

# voilage

VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

1 | 2012 | Février  
Informations de l'Union

© CFF



Les extensions de l'infrastructure ferroviaire sont, pour une part, réalisées en pleine zone bâtie (ci-dessus, les piliers quelque peu «perdus» du Letzibachbrücke au centre de Zurich), ce qui accroît l'ampleur de la planification et les coûts.

## La Réforme des chemins de fer 2 dans la dernière ligne droite 3

Une dernière divergence subsiste entre les deux Chambres – celle-ci pourrait être supprimée au printemps 2012.

## Forum TP: vantons davantage nos atouts! 6

Les TP sont encore au top sur le plan énergétique. Mais la route s'améliore constamment, et les TP doivent faire des efforts pour conserver leur avantage.

## Rapport sur le transfert: 8 compte-rendu de lecture 8

Le rapport du DETEC sur le transfert – ouvrage incontournable pour toute personne qualifiée souhaitant prendre part au débat sur le trafic transalpin.

## FAIF: 2012 est l'année des délibérations parlementaires

Le projet «Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire» (FAIF) est le plus important projet TP depuis longtemps. Le Parlement doit délibérer à ce sujet cette année.

Suite à la consultation et à la présentation des grandes lignes en 2011, le Conseil fédéral a approuvé le message en janvier dernier. La contribution de la Confédération au financement supplémentaire a été augmentée, comme l'avait demandé l'UTP lors de la consultation. Le Conseil fédéral a ainsi reconnu la nécessité d'une meilleure «symétrie des sacrifices», exigée par l'UTP à plusieurs reprises.

L'UTP soutient le projet FAIF en tant que contre-projet direct à l'initiative ATE, parce qu'il assure un financement de l'infrastructure ferroviaire de longue durée et, avant tout, transparent. L'UTP est convaincue que le projet FAIF, qui doit être traité par les deux Chambres cette année, est susceptible d'obtenir la majorité lors d'une votation populaire et qu'il va ouvrir un nouveau chapitre de l'histoire du succès des TP en Suisse. Le peuple suisse sera probablement appelé à voter sur ce projet en 2014.

Les principaux éléments du projet FAIF sont la création d'un fonds de durée illimitée pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, l'apport de moyens supplémentaires à ce fonds et une première étape d'aménagement concrète. L'UTP espère que les fonds affectés à cette première étape seront augmentés à 5,9 milliards au lieu des 3,5 prévus par la Confédération.

Dans le cadre des délibérations, nous rendrons les parlementaires attentifs à la haute importance de ce projet pour les transports publics. Nous aimerions remporter la majorité la plus élevée possible déjà auprès du Parlement. L'UTP va également faire en sorte que la première étape d'aménagement puisse être élargie par rapport à la proposition du Conseil fédéral, afin d'augmenter encore les chances du projet lors de la votation populaire.

Je vous tiendrai au courant de l'évolution de ce dossier!

Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP

## Sommaire

Les transports publics à découper	2
Le standard RFID commun pour la branche des TP est défini	3
Nouvelle brochure de l'UTP sur le trafic marchandises ferroviaire	4
Des méga-camions à nos frontières cette année déjà?	4
«Un pas dans l'avenir des TP» – les principales innovations en la matière	5
Congrès mondial de l'UITP 2013 à Genève: appel aux entreprises de transport	5
Nouvelle CP ETC – quels changements pour les chemins de fer privés?	7
Le compte routier – plus beau qu'en réalité	7

# Les transports publics à découper

La traditionnelle exposition d'affiches de l'UTP est dédiée cette année aux maquettes en carton, comme celles que nous réalisons à l'école, ayant pour motif les transports publics en tant que «produit fini». Le vernissage a eu lieu à la mi-janvier dans les locaux de l'UTP et de RMS.

Soit on les aime, soit on les déteste: les maquettes en carton sont utilisées, aujourd'hui encore, dans les écoles pour apprendre aux élèves à penser en trois dimensions, à travailler avec précision et à appliquer des modes d'emploi techniques. Ces maquettes à découper, conçues pour la plupart par la maison d'édition de matériel pédagogique du canton de Zurich («Pädagogischer Verlag der Lehrerinnen und Lehrer Zürich»), sont semées d'embûches, surtout pour qui ne sait plus que tourner des pages sur un iPad ou manier le joystick de la Playstation.

Celui qui trace ses plis rapidement à la main, au lieu d'utiliser la règle, égratignant et faisant onduler le papier, ou tartine de colle les languettes, qui deviennent glissantes, est voué à l'échec. Et la frustration est aussi grande pour qui, après avoir découpé soigneusement toutes les parties pour les avoir à portée de main, ne sait plus comment les assembler, faute de numérotation, ou jette involontairement certains éléments à la poubelle.

L'UTP n'a naturellement pas rejoint le club des pédagogues pour apprendre à ses dirigeants d'entreprise à bien coller. Il n'empêche que ces modèles en carton dédiés aux moyens de transport ne suscitent pas que l'intérêt des architectes, et constituent l'un des points les plus captivants de ces quelque 150 années de technique. Et, aussi étonnant que cela puisse paraître, ces maquettes, lorsqu'elles sont posées à plat sur le papier, sont souvent très belles à regarder.

C'est justement ce que l'UTP souhaite montrer avec son exposition (qui se poursuit jusqu'à fin avril): la technique des TP en trois dimensions, reproduite à plat sur du papier grand format, comme s'il s'agissait de posters à suspendre. Ce n'est pas tous les jours que l'on propose une telle exposition. Il n'est donc pas étonnant que les locaux de l'UTP et de RMS aient été plus que «bien remplis» le jour du vernissage à la mi-janvier.

## Le bon mélange

Les modèles de TP à découper ne courent pas les rues. Et pourtant, après avoir envoyé son invitation avec la maquette du train fictif Vörlwil-Vehingen (originellement la première automotrice de la Sernftalbahnen Schwanden-Elm de 1905), l'UTP a reçu, en guise de carte de



Le «galeriste» Hans Kaspar Schiesser donnant une leçon de bricolage aux personnes présentes au vernissage.

vœux 2012, une maquette des chemins de fer de Provence, un produit publicitaire présentant la nouvelle automotrice diesel à voie métrique et les nouveaux tarifs. Les maquettes de TP sont donc toujours ou à nouveau dans le vent.

Pour des questions de place, l'exposition de l'UTP ne présente que 31 affiches, l'accent étant mis sur les maquettes et les modèles suisses. Les classiques, comme le «Crocodyle», y sont naturellement présents, tandis que l'on a renoncé à exposer d'autres sujets, comme la «Flèche rouge», qui perdait de son attrait une fois agrandie. L'exposition a également été conçue de manière à obtenir un bon mélange des différents types de transport, à savoir le trafic ferroviaire régional, les bus locaux, les trams et les cars postaux, et à montrer le plus grand nombre de remontées mécaniques possible. Celles-ci étant toutefois beaucoup plus rares que les trains ou les gares, les quatre pièces exposées constituent presque l'entier des modèles suisses existants.

Les modèles disponibles sur Internet peuvent être visualisés sur les deux sites suivants:

<http://papermodels.wordpress.com/category/transportation/> et [www.imprime-recorta-pega.com/portal.php?np=100\\$](http://www.imprime-recorta-pega.com/portal.php?np=100$)

[hanskaspar.schiesser@utp.ch](mailto:hanskaspar.schiesser@utp.ch), 031 359 23 44  
[roger.baumann@utp.ch](mailto:roger.baumann@utp.ch), 031 359 23 15

## Perspectives

Judi et vendredi,  
26–27 avril 2012

Colloque spécialisé avec exposition  
de la Commission Technique et  
exploitation bus (CTEB)

Lieu: Forum Fribourg

Judi et vendredi  
6–7 septembre 2012

Assemblée générale UTP 2012

Lieu: Lucerne

Pour plus d'informations:  
[www.voev.ch/Manifestations.html](http://www.voev.ch/Manifestations.html)

# La Réforme des chemins de fer 2 dans la dernière ligne droite

Le Conseil national a débattu sur la Réforme des chemins de fer 2 durant la session d'hiver 2011. Ce projet très important pour la branche des TP se trouve ainsi dans la dernière ligne droite. Il reste à discuter des dispositions relatives aux tarifs et au libre accès du système. Les divergences entre le Conseil national et le Conseil des Etats seront éliminées au printemps 2012.

Le 2<sup>e</sup> paquet de la Réforme des chemins de fer 2 constitue un grand pas en avant. Le Conseil national s'est penché sur ce projet majeur pour la branche des TP durant la dernière session d'hiver.

Voici les principaux résultats intermédiaires:

- Les règles d'appels d'offres dans le secteur des bus ont été fixées: désormais, les mêmes dispositions s'appliqueront dans toute la Suisse. Les lignes de bus existantes ne doivent pas être mises au concours si une convention d'objectifs a été signée entre les commanditaires et l'entreprise de transport et que ces objectifs sont respectés par les entreprises de transport.
- Les critères de fixation des tarifs (p.ex. l'offre) ont été définis.
- Le 2<sup>e</sup> paquet de la Réforme des chemins de fer 2 permet de combler une lacune dans la loi en matière de puissabilité des resquilleurs.
- Le principe de réciprocité a été introduit: lors de l'admission d'entreprises de transport étrangères sur le réseau ferroviaire suisse, la réciprocité devra être expressément garantie.
- Le Conseil national s'est en outre exprimé sur la reprise des directives sur l'interopérabilité.

## Quel sera le rôle du Surveillant des prix?

Il reste deux divergences non négligeables à éliminer entre le Conseil national et le Conseil des Etats. Il s'agit d'une part du rôle du Surveillant des prix dans la définition des tarifs. Le Conseil national souhaiterait maintenir le rôle porteur du Surveillant des prix dans ce domaine. La tâche actuelle de ce dernier est de contrôler les mesures tarifaires du Service direct en mettant l'accent sur leurs effets sur le trafic longues distances, mais qui ont également des répercussions concrètes sur l'ensemble de la branche. Il examine si les tarifs fixés ne sont pas plus élevés qu'ils ne le seraient s'ils étaient définis en libre concurrence et, en particulier, si le trafic longues distances ne réalise pas un «surplus de bénéfice». L'UTP comprend le rôle du Surveillant des prix, mais a néanmoins fait une nouvelle proposition sur la procédure, qui doit être discutée au sein du Conseil des Etats: le Surveillant des prix devra à l'avenir être impliqué plus tôt, à savoir lors de l'établissement de la convention de prestations entre propriétaire et entreprise de transport. Concrètement, le Surveillant des prix ne sera plus entendu à la fin du processus, mais au début de celui-ci, lors de la définition des ob-

jectifs financiers pour le trafic non indemnisé. Le Service direct et les entreprises de transport pourront ainsi établir leur planification avec plus de sécurité.

D'autre part, le Conseil national souhaiterait ancrer dans la loi la validité illimitée des billets ordinaires dans les bus et les trains, indépendamment du trajet, de l'heure, de la date, etc. Cette idée correspond tout à fait à la ligne défendue par l'UTP. Cela permettra la mise en place d'une base légale plus étendue pour l'un des principaux éléments qui font le succès de nos transports publics, à savoir l'actuel Service direct.

Les points en suspens devraient être réglés durant la session de printemps. Affaire à suivre ...

mirjam.buetler@utp.ch, 031 359 23 31

## Colloque de l'UTP sur le thème des appels d'offres

Pour faire suite aux nouvelles dispositions ancrées dans la loi, l'UTP organise un colloque sur le thème des appels d'offres. Ce colloque est mis sur pied par la Commission Trafic d'agglomération. L'Office fédéral des transports notamment a déjà accepté d'y présenter les réglementations légales en matière d'appels d'offres. Veuillez d'ores et déjà réserver les dates du 13 juin et du 14 novembre 2012. La date définitive sera arrêtée en fonction de la durée des consultations au Parlement, et vous sera communiquée dans Voyage.

## Le standard RFID commun pour la branche des TP est défini

Lors de sa séance du 24 novembre 2011, le Comité stratégique du Service direct a approuvé un standard RFID obligatoire pour l'ensemble des TP. Le RFID (identification par radiofréquence) est une technologie permettant la localisation d'objets ou d'êtres vivants – ou la saisie de données sur le voyage au moyen d'une carte à puce.

Les AG ou les demi-tarifs, par exemple, pourraient être équipés d'une puce RFID. Cette solution aurait pour avantage de ne plus devoir renouveler les cartes chaque année et de réaliser ainsi des économies dans la production de cartes en plastique. En outre, elle permettrait de réduire le nombre d'abus. Le contrôle des abonnements se ferait de

manière électronique. Mais la carte à puce RFID peut s'appliquer à bien d'autres fins, telles que la fourniture de prestations touristiques supplémentaires (p. ex. les forfaits de ski).

Lors de sa séance du 24 novembre 2011, le Comité stratégique du Service direct a approuvé un standard RFID obligatoire pour les TP. Le standard se compose des éléments suivants:

### 1. Standardisation du matériel informatique (cartes à puce et lecteur)

Application du seul standard mondial existant pour le matériel informatique RFID:

ISO 14443 A/B -1,-2,-3,-4 (RFID)

ISO 7816 -1,-2,-3,-4 (SAM: Security Modul)

### 2. Standardisation des données sur la carte à puce

La variante proposée pour le standard TP suisse est le mode «identifiant». Seules les informations d'identification du client seront enregistrées sur la carte. Les éventuels titres de transport ou autres données n'y figureront pas.

Le standard RFID a été défini maintenant pour permettre à la branche d'introduire des systèmes de billetterie électronique selon une procédure standardisée et ainsi se préparer aux développements à venir.

susanne.gruen@utp.ch, 031 359 22 61

# Nouvelle brochure de l'UTP sur le trafic marchandises ferroviaire

Lors d'une conférence de presse organisée à la mi-janvier à Berne, l'UTP et d'importants représentants de la branche ont présenté leurs exigences en matière de trafic marchandises ferroviaire suisse. Les perspectives et les exigences formulées sont résumées dans une nouvelle brochure.

La réalisation rapide d'un corridor de 4 m à travers la Suisse, l'aménagement des accès au nord et au sud ainsi que la promotion du trafic par wagons complets isolés (TPWCI) via de nouveaux modèles commerciaux et des innovations à différents niveaux par la Confédération. Telles sont les exigences et les conditions définies par l'Union des transports publics (UTP) dans une prise de position réalisée en concertation avec la branche du trafic marchandises ferroviaire. Dans la brochure «L'avenir du trafic marchandises ferroviaire», l'UTP montre en détail les conditions nécessaires à l'ouverture de nouvelles perspectives pour le trafic marchandises sur tout le territoire et à travers les Alpes. D'une part, il est incontestable que la population suisse attend également un accroissement du transfert sur le rail du trafic marchandises à l'intérieur du pays. D'autre part, tous souhaitent que la réalisation du transfert du trafic transalpin, fixé dans la Constitution depuis des années, ait lieu le plus tôt possible.

## Exigences de l'UTP concernant le transfert sur tout le territoire:

- Le trafic par wagons complets isolés (TPWCI) des CFF, dont le système fonctionne bien, doit être conservé au moyen d'incitations auprès des entreprises. Dans cette optique, pour pouvoir profiter des avantages du rail, le réseau doit être concentré. En outre, il doit être possible de commander et de faire indemniser les transports TPWCI ne répondant pas aux critères économiques, mais devant être effectués sur le rail selon des considérations d'économie nationale.
- Tout doit être entrepris pour qu'une éventuelle concentration du système TPWCI n'entraîne aucune perte de trafic pour le rail, mais qu'au contraire il en gagne. Des solutions peu onéreuses dans le trafic combiné constituent une alternative parmi d'autres. Dans ce domaine, la Confédération doit donner l'impulsion au moyen de financements, et garantir que les conditions-cadres (RPLP, interdiction de cir-

culer la nuit et le dimanche, limitation de la longueur des poids lourds à 18 m) ne soient pas modifiées au détriment du rail.

## Exigences de l'UTP concernant le trafic à travers les Alpes:

- Les chemins de fer sont prêts pour le transfert. Ils peuvent encore augmenter leur productivité en matière de trafic marchandises. Cependant, le monde politique doit financer dans le même temps l'aménagement d'un corridor de 4 m, indispensable pour les tronçons d'accès au Gothard, et garantir la même priorité à la ponctualité des trains marchandises qu'à celle des trains voyageurs sur les tronçons de transit.
- Les instruments de gestion éprouvés (interdiction de circuler la nuit et le dimanche, RPLP, limitation de la longueur des poids lourds) doivent perdurer afin que la part modale élevée du rail dans le trafic de transit puisse être conservée.
- Aménagement des tronçons d'accès en Allemagne et en Italie.

La brochure «L'avenir du trafic marchandises ferroviaire» peut être téléchargée en format PDF sur le site Internet de l'UTP, sous la rubrique «Communiqués de presse».

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

# Des méga-camions à nos frontières cette année déjà?

En Suisse, (presque) tous sont d'accord, même l'ASTAG: les méga-camions sont un mal pour le pays. Et, pour une fois, la Suisse n'est pas seule à le penser. Néanmoins: il se pourrait bien que ces camions ultra longs se présentent bientôt à nos frontières.

En Allemagne aussi, pays n° 1 du transit, 77 % de la population (sondage forsa) s'oppose à ces mastodontes de 44 t, longs de quelque 25 m – une proportion qui a augmenté de 4 % depuis 2007. Et pourtant, le gouvernement fédéral allemand, qui n'est pas un grand partisan du rail, a autorisé des tests en 2012 dans sept Länder, dont la Bavière qui fait frontière commune avec la Suisse. Il convient toutefois d'éliminer de vieux stéréotypes sur les méga-camions: les trains routiers testés en Allemagne sont tout autres qu'en Suède ou en Finlande, puisqu'ils pèsent non pas 50 ou 60 t, mais «seulement» 44, soit quatre de plus que la norme actuelle. Le

pire pour la Suisse serait de voir la répartition modale changer au bénéfice de la route – adieu le transfert du trafic. L'institut Fraunhofer table sur une rupture de charge de plus de 20 % en moyenne. Pour les corridors de trafic transalpin, les conséquences seraient encore plus dramatiques: 35 % des marchandises passeraient du rail à la route. Le secteur le plus touché serait certainement le fragile trafic par wagons complets isolés (TPWCI), dont la demande est nettement plus forte en Suisse que dans les autres pays européens.

Pourquoi protéger le chemin de fer comme un monument national, alors que les méga-camions

réduisent considérablement les coûts et, selon leurs partisans, les atteintes à l'environnement? La réponse est simple: les carrefours dans les villes allemandes, par exemple, les places de stationnement sur les aires de repos autoroutières, les ponts arqués en terrain accidenté, tout est trop petit ou trop fragile pour ces géants, et le coût des adaptations structurelles requises est exorbitant.

Les politiciens conservateurs suisses comme Ulrich Giezendanner se sont résignés et attendent que la Suisse cède, du moins pour le transit de l'UE. Mais nous n'en sommes pas encore là. Lors de sa session d'hiver, le Parlement a en effet limité la longueur des camions et des trains routiers à 18,75 m, cette fois dans la loi, et non plus par simple voie d'ordonnance.

hanskaspar.schiesser@utp.ch, 031 359 23 44

# «Un pas dans l'avenir des TP» – les principales innovations en la matière

Lors d'une séance d'information destinée aux entreprises de transport et aux autorités intéressées, l'Union des transports publics (UTP) a présenté, fin décembre 2011, les principaux projets d'innovation dans les domaines prix et distribution qu'elle coordonne. La grande affluence a souligné l'intérêt marqué pour ces thèmes.

Devant les 110 participants, le directeur Ueli Stückelberger a bien insisté sur le fait que ces grands projets n'étaient en aucun cas «secrets», et qu'il lui tenait très à cœur de communiquer de façon transparente sur leur état d'avancement et de présenter aussi clairement que possible leur interdépendance. La forme du système de distribution et de l'assortiment futurs devra répondre non seulement aux attentes de la clientèle, mais aussi aux exigences des entreprises de transport et des autorités. En effet, ce n'est qu'ainsi que le financement équitable des TP par les usagers exigé pourra être réalisé sans perte de clientèle.

La manifestation s'est poursuivie par la présentation détaillée de quatre projets dans les secteurs politique, structure des prix, assortiment et innovation technique. Sous la conduite de l'UTP, la branche des TP a rédigé un rapport sur les scénarios d'évolution des prix dans les transports publics.

## L'assortiment du futur

Le futur assortiment TP fait l'objet de réflexions dans le cadre du projet MIPSO «Evolution à moyen terme des prix et de l'assortiment». Une équipe de spécialistes issus de différentes

entreprises de transport a été chargée d'évaluer l'assortiment actuel et d'élaborer des propositions pour un nouvel assortiment TP.

Les produits phares des TP suisses actuels que sont l'abonnement général et le demi-tarif ne sont toutefois pas remis en question.

Le système de vente et de distribution TP actuel n'est plus à la hauteur de son époque et doit être remplacé de manière intelligente. Tel est le but du programme «Futur système de prix des TP suisses (ZPS)». Les systèmes d'aujourd'hui ne vont pas être tout bonnement remplacés, ils seront aussi plus flexibles et plus simples. Le système tarifaire actuel lié au parcours du Service direct sera relié aux systèmes de zones des communautés tarifaires.

Les voyageurs pourront ainsi utiliser les transports publics de toute la Suisse avec un seul billet. La réforme du système actuel constituera aussi une base pour de nouvelles innovations. Ainsi, les TP suisses travaillent actuellement sur une étude de faisabilité en vue d'introduire un système de billets électroniques. Cette introduction se fera en étapes, afin de garantir le meilleur accueil possible de la part de la clientèle, de réduire les risques et d'échelonner les coûts du projet.

Dans un premier temps, les abonnements du Service direct seront équipés d'une puce RFID, qui permet un contrôle automatique des titres de transport. Grâce à cette nouvelle «carte TP», des économies pourront être réalisées dans le relevé de fréquentation et la production de cartes en plastique. Dans un second temps, à savoir dans un horizon temporel de cinq à six ans, la majeure partie des titres de transport pourrait passer à ce système de billets électroniques.

Les changements suscitent évidemment toujours des questions et des incertitudes. Ceci s'est ressenti lors de la ronde de questions qui a suivi les présentations, durant laquelle les projets ont été discutés, pour une part de manière controversée. Les TP suisses veulent-ils supprimer l'AG? Quels sont les frais d'investissement d'un tel projet? Quelle est la date d'introduction? Comment les petites et moyennes entreprises de transport seront-elles incluses dans les projets et quels sont les avantages pour les clients? Pouvons-nous simplifier la structure des tarifs actuelle du point de vue du client et ainsi faire tomber les obstacles de l'accès aux transports publics?

Le besoin en informations est grand. Pour y répondre, l'Union des transports publics entend mettre à disposition une plateforme et une documentation qui permettront aussi bien aux autorités qu'aux entreprises de transport de se tenir au courant de l'avancement des projets.

sabine.kraehenbuehl@utp.ch, 031 359 22 55

## Congrès mondial de l'UITP 2013 à Genève: appel aux entreprises de transport

Le congrès mondial de l'UITP aura lieu du 26 au 30 mai 2013 à Genève. Le fait que ce congrès se déroule à Genève constitue pour la Suisse une chance de présenter son système et son industrie de TP. Le congrès organisé en 2011 a accueilli près de 10 000 participants.

L'organisation est assurée par les TPG et l'UITP; le programme est en cours d'élaboration. Christoph Stucki, président d'unireso, représente la Suisse au sein du comité organisateur de l'UITP.

**Les entreprises de transport suisses (et pas uniquement les membres de l'UITP), les instituts des hautes écoles ainsi que les**

**entreprises industrielles et les bureaux d'ingénieur spécialisés sont invités à soumettre des projets et des exposés pour le congrès mondial.**

L'édition de cette année a pour leitmotiv: i-move 2.0: à quoi ressemblera le modèle d'entreprise de transports publics de demain?

Le programme sera consacré aux six thèmes suivants: modèle de financement, structures de l'autorité et de l'industrie, gestion stratégique et processus d'affaires intégrés, design et portefeuille des services, ville intelligente et gestion de la mobilité, outils de Mobility 2.0.

Les thèmes et les exigences à remplir sont décrits en détail dans le «call for papers» disponible sur le site Internet du congrès. Le délai de remise (en anglais) court jusqu'au 31 mars 2012.

Ce serait bien si la Suisse pouvait y être représentée avec des exposés attrayants. L'appel aux entreprises de transport est donc lancé!

Renseignements sur: [www.geneva2013.org](http://www.geneva2013.org)  
Renseignements complémentaires:

Christoph Stucki, représentant de la Suisse au sein du comité organisateur de l'UITP ([stucki.c@tpg.ch](mailto:stucki.c@tpg.ch)) et Mirjam Bütler, vice-directrice de l'UTP ([mirjam.buetler@utp.ch](mailto:mirjam.buetler@utp.ch))

# Forum d'Oberhofen: vantons davantage nos atouts!

Le forum d'Oberhofen, organisé chaque année en décembre par l'UTP, s'est conclu par une bonne et une mauvaise nouvelle. La bonne nouvelle: sur le plan énergétique, les TP sont au top, contrairement à la route. La mauvaise: les TP doivent faire des efforts afin de conserver leur avantage en matière d'énergie et d'émissions de CO<sub>2</sub>. Et, bien que les TP soient un exemple lumineux en matière d'énergie, la route leur vole la vedette sur le plan marketing. Conclusion: la branche des TP doit se fixer des objectifs énergétiques, et les petites et grandes actions énergétiques de la branche des TP doivent être mieux coordonnées, priorisées et communiquées.

Différentes études démontrent les tendances en matière de consommation d'énergie, d'efficacité énergétique et d'émissions de CO<sub>2</sub> sur la route et dans les TP: ces derniers servent l'environnement. Ils possèdent des avantages de poids par rapport au trafic individuel motorisé dans de nombreux domaines relatifs à l'environnement. Cependant, la route tend à rattraper son retard. Les améliorations écologiques du trafic routier et la forte croissance prévue pour les TP rendent nécessaires des efforts afin de conserver l'avance actuelle.

Les TP entreprennent déjà beaucoup dans le domaine de l'énergie, comme le montrent les exemples ci-dessous. Mais il leur manque un objectif commun, à long terme, afin de conserver et de développer leur avance. Les coûts de l'énergie vont augmenter, ce qui constitue une raison supplémentaire de continuer à faire baisser notre consommation d'énergie et de miser sur l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables.

## Les entreprises de transport, des centrales électriques

L'ET du futur est une centrale électrique. Elle produit elle-même de l'énergie, par exemple via

Les exposés de Daniel Reymond (TRAVYS), Daniel Büchel (Office fédéral de l'énergie), Mirjam Büttler (UTP), Regula Herrmann (Office fédéral des transports), Roger Nordmann (conseiller national vaudois, auteur d'un livre sur l'énergie, président de la Swissolar), Rolf Iten (INFRAS), Alfred Schoedler (BLT), Joëlle Vouillamoz et Isabelle Brunner (BLS), Marco Ruedisuehli (ZVV), Markus Halder (CFF), Thierry Wagenknecht (TPG) et Urs Schläpfer (CarPostal) sont disponibles sur le site Internet de l'UTP (Agenda – Documents des colloques spécialisés), de même que toutes les photos et les résultats des ateliers: [www.voev.ch/Forum\\_TP\\_2011.html](http://www.voev.ch/Forum_TP_2011.html).

des panneaux solaires sur les dépôts, les toits de gares, etc. Le soutien des cantons est capital dans cette optique. Une étude de l'UTP auprès des 23 plus grandes entreprises de bus de Suisse montre que les cantons se montrent souvent peu disposés à fixer un cadre énergétique (contraignant) et à supporter d'éventuelles charges financières supplémentaires. Des technologies modernes, la climatisation, etc., sont certes exigées, mais la consommation d'énergie n'est pas thématisée. Pour les cantons, la priorité ne réside pas dans l'efficacité énergétique, mais dans le développement de l'offre, les investissements dans les technologies d'information, etc., ce qui entraîne à nouveau une augmentation de la consommation d'énergie. Ce conflit d'objectifs devra être résolu.

## Possibilités pour les bus et le rail

Dans le seul secteur des bus, il existe aujourd'hui une large palette de mesures d'efficacité énergétique, allant de l'optimisation des arrêts à l'amélioration des moteurs et des transmissions. Quiconque souhaite utiliser l'énergie plus efficacement dans les TP, indépendamment de l'augmentation du taux d'occupation des véhicules, dispose de plusieurs possibilités. En comparaison des premières discussions menées sur le sujet, on peut maintenant déjà séparer le bon grain de l'ivraie.

Peu coûteux et efficaces, c'est ainsi que les experts et dirigeants d'entreprise participant au forum ont qualifié le programme de formation des conducteurs EcoDrive et l'optimisation de la fluidité du trafic. Néanmoins, les ET ne sont libres d'entreprendre des mesures qu'avec EcoDrive. L'optimisation de la fluidité du trafic, quant à elle, doit faire l'objet de mesures communales ou cantonales, avec certes un bon rapport coûts-utilité, mais dans un contexte rendu difficile par la lutte avec le trafic de voitures pour la répartition d'un espace de circulation limité. Le bus hybride, nouveauté technologique fascinante pour tous, est avant tout un luxe prin-

cipalement destiné aux tronçons urbains plats. Les chemins de fer ont également un grand choix de mesures à offrir. Les mécaniciens suivent une formation EcoDrive. Les wagons peuvent être arrêtés avec moins d'énergie et ne doivent pas être chauffés toute la nuit en hiver. Grâce à la conduite adaptative, les trains circulent de manière plus fluide. La diminution des arrêts, notamment pour les trains de marchandises, permet de réduire l'énergie d'accélération. Tout cela est rendu possible par la technique moderne de transmission directe entre le centre de disposition et la locomotive.

Il semble qu'en matière de conduite adaptative, les CFF fassent figure de précurseur européen, comme c'est souvent le cas avec les mesures environnementales; un essai est prévu cette année sur le tronçon Olten-Bâle. Enfin, dans les entreprises routières et ferroviaires, l'assainissement des bâtiments devient rapidement rentable en cas d'augmentation du prix du pétrole et du gaz. Les participants au forum ont pu découvrir un grand nombre d'exemples de meilleure pratique dans les entreprises, tels que les vastes surfaces de panneaux solaires sur le dépôt des bus du BLT, le projet genevois TOSA, système de bus électriques se rechargeant aux arrêts, ou les toits solaires pour les bus de CarPostal prévus en 2013.

## Solutions aux conflits d'objectifs programmés

Le forum a fait naturellement apparaître quelques conflits d'objectifs. Peut-on porter atteinte à l'horaire cadencé au profit d'économies d'énergie? Les accélérations presque simultanées des trains aux gares de jonction à .00 et à .30 sont en effet des dévoreurs d'énergie



La vice-directrice de l'UTP Mirjam Büttler résumant les mesures nécessaires.

par excellence. Peut-on accorder la priorité à la question énergétique alors que celle-ci ne représente que 10 % des coûts dans l'exploitation des bus, tandis que 55 % des bénéfices sont dépensés pour le personnel? Sur le rail, l'électricité ne représente même pas 5 % des coûts.

### Les conclusions des participants

1. Les TP doivent se fixer des objectifs d'efficacité énergétique et les réaliser à l'aide de mesures présentant un bon rapport coûts-utilité.

2. Les TP doivent vendre leurs atouts énergétiques plus offensivement et les vanter davantage.

3. Les TP doivent assurer l'échange d'expériences sur l'efficacité énergétique, développer des modèles de financement pour les innovations dans ce domaine et pousser le milieu politique à adopter des standards sensés en la matière.

4. La branche des TP a besoin du soutien de la Confédération et des cantons.

S'agissant de l'énergie atomique, point sensible pour l'énergie ferroviaire, le conseiller national et expert en énergie Roger Nordmann s'est montré rassurant: «La réussite de la sortie du nucléaire ne dépend pas des transports publics, qui absorbent environ 1 TWh d'électricité nucléaire sur les 25 produits».

mirjam.buetler@utp.ch, 031 359 23 31

hanskaspar.schiesser@utp.ch, 031 359 23 44

## Nouvelle CP ETC – quels changements pour les chemins de fer privés?

Avec la convention de prestations 2013–2016, le Conseil fédéral fixe les objectifs de développement de l'infrastructure ferroviaire des ETC. Selon le projet de message, la Confédération doit augmenter l'enveloppe prévue pour les indemnités et les investissements au profit de l'infrastructure des ETC. Le premier Conseil examinera le projet durant la session d'été 2012.

Le financement de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure des chemins de fer privés a été aligné en 2011 sur celui des CFF, réglé par des conventions de prestations d'une durée de quatre ans depuis 1999. Après une phase de transition avec une convention de deux ans, une convention de quatre ans doit maintenant être conclue pour la première fois avec les ETC. Du point de vue de ces dernières, cet alignement est bienvenu, même s'il entraîne quelques adaptations comme l'abandon d'un financement par les cantons lié à des objets isolés au profit d'un financement de programme. De plus, le *controling* doit prendre davantage de poids. Lors de la fixation des objectifs, des données spécifiques à l'entreprise, comme sa taille, l'écartement des voies et la topographie, doivent être prises en compte. Des indicateurs sont prévus pour les domaines de la sécurité, de la disponibilité du réseau, de la qualité dans l'exploitation et de la productivité. L'accent doit être mis sur les indicateurs liés à l'entreprise et non aux parcours.

Les changements sont peu nombreux par rapport à la période 2011–2012 en ce qui concerne les objectifs des exploitants de l'infrastructure ferroviaire. Pour la période 2013–2016, la Confédération souhaite mettre au total 2,825 milliards de francs à disposition des chemins de fer privés. Dès 2013, la contribution fédérale augmentera ainsi de 65 millions de francs par année en moyenne par rapport à la CP 2011–2012. Cette hausse est compensée par une réduction équivalente de l'alimentation du fonds FTP. Les montants sont encore provisoires, car la répartition des moyens pour les chemins de fer privés ne sera définitive qu'après l'approba-

tion des différents crédits de la Confédération et des cantons.

Les contributions d'investissement représentent la plus grande partie des fonds, environ 76 % pour les ETC. Les besoins dans ce domaine ont été définis sur la base des planifications à moyen terme annoncées par les entreprises. Les projets d'investissements se répartissent entre le maintien de la substance, les améliorations techniques, les adaptations de normes et de lois et l'extension du réseau. Il est judicieux de mettre la priorité sur le maintien de la substance. Néanmoins, les moyens ne seront pas suffisants pour toutes les mesures urgentes de maintien

de la substance, ce qui entraîne un risque d'accroissement du retard à combler.

Les indemnités pour le secteur infrastructure des ETC diminuent du fait de l'introduction du nouveau système de prix des sillons, lequel augmentera les recettes dues au prix des sillons de quelque 30 millions de francs par année dès 2013 pour les ETC. Au total, les besoins d'indemnisation pour l'infrastructure des chemins de fer privés sont de 960 millions de francs pour les quatre ans, dont 686 millions (71,5 %) à la charge de la Confédération et 274 millions (28,5 %) à la charge des cantons.

Du point de vue de l'UTP, le projet remplit dans les grandes lignes les exigences d'une infrastructure ferroviaire performante. En dépit de petites modifications, les ETC peuvent partir du principe d'une sécurité de la planification à long terme, ce qui est essentiel pour les infrastructures de chemin de fer.

christian.bumann@utp.ch, 031 359 23 50

## Le compte routier – plus beau qu'en réalité

Le compte routier 2009, publié peu avant Noël, fait état d'un degré d'équilibre financier de 111 % pour le trafic individuel, et même de 153 % pour le trafic lourd. Les frais externes, comme le précise l'Office fédéral de la statistique responsable en la matière, ne sont toutefois pas pris en compte: le compte routier est, pour l'essentiel, un compte d'infrastructure. Un autre élément a été ignoré dans le compte routier: les quelque 1,3 milliard de francs reversés par la Confédération et les cantons aux automobilistes via des allègements fiscaux. Un chiffre actuel pour le seul canton de Berne montre que ce dernier renonce à 130 millions de francs via la «déduction des

frais de transport», dont plus de 90 % en faveur des automobilistes. Reporté à l'ensemble des cantons, ce chiffre atteindrait le milliard de francs. De son côté, la Confédération renonce à 390 millions de francs, comme le montre le modèle de financement FAIF. Les 657 millions de francs nets que le trafic de voitures de tourisme rapporte selon le compte routier se muent immédiatement en un criant déficit, une fois la déduction fiscale des frais de transport prise en compte, soit 90 % de 1,4 milliard de francs. Aussi précis le compte routier paraisse-t-il, il reste idéologique tant qu'il masque les avantages fiscaux. hks

# Rapport sur le transfert: hésitations et faits à profusion

Tous les ouvrages ne captent pas autant l'attention des médias. Tous n'ont pas non plus un contenu (politique) aussi controversé que le rapport sur le transfert 2011 du DETEC. Les déclarations, strictement pessimistes, sur la réalisation de l'objectif de la Constitution ne représentent qu'une facette de ce rapport de 143 pages. Celui-ci expose aussi de nombreux faits solides et actuels, dont certains sont absolument surprenants.

Le saviez-vous?

- L'indemnisation du trafic combiné en transit n'est pas, comme on le prétend souvent, un panier sans fond, mais elle baisse continuellement: de 214 millions en 2009, elle est passée à 205 millions en 2010, puis à 180 millions l'an passé (budget). Selon le plan de financement, elle ne se montera plus qu'à 162 millions en 2015.
- En 2010, Crossrail a transporté un peu plus de 10 % des tonnes nettes sur les deux axes de transit ferroviaire, une tendance clairement en hausse. Les CFF restent le leader en la matière, avec près de 48 %, suivis du BLS avec 40 %. Quant aux parts de marché des prestataires étrangers (TY-Logistik, Rail4Chem et DB Schenker), elles sont insignifiantes, se situant entre 0 et 1 %.
- Le produit de la RPLP se maintiendra à 1,4 milliard de francs par an jusqu'en 2015, du fait de la lenteur du transfert du trafic. Les coûts spécifiques par tonne nette ont néanmoins diminué. En effet, les charges moyennes ont augmenté de près de 50 % entre 2001 et 2010, passant de 7,8 à 11,4 t. Et les méga-camions frappent déjà aux portes de la Suisse (voir article p. 4).

## Fables écologiques rectifiées

Toute personne qualifiée souhaitant s'exprimer sur le trafic transalpin ne peut passer à côté du très exhaustif rapport sur le transfert. Très sobrement, il rajuste aussi les fables modernes, selon lesquelles le trafic motorisé ne pose aucun problème en matière d'immissions. En effet, même si les immissions d'oxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) ont diminué depuis 2003, elles restent bien au-dessus des valeurs limites le long de l'axe du

Gothard. Et à Moleno, au Tessin, elles n'ont pas du tout reculé.

La situation est un peu meilleure en ce qui concerne les particules fines (PM10). Même si celles-ci dépassent les valeurs limites tout le long de l'axe du Gothard, elles sont passées pour la première fois en dessous du maximum à Erstfeld en 2011. S'agissant des nuisances sonores des voitures et des camions, on ne peut en aucun cas sonner la fin de l'alerte: en 2009 et en 2010, les valeurs mesurées sont restées supérieures à celles de 2005 et de 2008. Le vrombissement s'est ainsi intensifié dans les vallées tessinoises et uranaises.

Pour l'instant toutefois, la route conserve l'avantage par rapport au rail. «La nuit, le nombre de personnes exposées à un bruit ferroviaire dépassant les valeurs limites entre Erstfeld et Bellinzone (presque 10 000 personnes) est nettement supérieur que dans le cas de la route, sur laquelle les poids lourds sont interdits de circulation durant cette période.» Fait réconfortant: les nuisances sonores du rail sont clairement en baisse, sauf à Wichtrach (axe du Lötschberg), où les valeurs mesurées restent supérieures à celles du cadastre des émissions 2000. Les améliorations sont dues à des trains de voyageurs très silencieux ainsi qu'à des programmes de réduction du bruit des wagons de marchandises, qui font petit à petit effet.

## Corridor de 4 m: adaptation du profil ou wagons révolutionnaires?

Le rapport aborde également des aspects politiques dans des chapitres courts, techniques en apparence, ayant trait notamment au corridor de 4 m. Alors que, pendant un temps, l'OFT semblait décidé à suivre la devise «matériel rou-

lant à la place du béton» et à accorder la haute priorité au système Modalohr avec ses wagons surbaissés, il se montre aujourd'hui plus prudent: «Il n'existe toutefois pas de prototype de ce wagon, qui n'est, par conséquent, pas homologué.»

Et comme HUPAC l'a toujours fait remarquer: les coûts d'aménagement du tunnel seraient certes supprimés, mais la construction et l'agrandissement des terminaux seraient bien plus onéreux compte tenu de la place que nécessite le système de chargement Modalohr. Une adaptation du profil s'avère ainsi plus réaliste. D'autant plus si les 925 millions de francs estimés par les CFF ne doivent pas être utilisés d'une traite. Selon les estimations de l'OFT en effet, 300 millions de francs devraient suffire à garantir, du moins provisoirement, un axe continu de 4 m, avec éventuellement des petits détours. Cette solution pragmatique concertée est néanmoins cachée au lecteur.

Or, même si, en raison de sa position pessimiste, le rapport a été vivement controversé – pour une bonne part à juste titre selon l'UTP – il faut admettre que les arguments avancés pour justifier ce pessimisme sont convaincants. En effet, la marge de manœuvre de la Confédération dans cet enchevêtrement de conventions internationales est minime, et la bourse de transit alpin se heurte toujours à une résistance massive de l'UE. Le rapport nous donne toutefois une lueur d'espoir: «Le Conseil fédéral estime judicieux d'exploiter toute la marge de manœuvre autorisée par l'ATT pour le dimensionnement du montant des redevances du trafic lourd transalpin». Après lecture, cette vue d'ensemble objectivement excellente du transit alpin, mais hésitante sur le plan politique, soulève la question suivante: pourquoi le Conseil fédéral ne passe-t-il pas déjà à l'acte en 2012, du moins sur ce point?

DETEC: Rapport sur le transfert du trafic de décembre 2011; [www.bav.admin.ch/verlagerung/index.html?lang=fr](http://www.bav.admin.ch/verlagerung/index.html?lang=fr); 143 pages (uniquement disponible en format PDF sur Internet)

[hanskaspar.schiesser@utp.ch](mailto:hanskaspar.schiesser@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](http://www.utp.ch), [info@utp.ch](mailto:info@utp.ch)

### Rédaction

Roger Baumann, Tél. 031 359 23 15  
[roger.baumann@utp.ch](mailto:roger.baumann@utp.ch)

### Conception et layout

Rahel Bisesti, Gaby Schärer, UTP

### Traduction française

Bruno Galliker, Sylvie Schneuwly, UTP

### Impression

Rub Graf-Lehmann AG  
Murtenstrasse 40, 3001 Berne

### Tirage

1200 allemand, 500 français

### Prochaine édition

Avril 2012