

voyage

VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

2 | 2015 | mai

Informations de l'Union



Lancement auprès des clients pionniers dans tout juste un mois et officiellement le 1^{er} août 2015: le SwissPass offre un accès simple, convivial et d'avenir aux transports publics et à d'autres services partenaires.

SwissPass: les principaux faits 4

On a lu beaucoup de choses sur le SwissPass ces dernières semaines – pas toujours vraies. Voici les principaux faits en bref.

Nouveau cursus: spécialiste en TP 5

login propose une formation continue intéressante: «spécialiste en transports publics». Elle s'achève par l'examen professionnel organisé par l'UTP.

Les normes des chemins de fer sont en ligne 7

A la demande de plusieurs entreprises de chemin de fer, l'UTP a rassemblé sur une plateforme toutes les normes qui se fondent sur des réglementations souveraines.

L'UTP dit OUI à FORTA – le trafic d'agglomération doit avoir des moyens suffisants

Ces deux dernières années ont été marquées pour notre branche par le succès du projet FAIF, que nous avons porté dès les premières séances des commissions consultatives et jusqu'à la codirection de la campagne OUI à FAIF.

En utilisant le slogan «La Suisse a besoin de transports publics performants», l'UTP a montré à plusieurs reprises que la Suisse disposait d'un réseau ferroviaire attrayant, mais accueillant aussi toujours plus de passagers et de marchandises, ce qui le pousse aux limites de ses capacités. La solution s'appelait FAIF, qui garantit des fonds suffisants pour l'exploitation et l'entretien, pour augmenter la sécurité et aménager le réseau ferroviaire de façon adéquate.

Le travail de persuasion intense mené lors de la campagne s'est achevé, comme vous le savez, par un fort succès lors de la votation de février 2014, où 62 % des votants et tous les cantons sauf un ont dit OUI à FAIF.

A présent, c'est au tour de «FORTA», le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, d'être examiné par les politiciens. A l'instar de FAIF, FORTA doit assu-

rer un financement durable de l'exploitation et de l'entretien des routes. Une exigence que l'UTP soutient depuis le début, néanmoins sous des conditions très claires.

L'UTP estime en effet que la participation de la Confédération au financement du trafic d'agglomération doit être assurée sans limitation dans le temps, et ce au moins à la même hauteur qu'aujourd'hui. Il est donc impératif pour l'UTP que FORTA remplace le fonds d'infrastructure avec les programmes d'agglomération sans interruption, il faut absolument éviter tout déficit d'investissement!

L'UTP exige donc que le montant des contributions au trafic d'agglomération soit garanti juridiquement. Concrètement, cela signifie que le trafic d'agglomération doit obtenir au moins 280 millions de francs par an de FORTA.

J'espère que FORTA connaîtra le même succès pour les transports publics routiers que FAIF pour le rail.

Ueli Stüchelberger, directeur

Sommaire

| | |
|---|---|
| Le DETEC maintient la hausse du prix des sillons pour 2017 | 2 |
| L'UTP pour FORTA et des fonds suffisants pour les programmes d'agglomération | 3 |
| Nouveau directeur général aux tpg | 3 |
| Les principales questions-réponses au sujet du SwissPass | 4 |
| Cursus «spécialiste en transports publics» avec brevet fédéral | 5 |
| La formation en bref | 6 |
| CAS en génie ferroviaire – installations électriques: le 2 ^e cursus est planifié | 6 |
| La plateforme de normes ferroviaires de l'UTP est en ligne | 7 |
| Nouveau collaborateur chez ch-direct | 7 |
| Règlement RTE «Manuel des conducteurs de retour de courant et des mises à terre» | 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

Mardi 18 août 2015
Colloque d'échange de savoir et d'expériences 2015
 Lieu: Berne

Jeudi 10 et vendredi 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

Le DETEC maintient la hausse du prix des sillons pour 2017

La deuxième étape de la révision du prix des sillons annoncée par le Conseil fédéral doit amener 100 millions de francs par année à l'infrastructure ferroviaire suisse. L'UTP était inquiète de l'évolution des prix et du risque de retour des usagers du rail sur la route. Elle a donc envoyé un courrier à la conseillère fédérale Doris Leuthard pour demander un report de la hausse d'un ou deux ans en raison du franc fort et du bas prix de l'essence. La cheffe du DETEC a immédiatement rejeté cette proposition.

Le Conseil fédéral prévoit d'introduire en janvier 2017 une nouvelle hausse annuelle du prix des sillons de 100 millions de francs (après 2012). En soi, cela ne pose pas de problème puisque l'UTP soutient le principe fixé dans le cadre de FAIF selon lequel tous les acteurs doivent participer de façon adéquate au financement des transports publics, comme jusqu'ici. A travers le prix des sillons, les clients fournissent également une contribution importante pour garantir durablement la qualité des TP et la fiabilité de ses réseaux – un financement par les usagers tel que le Conseil fédéral le préconise. Depuis 2012, les entreprises de transport doivent reporter les hausses du prix des sillons à raison de 200 millions de francs par an sur la clientèle, sous la forme d'augmentations tarifaires. Après les négociations avec le Surveillant des prix, la hausse avait été alors fixée à 5,2% en moyenne.

Lettre au DETEC après décision du comité

Inquiet, le comité de l'Union a estimé que la hausse du prix des sillons pour fin 2016 arrivait à un très mauvais moment pour les transports publics, compte tenu de l'effet de la suppression du taux plancher du franc face à l'euro et

de la baisse du prix du pétrole et des voitures neuves. Il craint un retour des usagers du rail sur la route. Il a donc décidé de demander que la hausse du prix des sillons soit reportée d'un ou deux ans.

C'est un fait indéniable: des mesures tarifaires seront nécessaires en décembre 2016 pour financer les frais supplémentaires engendrés par la révision du prix des sillons prévue. Dans l'accord à l'amiable passé avec l'UTP en été 2014, le Surveillant des prix avait souligné cette nécessité. L'UTP considère néanmoins que, compte tenu du contexte actuel, il serait très difficile pour la clientèle d'accepter de telles adaptations tarifaires et elle redoute qu'une partie de la clientèle des TP se reporte sur la route. Dans sa réponse, la conseillère fédérale Doris Leuthard a néanmoins rejeté ces arguments, qu'elle ne trouve pas convaincants. D'un autre côté, il est intéressant de constater qu'elle est tout à fait prête à renoncer à l'augmentation prévue de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en raison des effets du franc fort.

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



Chaque train sera concerné par la hausse du prix des sillons prévue.

L'UTP pour FORTA et des fonds suffisants pour les programmes d'agglomération

La recette du succès du projet d'infrastructure ferroviaire FAIF, largement accepté par le peuple l'an dernier, devrait aussi fonctionner pour la route. Le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) vise à assurer un financement durable de l'exploitation et de l'entretien. L'UTP soutient le projet, mais exige des fonds suffisants pour les programmes d'agglomération – au moins à hauteur de 280 millions de francs par an.

L'augmentation massive du trafic et le fait que ni les autoroutes ni une partie des routes n'ont été construites pour accueillir le volume de trafic actuel entraînent un engorgement de l'infrastructure routière. Cette situation a pour conséquence d'augmenter les coûts d'exploitation et d'entretien et d'entraîner des problèmes de trafic dans la plupart des villes et des agglomérations. Les bus et, en partie, les trams des transports publics sont aussi concernés, puisque deux tiers des passagers des TP sont acheminés sur la route. Tandis que les dépenses augmentent, les véhicules qui consomment moins font reculer les recettes de l'impôt sur les huiles minérales. Le Conseil fédéral s'attend donc dès 2017 à un déficit d'environ 1,2 milliard de francs par an. Le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) vise à combler une part du déficit. Comme pour FAIF, on prévoit de financer avec FORTA l'entretien et l'aménagement du réseau des routes nationales ainsi que des mesures d'amélioration de l'infrastructure des transports dans les villes et les agglomérations par une caisse commune. Le fonds d'infrastructure actuel va être remodelé pour les projets d'agglomération. FORTA sera aussi inscrit dans la Constitution et illimité dans le temps.

Il sera alimenté par les recettes actuelles (supplément sur l'impôt sur les huiles minérales, vignette) d'une part, et par des recettes réaffectées ou nouvelles comme l'impôt sur les véhicules automobiles et un forfait sur les véhicules à propulsion alternative d'autre part.

Pour combler le déficit, les recettes de l'impôt sur les véhicules automobiles devront être versées à FORTA. En outre, le supplément sur l'impôt sur les huiles minérales devra être augmenté de 6 centimes par litre. Enfin, les propriétaires de voitures électriques et d'autres véhicules à propulsion alternative devront participer dès 2020 au financement de l'infrastructure routière à travers un forfait.

L'UTP soutient la création de FORTA

En 2014, la Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, la Conférence

des directeurs cantonaux des transports publics, l'Union des villes suisses, l'Association des communes suisses, l'UTP et la Litra ont communiqué leur soutien à FORTA lors d'une conférence de presse commune. L'UTP s'est alors clairement prononcée en faveur du nouveau fonds routier, tout en formulant deux exigences: le fonds doit être illimité dans le temps en disposant de fonds suffisants et soutenir le trafic d'agglomération au moins au niveau actuel.

Pour l'UTP, il est également important que la participation illimitée dans le temps de la Confédération au financement du trafic d'agglomération et au maintien de la substance des routes principales dans les régions de montagne et périphériques soit garantie – et ce au moins pour le même montant qu'aujourd'hui. Pour l'UTP, il est donc clair que FORTA doit remplacer sans interruption le fonds d'infrastructure avec les programmes d'agglomération, car il faut éviter tout déficit en matière d'investissement.

Le fonds d'agglomération permettra de financer par ex. des voies de bus séparées – afin que les bus circulent au lieu de rester bloqués dans les bouchons.

La position de l'UTP en quelques points

- Un mélange équilibré entre financement par les usagers et fonds de la Confédération a déjà fait ses preuves avec FAIF.
- Les programmes d'agglomération sont le moyen le plus efficace d'organiser les transports. Tous les usagers en tirent profit.
- Le niveau des contributions au trafic d'agglomération doit être garanti juridiquement – FORTA doit au moins fournir 280 millions de francs par an.
- Un financement durable est nécessaire: il faut donc augmenter le supplément sur l'impôt sur les huiles minérales d'au moins 6 centimes.
- Les prix des TP et du TIM doivent évoluer parallèlement, c'est la seule manière d'éviter un retour sur la route.

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



Nouveau directeur général aux tpg



genevoise être très motivé à relever les nombreux défis qui attendent les tpg, se réjouir de travailler dans une entreprise de transport et de pouvoir œuvrer pour la collectivité dans le canton qu'il habite! Denis Berdoz avait déjà une

carrière dans le monde du transport avant de rejoindre les tpg. Il a assuré, pendant sept ans, la direction de la société Mauerhofer & Zuber SA, une entreprise suisse active dans le domaine des transports et de l'énergie (régulation du trafic routier, systèmes de sécurité ferroviaire, installations électriques et télécommunications). Avant cela, il a été responsable de la division technique de l'Aéroport international de Genève durant douze ans et membre de la direction. Et au début de sa carrière, il a travaillé comme chef de projets au sein du groupe Peugeot-Citroën et a conduit le développement du véhicule Smart au sein de Swatch Group.

carrière dans le monde du transport avant de rejoindre les tpg. Il a assuré, pendant sept ans, la direction de la société Mauerhofer & Zuber SA, une entreprise suisse active dans le domaine des transports et de l'énergie (régulation du trafic routier, systèmes de sécurité ferroviaire, installations électriques et télécommunications). Avant cela, il a été responsable de la division technique de l'Aéroport international de Genève durant douze ans et membre de la direction. Et au début de sa carrière, il a travaillé comme chef de projets au sein du groupe Peugeot-Citroën et a conduit le développement du véhicule Smart au sein de Swatch Group.

Les principales questions-réponses au sujet du SwissPass

On a lu et entendu beaucoup de déclarations au sujet du SwissPass – certaines fausses, d'autres vraies. Le fait est que le SwissPass ne permet pas d'établir un profil de déplacement et que la protection des données est garantie. Le renouvellement automatique a été pensé en faveur des clients, qui seront informés du délai de résiliation par écrit. Voici en résumé les principaux faits sur le SwissPass.

Le grand intérêt rencontré après la conférence de presse du 10 mars 2015 témoigne du caractère émotionnel du SwissPass. Malgré une couverture médiatique ouverte et transparente, on a également lu et entendu beaucoup de déclarations vraies ou fausses à son sujet, notamment sur la protection des données et le renouvellement automatique. Pour éviter tout malentendu et informer correctement les entreprises de transport et la clientèle, nous résumons ci-après les principaux faits et les questions les plus fréquemment posées sur le SwissPass.

SwissPass et protection des données

Le SwissPass a été présenté au préposé fédéral à la protection des données, qui n'a émis aucune réclamation. Aucune donnée personnelle et aucune prestation n'est enregistrée sur la puce. Personne ne peut «localiser» le SwissPass ni son propriétaire. En cas de vol ou de perte d'un

appareil de contrôle, celui-ci peut être immédiatement bloqué. Personne ne peut «pirater» l'appareil et ainsi accéder à la base de données clients des transports publics.

Les données recueillies lors du contrôle du SwissPass ne constituent qu'un «instantané» et ne permettent pas de savoir où le client est monté ni où il descendra.

Les données de contrôle ne peuvent pas être utilisées à des fins de marketing ni être vendues. Elles sont conservées 90 jours exclusivement pour le service après-vente. Ce délai garantit de pouvoir traiter les demandes de clients après un voyage, par exemple pour un remboursement éventuel ou une demande particulière. A aucun moment il n'est établi un profil de déplacement du client, ni à des fins d'analyse ni à des fins de marketing. Aucune donnée ne sera vendue à des tiers et aucune donnée de contrôle ne sera utilisée à des fins de marketing.

SwissPass et renouvellement automatique

L'abonnement général sur le SwissPass peut être résilié à la fin d'un mois moyennant un préavis de 30 jours et le demi-tarif à la fin d'une année d'abonnement. L'AG a une durée de validité minimale de 4 mois et peut donc être résilié au bout de trois mois. 60 jours avant l'échéance de leur abonnement, les clients reçoivent un courrier sur la possibilité de résiliation pour la fin du mois suivant s'ils souhaitent renoncer à cette prestation. Sans avis contraire du client, l'abonnement est renouvelé automatiquement.

L'abonnement demi-tarif est alors prolongé d'un an, tandis que l'abonnement général peut être résilié à la fin du mois suivant. Les clients ont la possibilité de résilier leur abonnement en quelques clics de souris à l'adresse www.swisspass.ch, à chaque point de vente, par téléphone ou par e-mail. Une fonction de rappel par e-mail ou SMS peut également être activée sur le portail clients www.swisspass.ch. Il reste possible de déposer l'AG pour une durée de 30 jours par an au maximum.

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

Le SwissPass en bref

Qu'est-ce que le SwissPass?

Le SwissPass est la nouvelle carte plastique rouge destinée à remplacer les actuelles cartes bleues de l'abonnement général et de l'abonnement demi-tarif. Une puce RFID avec un numéro d'identification personnel y est intégrée. Les seuls éléments imprimés sur le SwissPass sont une photo, le nom, la date de naissance et le numéro du client. Il peut ainsi être utilisé comme support pour des abonnements et des billets de transports publics, mais aussi pour d'autres services de partenaires comme l'accès à Mobility car sharing ou des forfaits de ski.

Quelles sont les fonctions du SwissPass?

Dans un premier temps, l'abonnement général et l'abonnement demi-tarif seront délivrés aux clients sur le SwissPass dès le 1^{er} août 2015. En outre, les premières offres de partenaires des transports publics (Mobility car sharing,

PubliBike, SuisseMobile, ainsi que les forfaits de différentes stations de ski) seront disponibles sur la nouvelle carte. Un développement continu de l'offre en matière de transports publics (abonnements communautaires, billets ordinaires) et des services de partenaires est prévu.

Quels sont les avantages du SwissPass?

Avec le SwissPass, les clients n'ont dans leur porte-monnaie plus qu'une seule carte couvrant leurs besoins en mobilité. Tous les clients reçoivent un compte personnel sur www.swisspass.ch, où ils peuvent consulter et gérer confortablement et en tout temps les prestations achetées, la validité, les délais de résiliation, etc.

Qu'en est-il de la protection des données?

Seul le numéro d'identification personnel est stocké sur le SwissPass. Lors du contrôle, on vérifie si le client est titulaire d'une prestation en

cours de validité (p. ex. AG ou demi-tarif). Aucune donnée personnelle ni prestation n'est directement enregistrée sur le SwissPass. Celui-ci ne peut pas être localisé, ce qui exclut l'établissement d'un profil de déplacement du client. Les personnes non autorisées n'ont pas accès aux données.

Qu'est-ce que le SwissPass change quant à la validité des abonnements?

Sans résiliation active du client, l'abonnement général et l'abonnement demi-tarif, qui sont les premiers à être proposés sur le SwissPass, se renouvellent automatiquement pour un an à leur échéance. Afin de rendre le processus aussi convivial que possible, les clients dont l'abonnement arrive à son terme recevront suffisamment à l'avance une lettre de rappel leur indiquant le délai de résiliation. La résiliation s'effectue par écrit ou par un simple coup de téléphone.

Cursus «spécialiste en transports publics» avec brevet fédéral

Le cursus «spécialiste en transports publics» proposé par login formation professionnelle SA est une formation continue captivante, destinée aux personnes intéressées à faire un pas de plus dans leur carrière dans les transports publics. Il s'achève par l'examen professionnel organisé par l'UTP.



Un spécialiste en transports publics formé, avec la gare d'Olten en arrière-plan.

La formation continue variée de «spécialiste en transports publics» avec brevet fédéral permet aux personnes bénéficiant d'une première expérience professionnelle dans les TP de faire un pas vers une fonction de spécialiste ou de cadre. Elle a pour objectif de transmettre des connaissances complètes dans le domaine des transports publics.

Cette formation de trois semestres aborde divers aspects. Après deux jours d'introduction aux fondements de l'économie nationale et d'entreprise, les participants suivent d'abord les modules de base, puis ils ont le choix entre trois orientations spécifiques. Outre les examens à la fin des modules et l'examen professionnel, ils doivent également rédiger un travail pratique. Une grande partie de la formation se fonde sur l'apprentissage personnel.

Contribuer à une planification professionnelle de l'offre de TP et assumer la conduite de personnel font partie des nombreuses tâches quotidiennes d'un/e spécialiste en transports publics. Cette formation continue est également la transition idéale vers l'examen professionnel supérieur de Manager en TP diplômé.

En tant que communauté de formation, login formation professionnelle SA propose des apprentissages, des stages et des formations continues orientés sur le marché des transports. login mise sur une haute qualité de formation,

des méthodes d'enseignements innovantes et un réseau de plus de 60 entreprises de transport dans toute la Suisse. Plus de 1800 apprentis se préparent dans le cadre des formations proposées par login à un diplôme reconnu sur le plan fédéral dans plus de 23 métiers différents. Leur formation est axée avant tout sur des travaux pratiques au sein d'une équipe Junior organisée comme une petite entreprise chez login et dans les sociétés partenaires. La qualité de la formation est certifiée ISO 9001:2008 et eduQua. En tant que plus grande communauté de formation de Suisse, login occupe une place centrale dans le domaine de la formation.

Séances d'information sur le cursus de formation (en allemand)

Quand: mardi 12 mai et lundi 15 juin 2015

Où: Olten

Durée: de 18h15 à 19h30

Inscription: www.login.org/spoiev

Renseignements complémentaires

Andrea Schenker

login formation professionnelle SA

Responsable de formation Spécialiste en TP

spezialistoev@login.org

Entretien avec un spécialiste en TP formé

Quelle est votre fonction actuelle dans les transports publics?

Andreas Hobi: Depuis début mars dernier, je travaille comme «spécialiste en TP et assistant du secteur Marché» à la Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU AG). Mon travail est très varié et comporte de nombreux aspects intéressants. Je m'occupe avant tout de la planification de l'offre ainsi que de diverses évaluations et statistiques, et je soutiens le chef de secteur Marché. Je travaille également au service clients. La formation continue de spécialiste en TP a pour moi très rapidement porté ses fruits. De nombreux diplômés trouvent des postes intéressants après leur formation, un argument qui joue clairement en faveur de login et du cursus.

Qu'est-ce qui vous a particulièrement motivé à suivre la formation?

Hobi: Je pensais depuis quelque temps déjà à faire une formation continue. Car pour moi il a toujours été clair que lorsque l'on se forme, on augmente ses chances dans la vie professionnelle. J'ai néanmoins mis du temps à trouver quelle



Andreas Hobi
spécialiste en TP et assistant dans le secteur Marché à la Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU AG)

voie suivre. Lorsque j'ai entendu parler du cursus «spécialiste en TP», j'ai tout de suite compris que j'avais trouvé ce que je cherchais. J'ai toujours été fasciné par les transports publics et je savais que je voulais continuer à travailler dans ce domaine passionnant. La formation continue de spécialiste en TP fournit d'excellentes bases, car elle couvre un large champ et comprend plusieurs modules.

suite à la page 6 >

Qu'est-ce qui vous a plu le plus lors de votre formation de «spécialiste en TP»?

Hobi: La diversité des modules. Après cette formation, on comprend mieux le fonctionnement des transports publics. Et lorsque l'on sait ce que les collègues des autres divisions font, on travaille mieux soi-même. L'employeur tire également profit du savoir de ses collaborateurs qui peuvent identifier clairement et rapidement les liens en présence. La formation est aussi une bonne base pour élargir ses connaissances, que l'on se dirige ensuite vers la formation de «manager en TP» ou vers une autre formation continue spécifique (p. ex. dans le marketing ou la gestion du personnel).

Comment utilisez-vous les connaissances que vous avez acquises dans la pratique?

Hobi: Dans une petite entreprise de TP comme la SZU, tout collaborateur a besoin de connaissances allant au-delà de son secteur. Mon métier a des liens avec le marketing et la planification de l'offre; et je réponds aussi aux réactions de la clientèle. En plus, il est possible que je participe à l'avenir à des projets. Je profite donc de ce que j'ai appris dans tous ces domaines.

Interview: Angela Schwery

La formation en bref

Examen de contremaître/contremaîtresse de voies ferrées: la révision du règlement a démarré

Le règlement de l'examen de constructeur/trice de voies ferrées (dont l'examen professionnel de contremaître de voie ferrée fait aussi partie) est en révision. Différents éléments déclencheurs sont à l'origine de ces travaux. Premièrement, l'ordonnance sur la formation professionnelle initiale de constructeur/trice de voies ferrées a été entièrement remaniée et axée sur les compétences opérationnelles; deuxièmement, les règlements d'examen de la formation professionnelle initiale doivent être revus tous les cinq ans.

Formations continues dans le domaine des bus prévues aussi en Suisse romande et au Tessin

Un cours de formation continue pour formateurs pratiques et en entreprise va être proposé pour la première fois en français au printemps 2015. Ceci a été rendu possible grâce à la collaboration étroite entre l'UTP et CarPostal. Dans le même temps, la formation continue pour accompagnateur/trice de nouveaux conducteurs/trices va également être proposée en français et en italien.

Admission à la profession d'entreprise du transport routier (licence)

La loi fédérale sur les entreprises de transport par route (LEnTR) prévoit que

- l'activité d'une entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route est subordonnée à l'octroi d'une licence;
- une personne exerçant une fonction dirigeante au sein de l'entreprise ou déterminante pour la fourniture des prestations de transport doit satisfaire aux conditions de l'honorabilité et de la capacité professionnelle si le requérant n'est pas une personne physique;
- pour remplir la condition de la capacité professionnelle, le requérant doit réussir un examen portant sur les connaissances requises pour l'exercice de la profession. Un certificat de capacité lui est alors délivré.

Pour les entreprises de TP, il est recommandé de disposer de plusieurs collaborateurs qui possèdent le brevet. Les examens menant au certificat de capacité pour l'exercice de la profession comme dirigeant(e) d'entreprise dans le trafic voyageurs et marchandises ont lieu deux fois par an. Informations sur ce thème sur www.licencedetransport.ch.

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

CAS en génie ferroviaire – installations électriques: le 2^e cursus est planifié

Après le lancement réussi du CAS installations électriques à l'Ecole d'ingénieurs de Fribourg, une deuxième édition de cette formation continue ferroviaire certifiée est en préparation. Le CAS voie ferrée en est pour sa part déjà à sa 4^e édition, alors que les préparatifs du CAS installations de sécurité battent leur plein.

Le premier cursus du CAS en génie ferroviaire «installations électriques» a débuté en septembre 2014 à la Haute école d'ingénierie et d'architecture (HEIA) de Fribourg. 25 participants suivent une vingtaine de jours de cours portant sur tous les domaines relatifs aux installations électriques ferroviaires. Outre les thèmes de base que sont le système ferroviaire, l'infrastructure et les réglementations, des cours d'approfondissement couvrent les domaines suivants: installations de lignes de contact, production et distribution du courant de traction, protection et mise à terre, exploitation et maintenance d'installations électriques.

Les cours ont lieu à la HEIA de Fribourg et sont dispensés par d'éminents intervenants de l'industrie, d'exploitants de chemins de fer, des autorités, d'associations, de bureaux d'ingénieurs et de hautes écoles. Les participants sont préparés au travail dans un environnement plurilingue à travers l'alternance entre les cours en allemand et en français. En complément, des installations de démonstration sont présentées et des excursions sont organisées.

Le cursus dure environ un an et se clôt par un travail de diplôme personnel dont la réussite donne droit au titre certifié de «CAS en génie ferroviaire – installations électriques» et à

10 crédits ECTS (système européen de transfert et d'accumulation de crédits).

Compte tenu du nombre réjouissant de participants et des réactions positives quant au premier cursus, une deuxième édition du CAS sera proposée à partir d'octobre 2015. Ce cours complète le CAS en génie ferroviaire – voie ferrée qui en est déjà à sa 4^e édition. Le nouveau CAS en génie ferroviaire – installations de sécurité, élaboré sur le même modèle, sera prochainement publié.

Pour davantage d'informations

www.utp.ch/formations-continues
www.heia-fr.ch/fr/formations-continues/presentation

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

La plateforme de normes ferroviaires de l'UTP est en ligne

Les normes prennent toujours plus d'importance dans la législation actuelle. Les dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF) contiennent ainsi déjà une longue liste de normes auxquelles se rapportent les réglementations souveraines. Plusieurs entreprises de chemin de fer ont souhaité que l'UTP crée un recueil de normes auquel elles pourraient avoir accès.

Remplissez-le en indiquant votre souhait et sa justification. Nous examinerons ensuite si la reprise de la norme souhaitée sur la plateforme de l'UTP se justifie. Votre précieux soutien contribue à garantir l'actualité de la plateforme. Nous nous tenons volontiers à votre disposition à l'adresse e-mail RTE@utp.ch en cas de questions concernant la plateforme.

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



La plateforme de l'UTP oriente les chemins de fer sur les normes et les réglementations relatives à la construction et à l'exploitation.

La commission Technique et exploitation ferroviaire (CTEF) et les groupes d'experts qui lui sont affiliés ont répondu à cette demande en élaborant un recueil de normes à l'intention des entreprises de chemin de fer. Ce recueil contient aussi bien les normes importantes auxquelles les DE-OCF font référence que celles qui relèvent de l'ingénierie, sélectionnées par les groupes d'experts de la CTEF parmi un vaste choix.

La plateforme de normes de l'UTP a été mise en ligne en avril et est accessible aux collaborateurs des entreprises de chemin de fer (sans les CFF) dans le domaine protégé du site Internet de l'UTP. Dans la mesure de leur disponibilité, les normes y figurent au format PDF dans leur version allemande et française. La gestion par l'UTP présente les avantages suivants:

- Les entreprises ferroviaires ne doivent pas acheter elles-mêmes les normes, ni négocier avec les différentes organisations.
- Les collaborateurs des entreprises de chemins de fer ont un accès libre et illimité aux normes.
- La collection de normes est gérée et actualisée chaque mois par l'UTP.
- Les entreprises de chemin de fer profitent des conditions avantageuses de la création d'un recueil attrayant.

L'accès aux documents de la plateforme est réservé aux collaborateurs des entreprises de chemin de fer participantes (sans les CFF). Les documents peuvent être utilisés librement par ceux-ci, mais pas transmis à des tiers.

L'UTP finance les investissements de départ

Les discussions avec l'Association Suisse de Normalisation (SNV) ont débouché sur une solution simple et financièrement tenable qui s'avère nettement meilleur marché au total que si chaque entreprise de chemin de fer devait se procurer elle-même les normes. Une première phase porte sur l'achat de plus de 300 documents partiels qui sont mis à la disposition des collaborateurs des chemins de fer. Les investissements de départ pour ce premier achat ont été financés par un poste budgétaire de l'UTP. Les frais de licence réguliers pour l'utilisation des normes seront facturés par la SNV en fonction du nombre de collaborateurs. Les coûts seront partagés entre les entreprises de chemin de fer participantes au moyen d'une clé de répartition établie sur la base de leur nombre de collaborateurs. Les CFF employant deux fois plus de collaborateurs que toutes les autres entreprises de chemin de fer réunies, et leurs besoins étant également plus importants, ils renoncent à participer à la plateforme de normes de l'UTP.

Une centaine de normes et un ouvrage de référence sont disponibles en ligne sur la plateforme, pour un total de plus de 300 documents partiels en allemand et en français. Les documents sont accessibles aux entreprises de chemins de fer au format PDF pour le téléchargement ou l'impression à l'adresse www.utp.ch/plateforme-normes.

Développement

L'univers des normes évolue de manière très dynamique, raison pour laquelle de nouvelles normes doivent régulièrement être ajoutées. Si vous estimez que des normes ne figurant pas encore sur la plateforme de l'UTP présentent un intérêt général pour les chemins de fer suisses, un formulaire de demande est disponible à l'adresse www.utp.ch/demande-norme.

Nouveau collaborateur chez ch-direct



Roland Zimmermann travaille désormais chez ch-direct comme chef de projet Distribution dans le secteur du même nom. Professionnel des TP confirmé, il a effectué son apprentissage d'agent du mouvement

ferroviaire aux CFF, pour ensuite occuper différents postes dans la vente. A partir de 2001, Roland Zimmermann a travaillé dans le domaine des systèmes de distribution et participé à différents projets comme le projet «rail-ticketing.ch» et «EasyRide».

Roland Zimmermann a notamment représenté le secteur Décompte (BackOffice) dans les différents projets de distribution depuis 2008, et il a été responsable du décompte dans le projet «Futur système de prix des TP» (ZPS) depuis 2011. Depuis son entrée chez ch-direct le 1^{er} mars 2015, il continue de travailler pour le projet ZPS, tout en encadrant et en représentant d'autres projets des TP.

Roland Zimmermann travaille en outre pour l'UIC (Union internationale des chemins de fer) et effectue des audits auprès des chemins de fer européens pour s'assurer de la vente correcte des titres de transports internationaux. Nous lui souhaitons la cordiale bienvenue et encore une fois un bon début chez nous.

Règlement RTE «Manuel des conducteurs de retour de courant et des mises à terre»

La version mise à jour du règlement D RTE 27900 «Manuel des conducteurs de retour de courant et des mises à terre» est entrée en vigueur le 1^{er} février 2015.

Le règlement a été adapté à l'état de la technique et est ainsi conforme aux actuelles dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF). Les modifications entraînées par l'abrogation des dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les installations électriques des chemins de fer (DE-OIEC) y sont également intégrées.

La version précédente du règlement RTE, datant de 2008 et connue sous le nom de «Manuel des mises à terre», a fait ses preuves ces dernières années. Le manuel a dû être adapté après la mise à jour des DE-OCF et l'abrogation des DE-OIEC et en raison de besoins supplémentaires exprimés du côté des spécialistes. Une équipe d'experts issus des chemins de fer suisses à courant continu et alternatif s'est occupée de la révision jusqu'à l'achèvement des travaux.

La finalisation du côté de l'UTP a pris plus de temps que prévu. Afin de ne pas retarder la publication de l'ouvrage, les questions de principe sur l'établissement d'un extrait destiné aux praticiens pour leur usage quotidien et l'adaptation de la structure du règlement ont été reportées. Ces points seront examinés lors de la prochaine révision. Après sa publication, ce document de base est à nouveau à jour.

Public cible et contenus

Cette 2^e édition du règlement s'adresse aux personnes compétentes possédant une formation de base en électrotechnique. Elle doit servir de base aux spécialistes s'occupant de la planification, de l'exécution et des contrôles dans le domaine du système de retour de courant. Le remplacement de l'expression «mise à terre» par «connexion au circuit de retour de courant» a permis de préciser la terminologie dans cette nouvelle version.

Afin de mieux correspondre au contenu modifié, l'édition mise à jour a désormais pour titre «Manuel des conducteurs de retour de courant et des mises à terre». Le manuel commence par

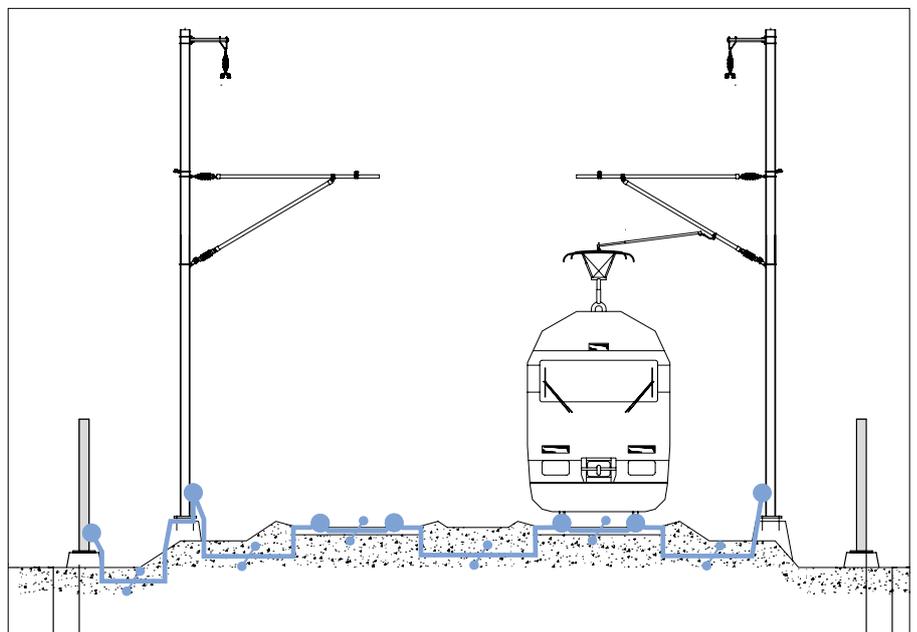
des explications générales, avec une présentation des bases légales et des normes en vigueur. Il cite notamment la norme SN EN 50122-1 «Mesures de protection contre les chocs électriques», centrale pour ce thème. Ce chapitre est suivi d'une partie expliquant les principes du système de retour de courant qui, sous la forme d'un recueil de concepts de solutions éprouvés, décrit sous divers aspects comment les chemins de fer suisses utilisent le système de retour de courant continu et alternatif.

Publication et accès

La version mise à jour du règlement D RTE 27900 «Manuel des conducteurs de retour de courant et des mises à terre» est disponible en français, en allemand et en italien. 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



Ligne de chemin de fer avec connexion aux conducteurs de retour de courant et aux mises à terre.

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

Juillet 2015