu pendant trois mois entre le 1^{er} février et le 30 avril 2015 pour une durée de validité de six mois. Il se décline en AG adulte, senior, junior et enfant. Le supplément de nuit sur les lignes de RER et d'entreprises urbaines qui en exigent un n'est pas compris. L'essai pilote se terminera à la fin octobre 2015 et sera ensuite évalué. En fonction des enseignements tirés, les organes du Service direct décideront de l'introduction définitive d'un tel AG du soir.

roger.baumann@utp.ch, 031 359 23 15



Lecteur du SwissPass testé en pratique – le déroulement du test donne satisfaction.

Recrutement de personnel dans les TP: un livre de recettes (incomplet)

Ce serait tellement simple si, pour le recrutement de personnel, il existait une recette infallible comme celles de Betty Bossi. Ce n'est malheureusement pas le cas actuellement. Des ingrédients permettent cependant de favoriser le succès dans ce domaine, et certains d'entre eux ont été présentés lors d'un colloque spécialisé des ressources humaines de l'UTP. Nous vous donnons ici un aperçu de ces exemples de «meilleure pratique», sans aucune prétention d'exhaustivité.



Les moyens assurant le succès du recrutement de personnel dans le monde des transports publics sont multiples.

Le premier exemple est celui de l'Union des transports publics elle-même et poursuit l'idée selon laquelle «les apprentis d'aujourd'hui sont les collaborateurs de demain». L'UTP forme depuis de nombreuses années des employés de commerce dans son secrétariat de Berne. Cinq anciens apprentis y travaillent désormais en tant qu'employés dans différents secteurs. Certains ont été engagés après la fin de leur apprentissage, et d'autres sont revenus au sein de l'UTP après des expériences dans d'autres entreprises. Ceci est uniquement possible parce que l'apprentissage à l'UTP est resté un bon souvenir et que les contacts avec les apprentis ont toujours été maintenus.

Les places d'apprentissage et les collaborateurs sont précieux

La base d'un retour ultérieur est posée au terme de l'apprentissage en communiquant clairement: «Ta postulation chez nous serait la bienvenue». De même, des postes à temps partiel contribuent à conserver dans l'entreprise les professionnels qui y ont été formés. En cas de sécheresse du marché, les entreprises doivent former elles-mêmes leur relève. Les TP proposent par exemple plus de quarante places d'apprentissage dans

différents métiers à Renens. Sous le slogan «les collaborateurs recrutent des collaborateurs», de nombreuses entreprises informent au sujet des postes à pourvoir par l'intermédiaire des canaux de communication internes, comme les journaux du personnel, les panneaux d'affichage dans l'entreprise, les mailings aux collaborateurs, les annexes à la fiche de salaire ou les offres d'emploi sur l'Extranet des entreprises. Le site Internet de CarPostal Suisse SA comporte un important secteur dédié au recrutement de personnel de conduite. Les journées découverte permettent aux personnes intéressées de se faire une idée du quotidien vécu au volant d'un car postal et constituent dans le même temps la porte d'entrée vers la procédure de candidature. CarPostal Suisse SA est en outre depuis quelque temps présent avec un stand au Truck-Festival d'Interlaken afin d'informer et de conseiller les chauffeurs intéressés par une place de travail dans l'entreprise.

Les Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) cherchent des conductrices de tram à travers une campagne ciblée dans des branches du secteur des services comme le commerce de détail, la gastronomie ou la coiffure. Les CFF ont également d'importants besoins dans certaines catégo-

ries de personnel. Ils recherchent des chef(fe)s de circulation des trains, des mécanicien(ne)s de locomotive, des spécialistes de l'IT ou des spécialistes des finances au moyen d'instruments et de campagnes spécifiques.

La créativité ne coûte pas grand-chose

Les transports régionaux de Baden-Wettingen (RVBW) partent du principe que des nouveaux collaborateurs potentiels se trouvent parmi leurs voyageurs et annoncent les postes vacants par haut-parleur dans les bus. Les transports publics lucernois (vbl) exploitent leur propre auto-école. En étroite collaboration avec l'assurance-invalidité et l'assurance-chômage, ils conduisent des personnes en réorientation professionnelle vers le permis de conduire de la catégorie D. Les formations sont financées pour une grande part par les assurances sociales. Parmi ces personnes, les vbl engagent celles qui leur conviennent, tandis que les autres quittent l'entreprise après leur formation avec une nouvelle qualification et poursuivent leur chemin sur le marché du travail.

Certaines entreprises de transport proposent des vidéos sur Internet. Les VBZ sont allés plus loin: les supérieurs de l'entreprise y font de la publicité en vidéo à l'intention de leurs futurs collaborateurs potentiels.

Les personnes en recherche d'emploi trouvent un formulaire de postulation en ligne sur le site Internet des Transports publics genevois. De leur côté, les Verkehrsbetriebe Zürichsee Oberland donnent des conseils de candidature et mettent à disposition un modèle de curriculum vitae. En dehors des TP, certaines entreprises organisent même des formations spécifiques à la procédure de candidature durant des foires professionnelles afin de permettre aux employeurs de se démarquer de la concurrence.

Pour les personnes cherchant un poste, rien n'est plus irritant qu'un processus de postulation interminable, le silence du futur employeur durant des semaines et le fait d'ignorer où en est la procédure et si l'on est encore en course. login formation professionnelle organise à cette fin une sorte de «speed dating des places d'apprentissage». L'idée est la suivante: raccourcir les processus de façon à ce que les candidats sachent très rapidement s'ils obtiennent la place.

Ce qui m'appartient ne me coûte rien

Les bus et les trams des TPG servent de supports publicitaires pour les campagnes de recrutement de personnel, à l'instar des locomotives, bus et trams pour les places d'apprentissage de

login formation professionnelle SA. Les bâtiments et arrêts des TP se trouvent souvent à des emplacements fortement fréquentés. Y placer des bannières ou des affiches constitue une publicité relativement bon marché.

Une approche totalement différente: des entreprises ancrées sur le plan régional s'engagent dans des associations professionnelles et les experts d'examen obtiennent un aperçu des nou-

veaux entrants sur le marché durant les épreuves. Les personnes intéressantes sont ainsi facilement identifiables et peuvent ensuite être approchées activement.

Pour conclure: si les candidats ont affaire durant la procédure à des personnes chez lesquelles ils sentent le plaisir de travailler pour leur employeur, l'effet sera bien plus efficace que la plus belle brochure en papier glacé. Les vidéos

d'entreprise mettant en scène des collaborateurs peuvent transmettre une belle image. A cette fin, il vaut la peine de choisir des collaborateurs crédibles et authentiques. Comme expliqué en introduction, cet aperçu doit vous inciter à faire preuve d'innovation et de créativité en matière de marketing du personnel. Jetez-vous à l'eau!

urs.strebel@utp.ch, 031 359 23 42

Les nombreuses facettes du «marketing du personnel»

La commission Ressources humaines (CRH) de l'UTP a organisé en novembre 2014 à Olten un colloque spécialisé sur le thème «Le marketing du personnel aujourd'hui dans les TP». Quelque 70 personnes y ont participé afin d'obtenir des informations de première main de la part d'intervenants compétents venus de Suisse et de l'étranger.

Le programme a été conçu par l'animateur du colloque Jörg Buckmann, vice-président de la CRH et responsable de la gestion du personnel des VBZ, en collaboration avec ses collègues de commission Franziska Jermann (BLS) et Stephanie Rielle (RhB). Ils sont parvenus à obtenir la présence de spécialistes compétents en matière de recrutement.

Les approches et les points centraux des exposés n'étaient pas seulement divers, mais ils traitaient pour certains de solutions tout à fait différentes les unes des autres, voire contradictoires. Certains exemples nécessitant le recours à d'importantes ressources ont ainsi été donnés, alors que d'autres s'en tenaient au principe «peu de charges pour de grands effets».

Utiliser les smartphones et les tablettes

Aux côtés des formes classiques d'acquisition de personnel (bourse d'emploi, propre site Internet, annonces, marketing dans les hautes écoles, foires professionnelles), les nouvelles technologies rendent également possibles de nouvelles méthodes. Toujours plus de personnes recherchant un poste utilisent par exemple des appareils mobiles comme les smartphones et les tablettes. Conséquence logique: les employeurs doivent examiner si leur site Internet et les offres d'emploi qui y figurent sont compatibles avec les appareils mobiles.

De plus, de nouvelles plateformes apparaissent régulièrement pour les offres et la recherche d'emploi, alors que les plateformes existantes sont adaptées à d'autres usages. Les pages Facebook de collaborateurs peuvent par exemple contribuer à diffuser les offres d'emploi d'entre-

prises à un large cercle de personnes potentiellement intéressées. Permettez-nous la question suivante: combien de plateformes votre entreprise occupe-t-elle? Et savez-vous ce que l'on dit de votre entreprise sur kununu.com?

Le colloque a mis en lumière toute une série d'autres questions que les entreprises ou leurs responsables des RH devraient se poser. Recourez-vous à l'«active sourcing», c'est-à-dire l'approche active de collaborateurs potentiels comme le faisaient par le passé les chasseurs de têtes? Utilisez-vous des codes QR? Avez-vous déjà pensé à utiliser Google Ad Words pour votre recherche de personnel? Utilisez-vous Xing et LinkedIn pour faire la publicité de vos postes ou afin de rechercher d'éventuels nouveaux collaborateurs? Le recrutement fait-il partie des tâches de vos collaborateurs du personnel ou avez-vous déjà des spécialistes?

D'autres questions doivent être clarifiées. Par exemple, votre site Internet est-il optimisé pour les moteurs de recherche? Vos offres d'emploi apparaissent-elles dans les premières places des moteurs de recherche? Un test intéressant à ce sujet: à la fin novembre, en effectuant sur Google la recherche «cherche poste de chauffeur de bus en Suisse», CarPostal était la première entreprise de TP à apparaître dans les résultats en allemand, et ceci à la 6^e place. La même question en français donnait également CarPostal comme meilleur résultat. Vous trouverez davantage d'informations concernant ce thème et ces questions dans les exposés à l'adresse:

www.utp.ch/marketing-du-personnel-tp

urs.strebel@utp.ch, 031 359 23 42

Scuol remporte le prix FLUX 2014

Scuol a remporté l'édition 2014 du prix «FLUX – Nœud de communication d'or». Le chef-lieu de la Basse-Engadine poursuit résolument son objectif de rendre les transports publics attractifs et d'optimiser la chaîne des différents modes de transport. Placé sous le thème du «meilleur système de transports publics dans un site touristique de montagne», le prix a été décerné pour la huitième année consécutive et récompense un nœud de communication exemplaire.

Les lieux touristiques en lice devaient être situés en montagne et présenter une connexion optimale des différents transports publics aux remontées mécaniques. Les communes devaient donc faire des efforts en faveur des touristes voyageant en transports publics. Un jury d'experts a nommé cinq nœuds de communication parmi les 57 initialement proposés: Champéry, Lenzerheide, Nendaz, Scuol et St-Moritz. A cet égard, il a pris en compte la brièveté des correspondances, la sécurité, la signalétique ainsi que la physiognomie et l'aménagement des espaces publics.

Plaque tournante en Basse-Engadine

En tant que chef-lieu de la Basse-Engadine, Scuol remplit différentes fonctions dans le domaine social, culturel et touristique. Depuis l'ouverture du tunnel de la Vereina, la région est accessible beaucoup plus rapidement, et les responsables de Scuol ont utilisé cet avantage de manière ciblée au cours des dernières années. Les offres des transports publics ont donc été régulièrement renforcées et des solutions innovantes ont été introduites.

A la gare se rejoignent le train, CarPostal et les transports locaux, tandis que les remontées mécaniques de Motta Naluns sont accessibles à pied. Les voyageurs peuvent accéder à l'offre de transports sans encombre via un concept architectural convaincant et une bonne signalétique. Le fait que les acteurs concernés à Scuol – la commune, les entreprises de transport, l'organisation du tourisme et l'hôtellerie – travaillent depuis longtemps ensemble est décisif pour le développement de l'offre de transports.

roger.baumann@utp.ch, 031 359 23 15

Un échange très apprécié au Forum sur l'efficacité énergétique

Le Forum sur l'efficacité énergétique a eu lieu pour la deuxième fois à la fin octobre 2014. Au total, quelque 50 chefs de projet du domaine de l'efficacité et de la gestion énergétique dans les entreprises de chemin de fer et de tram se sont réunis dans les locaux de l'UTP pour un échange intense entre spécialistes.

En introduction, durant la matinée, l'OFT et l'OFEN ont donné des informations sur l'état de la stratégie énergétique des transports publics et sur les différents programmes d'encouragement des projets d'efficacité énergétique. Les participants ont ensuite suivi la présentation d'exemples de «meilleure pratique» de différentes entreprises de transport. Plusieurs entreprises avaient été sollicitées au préalable afin qu'elles présentent leurs projets, mais un bon nombre d'entre elles n'étaient pas encore prêtes à le faire à ce moment-là, raison pour laquelle les exemples pratiques provenaient principalement des CFF et du BLS. Une remarque intéres-

sante concernant la facturation de l'énergie en fonction de la consommation a été émise par les CFF et le BLS. Ueli Kramer (CFF) a pour sa part évoqué la gestion dynamique de la consommation sur une partie de la flotte du RER zurichois. L'aspect scientifique a été abordé par Andrea Grüniger, du bureau de conseil Grüniger Plus, avec son étude d'ensemble sur l'efficacité énergétique des chauffages d'aiguillages.

Une pérennisation expressément souhaitée

La deuxième partie a été consacrée à l'approfondissement de différents thèmes en petits groupes de discussion, par exemple la forma-

tion, le soutien technique des mécaniciens de locomotive, l'optimisation énergétique des bâtiments, l'infrastructure des voies, le matériel roulant ou les critères d'efficacité énergétique dans l'achat de véhicules. La manifestation s'est conclue par une visite du centre d'approvisionnement en courant de traction des CFF à Zollikofen, puis par un apéritif.

Au terme du colloque, les participants se sont dits satisfaits et ont fait savoir que cette forme d'échange était précieuse. Une nouvelle édition du forum l'année prochaine a été expressément souhaitée. Afin de proposer un programme intéressant et diversifié en 2015, nous appelons toutes les ET à présenter leurs projets. La visite d'un projet en particulier est également prévue, et les organisateurs recueillent volontiers des propositions à cette fin.

laura.schmid@utp.ch, 031 359 23 44

«Ride & Glide»: en transports publics sur les pistes

Ride & Glide: tel est le nom du guide de l'ATE qui informe dans le détail sur le trajet en transports publics vers 180 destinations de sports d'hiver et les offres destinées aux voyageurs. Le site indique entre autres la durée du voyage, le nombre de changements, le prix des billets combinés train/forfait de ski ou la location de skis.

Pour la cinquième année déjà, l'ATE présente son guide en ligne «Ride & Glide – Destination les pistes, en train et en bus». Le site Internet interactif offre une aide complète et montre à quel point il est simple de se rendre en mon-

tagne en TP. Fait peu surprenant, les liaisons ferroviaires sont nettement meilleures que ce que beaucoup pensent. Mais les TP s'en sortent également bien en termes de durée de voyage et de coût: plus de la moitié des stations de sports

d'hiver examinées par l'ATE sont accessibles aussi vite en TP qu'en voiture, et les TP sont même plus rapides dans certains cas. Le gain de temps en TP par rapport à la voiture est par exemple d'une heure et 24 minutes entre Berne et Saas-Fee, de 48 minutes entre Berne et Zermatt et de 22 minutes entre Coire et Scuol.

Des conseils complets

Le guide «Ride & Glide» de l'ATE offre des informations complètes sur 180 stations de ski. Il donne des renseignements quant à l'itinéraire et à la durée du voyage et indique le temps nécessaire au parcours à pied ou en bus local entre le dernier arrêt de TP et la station de départ. Toutes les informations et tous les conseils sont à l'adresse www.rideandglide.ch.

roger.baumann@utp.ch, 031 359 23 15

Sans stress et sans bouchons sur les pistes – le guide «Ride & Glide» contient toutes les informations utiles.



Contrôle de la marche des trains: le RhB reprend la gestion du système

Afin de maintenir le niveau de sécurité, plusieurs chemins de fer à voie métrique sont voués à remplacer ou compléter leurs systèmes de contrôle de la marche des trains. Pour économiser des coûts à long terme, l'OFT a fixé au 15 août 2013 un standard pour le contrôle de la marche des trains à voie métrique et spéciale (ZBMS). L'application du standard exigeait un gestionnaire du système qui élabore les bases requises et assure la coordination entre les différents acteurs. La direction de l'OFT a nommé le Chemin de fer rhétique (RhB) à cette fonction à partir du 1^{er} janvier 2015.

Le gestionnaire du système est chargé d'élaborer les mesures, les prescriptions et les décisions nécessaires à l'introduction, à la mise en œuvre et au développement du standard ZBMS. Il a notamment pour but

- d'empêcher l'émergence de solutions incompatibles
- de permettre l'interchangeabilité du matériel roulant
- d'éviter de dépendre d'un seul fournisseur
- d'assurer la disponibilité à long terme des composants

Par ailleurs, il a pour tâche de déceler les problèmes ou les risques que les entreprises ferroviaires pourraient rencontrer pendant la mise en œuvre du standard ZBMS. Il veille à ce que les entreprises ferroviaires n'engagent pas de dépenses inutiles et multiples en vue de la mise en œuvre du standard ZBMS pendant toutes les phases de cycle de vie du système en Suisse, et à limiter au maximum les tâches de coordination entre les entreprises ferroviaires et les tiers partenaires.

Le catalogue de tâches comprend

- l'établissement des bases de planification générales
- l'élaboration des prescriptions nécessaires pour les processus d'exploitation
- l'élaboration des prescriptions régissant l'entretien du système
- la consolidation et le développement du standard ZBMS
- la coordination entre les différents acteurs (entreprises de chemin de fer, fournisseurs, bureaux d'ingénieurs, associations, OFT)
- l'organisation de manifestations visant à informer

Le gestionnaire du système est par ailleurs tenu de mettre en place un Management Board et un Technical Board; la constitution de ces deux comités doit être représentative, ce qui permet la participation de toutes les unités directement impliquées dans la mise en œuvre. Le Manage-

ment Board (MB ZBMS) s'est formé à partir de l'ancien conseil de direction ZBMS de l'OFT et le Technical Board (TB ZBMS) de l'ancien groupe de travail ZBMS de l'UTP. Les deux nouveaux comités sont placés sous la conduite



La nouvelle Eurobalise ZBMS à la FW.

du gestionnaire du système. Les membres des anciens groupes de travail recevront le renfort des personnes intéressées qui se sont annoncées lors du sondage lancé par l'UTP le 26 août 2014. L'UTP est membre du MB ZBMS afin d'y défendre les intérêts des chemins de fer non représentés et d'assurer le lien avec ses groupes d'experts. Le gestionnaire du système ZBMS a désigné l'interlocuteur suivant: Rhätische Bahn AG, Systemführerin ZBMS; CH-7002 Coire. Pierre-Yves Kalbfuss; tél. +41 81 288 24 05; p.kalbfuss@rhb.ch. Vous trouverez tous les détails à ce sujet sur le site de l'OFT: www.bav.admin.ch/grundlagen/03708/04359/index.html?lang=fr

Dissolution du groupe de travail ZBMS de l'UTP

Avec l'entrée en fonction du gestionnaire du système RhB, le groupe de travail ZBMS du

groupe d'experts Electrotechnique devient superflu et est dissous, c'est-à-dire qu'il poursuit ses tâches au sein du Technical Board ZBMS. Le groupe de travail s'était réuni pour la première fois le 6 mars 2008. Dans une première phase, il avait élaboré en plus de 20 séances un catalogue d'exigences, une analyse des risques avec un plan d'utilisation, publié le RTE 25036 et mené diverses études de marché. Les intérêts très divergents des chemins de fer impliqués avec ZSL 90, ZSI 127 et ZSI/ZST 90 ont nécessité en 2012 la création d'un nouveau groupe de travail avec de nouvelles tâches.

Ce groupe de travail conduit par l'OFT a participé activement à l'élaboration du standard ZBMS. Dans le cadre d'une dizaine d'ateliers, les bases du standard ZBMS ont été posées,

définies et mises en vigueur par l'OFT à la mi-août 2013. Lors de sa douzième et dernière séance, le groupe de travail ZBMS a été dissous. Informations à ce sujet: www.utp.ch/groupes-experts-groupes-travail

Les conditions mises en place grâce au gestionnaire du système sont bonnes pour réaliser les objectifs visés avec le standard ZBMS. L'UTP remercie toutes les personnes qui, par leur engagement, ont mené le standard ZBMS à son stade actuel et souhaite au gestionnaire du système et aux nouveaux comités plein succès dans la réalisation de leurs objectifs.

urs.walser@utp.ch, 031 359 23 13

Nouveau RTE «Rapport sur l'état du réseau»

La nouvelle réglementation «Rapport sur l'état du réseau» a été publiée comme standard commun pour la branche dans le cadre de l'Ouvrage de référence matière de technique ferroviaire (RTE). Elle définit les exigences minimales fixées en commun auxquelles les rapports sur l'état du réseau doivent répondre.



Dans le rapport sur l'état du réseau des gestionnaires d'infrastructure, les éléments de l'installation sont évalués et répartis dans des classes d'état.

Sous la direction de la commission Infrastructure (CIS) de l'UTP et en accord avec l'Office fédéral des transports (OFT), un groupe de travail RTE s'est attelé à l'élaboration de la réglementation D RTE 29900 «Rapport sur l'état du réseau». Les travaux ont commencé au printemps 2014 et se sont déroulés à partir des bases fournies par la CIS et selon les consignes de l'Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire. En automne, le document a été soumis aux futurs utilisateurs pour prise de position. La première édition a été achevée à la fin de l'année, après l'intégration de nombreux compléments proposés lors de cette consultation.

Ligne directrice à l'intention des représentants politiques

Ce document diffère des autres réglementations RTE du fait qu'il n'aborde pas uniquement les aspects techniques et opérationnels. En tant

qu'instrument de pilotage, il explique en effet comment les moyens d'infrastructure sont utilisés et fournit des directives claires sur leur entretien à l'intention des représentants politiques. A des fins d'uniformisation, le standard fixe les exigences minimales posées aux futurs rapports sur l'état du réseau.

Les rapports analysent les indices techniques et financiers et les mettent en relation. Ils renseignent ainsi sur l'état actuel des installations d'infrastructure et indiquent les futures mesures à prendre. Pour les réseaux simples, les gestionnaires d'infrastructure (GI) peuvent aussi établir un rapport plus élémentaire. Le standard facilitera la comparaison entre les rapports des différents GI. Il sera ainsi plus simple pour l'OFT d'établir le rapport périodique du réseau suisse en vertu de la loi sur les chemins de fer (LCdF). Les CFF appliqueront les nouveaux critères pour la première fois dans leur rapport sur l'état du réseau 2015 (à paraître en 2016). Le standard sera complété au gré des expériences réalisées lors de l'établissement des premiers rapports et adapté en conséquence.

La réglementation D RTE 29900 «Rapport sur l'état du réseau» a été publiée en français et en allemand. Les entreprises de chemin de fer peuvent télécharger les documents RTE publiés au format PDF dans l'Extranet de l'UTP à l'adresse www.utp.ch/acces-rte, et les tiers sur le Webshop RTE à l'adresse www.rte.utp.ch. Il est également possible de les commander en version papier.

Les remarques concernant le contenu des réglementations RTE peuvent être adressées par e-mail à RTE@utp.ch. Votre précieux soutien contribue à maintenir l'Ouvrage de référence en conformité avec l'état de la technique.

martin.strobel@utp.ch, 031 359 23 16

La planification et l'approbation sont «simples»

Au regard de l'augmentation des projets de construction complexes, l'UTP a organisé en novembre 2014 à Berne un colloque intitulé «Best Practice dans la planification et l'approbation». La manifestation a remporté un franc succès: plus de 100 participants ont fait le déplacement, et les échos ont été positifs dans l'ensemble.

Les nombreux exposés donnés par l'OFT, les entreprises de transport et une société de conseils ont fourni plusieurs exemples tirés de la pratique, et les personnes présentes ont participé activement aux discussions. Les chefs de projets et les spécialistes des autorités d'approbation ont ainsi bénéficié de nombreuses occasions durant les deux ateliers et les pauses pour échanger et élargir leur réseau.

Optimiser et répartir les tâches

Les exposés avaient entre autres pour but de montrer à quel point il est utile pour toutes les parties prenantes d'impliquer les autorités suffisamment à l'avance dans les procédures d'approbation des plans, en particulier lors de projets complexes. Le déroulement détaillé de la procédure et les ressources nécessaires peuvent ainsi être planifiés en collaboration avec le service d'approbation.

Cela permet aussi d'optimiser à l'avance la conception du projet par un découpage judicieux en sous-projets et, le cas échéant, de prendre des décisions intermédiaires. Il est aussi possible de clarifier dès le début quelles sont les lois, normes et directives applicables et d'augmenter ainsi la sécurité juridique et constituer un dossier de haute qualité. Par ailleurs l'utilisation de dossiers standard doit aider à maintenir la haute qualité et ainsi à accélérer la procédure. Enfin, il serait utile de d'accentuer l'échange de connaissances entre les chemins de fer.

Tous les exposés sont disponibles au téléchargement sur: www.utp.ch/Best-Practice-PGV-f

laura.schmid@utp.ch, 031 359 23 44

Union des transports publics UTP

Dählhölzliweg 12
CH-3000 Berne 6
Téléphone 031 359 23 23
Fax 031 359 23 10
www.utp.ch, info@utp.ch

Rédaction

Roger Baumann, tél. 031 359 23 15
roger.baumann@utp.ch

Conception et layout

Rahel Bisesti, Angela De Stefano, UTP

Traduction française

Bruno Galliker, Sylvie Schneuwly, UTP

Impression

Rub Media AG
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern

Tirage

1200 allemand, 500 français

Prochaine édition

Mai 2015