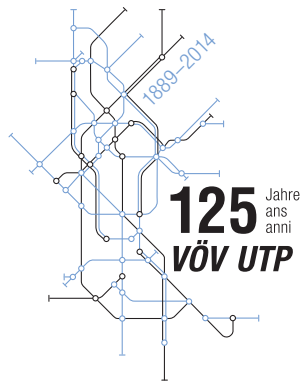




voyage

1 | 2014 | février
Informations de l'Union

© Andreas von Gunten



«OUI à FAIF» – les membres du comité de l'UTP ont eux aussi montré leur engagement en faveur du projet lors d'une action organisée à Berne pour les médias.

Le 9 février: OUI à FAIF

3

Le peuple se prononcera sur FAIF le 9 février – nous vous rappelons les principaux arguments en faveur de TP performants.

Objectif de transfert: pas d'amélioration en vue

5

Bilan du nouveau rapport sur le transfert: l'objectif de transfert des marchandises à travers les Alpes ne sera pas atteint avant 2018.

Colloque «Un pas dans l'avenir des TP» 2013

6

La branche a été informée de l'état des grands projets communs des TP lors du colloque «Un pas dans l'avenir des TP».

Abordons ensemble les 125 prochaines années!

125 ans se sont écoulés depuis la fondation de l'«Union des chemins de fer secondaires» à Zurich. Bien que le nombre d'entreprises actives dans les transports publics en Suisse soit passé de neuf à plus de 200 aujourd'hui, la clientèle perçoit les transports publics comme un système global, qui fait de nombreux envieux parmi nos hôtes de l'étranger. Cette offre de transport idéalement coordonnée, nous la devons principalement à la collaboration interne à notre branche et à un système ouvert s'étendant à toutes les entreprises de transport.

Le rôle de plaque tournante pour la collaboration interne à la branche n'est cependant pas qu'un facteur de succès: il implique également une grande responsabilité vis-à-vis de la clientèle, qui attend du système suisse des transports publics qu'il fonctionne comme s'il était mené d'une seule main; à juste titre. C'est pourquoi l'orientation clientèle constitue aujourd'hui l'une des priorités de nos entreprises, mais aussi de notre association. Il est de notre devoir de veiller à conserver les avantages uniques et immuables de nos transports publics, qui sont un atout majeur de notre pays.

La collaboration interne s'est développée encore ces dernières années: depuis 2011, nous disposons d'une commission d'infrastructure commune. En 2012, nous avons ancré encore plus fortement la collaboration interne dans nos statuts et, l'an dernier, nous avons mis sur pied la commission pour la formation. Nous nous sommes ainsi engagés à trouver des solutions au sein de la branche.

Mais pour pouvoir maîtriser les grands défis qui attendent les entreprises de transport et l'association, à savoir faire en sorte que nos transports publics restent perçus comme un système simple et uniforme, nous devons rapprocher encore le Service direct national et les communautés. De cette manière, les frontières du système ne constitueront pas un obstacle pour notre clientèle.

S'il est absolument intéressant et passionnant de revenir sur les 125 ans d'histoire de l'Union, l'avenir continuera de nous tenir en haleine et nous nous réjouissons de poursuivre cette collaboration au sein de la branche.

Ueli Stüchelberger, directeur de l'UTP

Sommaire

login est désormais une société anonyme	2
On recherche: projets de mobilité durables	2
FAIF fait avancer toute la Suisse!	3
Comment la Suisse est devenue le réseau de TP le plus dense du monde	4
Trafic marchandises transalpin: l'objectif de transfert ne sera pas atteint en 2018	5
Un pas dans l'avenir des TP: on avance!	6
Colloque spécialisé et groupe de travail Rapports sur l'état du réseau	6
Nouveau groupe d'experts de la CTEF Chemins de fer à crémaillère de montagne	7
Dernière ligne droite pour les passages à niveau	7
Quelle est la réalité du déclin de l'industrie suisse?	8

A venir

Mercredi 21 et jeudi 22 mai 2014
Colloque spécialisé de la Commission Technique et exploitation bus (CTEB) avec grande exposition
 Lieu: Forum Fribourg

Mardi 19 août 2014
Colloque d'échange de savoir et d'expériences 2014
 Lieu: Berne

Judi 4 et vendredi 5 septembre 2014
Assemblée générale UTP 2014
 Lieu: Leysin

Mardi 9 décembre 2014
Manifestation «Un pas dans l'avenir des TP»
 Lieu: Berne

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

login est désormais une société anonyme

Ce qui avait déjà été esquissé dans le numéro de septembre de voyage est définitif depuis la fin novembre 2013: la communauté de formation login, jusqu'ici une association, est devenue une société anonyme. La nouvelle SA se concentre sur la garantie de la relève des TP au niveau de la formation professionnelle initiale.

L'assemblée des membres de login du 22 novembre 2013 a approuvé la transformation en une société anonyme. L'association qui comptait 63 entreprises membres est devenue une société anonyme détenue à 70 % par les CFF en tant qu'entreprise offrant le plus grand nombre de places d'apprentissage, ainsi que par le BLS, le Chemin de fer rhétique (RhB) et l'Union des transports publics (UTP) avec 10 % chacun. Le manque de personnel compétent devient un enjeu important pour toujours plus d'entreprises, également dans les transports publics. Des formations initiales et des formations continues axées sur les besoins sont nécessaires afin de couvrir les besoins en personnel. C'est pourquoi il a été décidé que login se concentrerait à partir de 2014 sur la formation professionnelle initiale, c'est-à-dire les apprentissages, ainsi que sur la formation continue de spécialiste des transports publics. La nouvelle entreprise login formation professionnelle SA continuera de fonctionner comme une communauté de formation: l'offre de formation est ouverte à toutes les entreprises de TP intéressées. La transfor-

mation n'a aucun effet sur les formations en cours, ni sur les apprentis.

Lors de sa première séance, le conseil d'administration fraîchement élu a confirmé dans ses fonctions le directeur de l'association login, Michael Schweizer, qui est désormais directeur de login formation professionnelle SA. Un comité consultatif va examiner les besoins de la branche en matière de formation et conseillera le conseil d'administration de login. Ce comité consultatif sera mis sur pied durant l'année 2014.

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

Le conseil d'administration de login SA

La composition du conseil d'administration est la suivante: Andreas Schächtele (CFF), président du conseil d'administration; Markus Barth (RhB); Mirjam Bütler (UTP); Rainer Ducrey (CFF); Anton Häne (CFF); Franziska Jermann (BLS), vice-présidente; Andrea Tranel (CFF).

On recherche: projets de mobilité durables

Pour la 9^e fois déjà, le Centre de services pour une mobilité innovatrice du DETEC lance une procédure de soumission de projets de mobilité novatrice et durable auprès des entreprises et des privés. Le délai de soumission est fixé au 31 mars 2014.

Le Centre de services pour une mobilité innovatrice du DETEC lance pour la neuvième fois sa soumission de projets. Avec ce centre de services des Offices fédéraux de l'énergie (OFEN), du développement territorial (ARE), des routes (OFROU), de l'environnement (OFEV), des transports (OFT) et de la santé publique (OFSP), le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) soutient des projets novateurs pour une mobilité durable, ceci en complément à la politique d'infrastructure. La neuvième pro-

cédure de soumission est lancée, les dossiers doivent être déposés jusqu'au 31 mars 2014. Vous trouverez davantage d'informations, une vue d'ensemble des projets déjà soutenus et le formulaire de participation à l'adresse www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/index.html?lang=fr

Renseignements:

Peter Schild, section Politique des transports, Office fédéral du développement territorial (ARE), tél. 031 322 55 55; peter.schild@are.admin.ch

FAIF fait avancer toute la Suisse!

Dans quelques jours, les citoyens se prononceront sur le projet FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire). D'ici là, il est essentiel que nous nous mobilisions encore sur notre place de travail et auprès de notre entourage, afin de faire entendre les nombreux arguments en faveur de FAIF et d'obtenir un net OUI à l'issue de cette votation.

Bien qu'attrayant, le réseau ferroviaire suisse est parcouru par toujours plus de voyageurs et de marchandises et arrive à ses limites. Afin de débloquer la situation, la Confédération sou-

haite investir davantage dans le chemin de fer: voies, tunnels, ponts, quais, lignes de contact et autres installations doivent être mieux entretenues et aménagées. Le Parlement a approuvé à cette fin l'arrêté du Conseil fédéral sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), au sujet duquel le peuple votera le 9 février prochain.

FAIF permet au système ferroviaire suisse de rester performant malgré la mobilité croissante. Il garantit un investissement suffisant dans l'exploitation et l'entretien, une sécurité accrue et un aménagement judicieux du réseau de chemin de fer. Les investissements permettent d'assurer une cadence à la demi-heure sur de nombreuses lignes dans toute la Suisse, et même au quart d'heure dans les zones urbaines et les agglomérations. Les régions touristiques seront elles aussi encore mieux reliées aux axes principaux. Il sera en outre possible de faire circuler des trains plus longs et des voitures à deux étages sur davantage de tronçons. Enfin, les capacités du trafic marchandises seront augmentées.

L'aménagement se déroulera progressivement. La première étape d'un montant de 6,4 milliards de francs comprend notamment des investissements dans les lignes Lausanne-Genève, Berne-Lucerne, Zurich-Coire, Lucerne-Giswil, Bellinzzone-Tenero, Zermatt-Fiesch, ainsi que dans de nombreux autres tronçons. Ces aménagements seront bénéfiques aussi bien pour la population que pour l'économie: les liaisons ferroviaires seront améliorées dans tout le pays.

L'UTP et la Litra font campagne en faveur de FAIF

L'UTP et la Litra font campagne commune en faveur de FAIF. Il est important que tous les membres de l'UTP soutiennent activement le projet. Par des messages courts et concis, le site Internet de la campagne OUI à FAIF montre dans quelle mesure le projet profite à toutes les régions de Suisse. Avec pour slogan «La Suisse a besoin de transports publics performants», la campagne résume les avantages de FAIF en sept messages-clés (voir encadré).

Mobilisez vos collaborateurs et votre entourage pour la dernière ligne droite. Chaque voix compte: plus le résultat sera bon, plus il nous sera facile de nous engager encore en faveur des transports publics!

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

Pourquoi il faut voter OUI à FAIF

OUI à un projet utile à l'ensemble du pays

FAIF fait avancer toute la Suisse

FAIF englobe des projets ferroviaires dans toutes les régions de Suisse. Le pays tout entier est relié par des transports publics (TP) de qualité profitant à tous. C'est précisément pour cette raison que l'ensemble des cantons, le Conseil fédéral et le Parlement se sont prononcés pour FAIF.

OUI à des investissements ciblés pour l'avenir de notre pays

FAIF garantit un aménagement bien pensé et un entretien assuré

Les projets d'aménagement décidés par le Parlement permettent d'éliminer les principaux goulets d'étranglement sur le réseau ferroviaire dans toute la Suisse. L'entretien du réseau ferroviaire et la sécurité seront renforcés grâce à FAIF.

OUI à un projet bénéfique pour l'économie

FAIF crée des places de travail et stimule la croissance économique

Les transports publics sont le moteur de l'économie. Chaque jour, des millions de personnes les utilisent pour se rendre à leur travail. Cet avantage ne peut être conservé qu'à travers des investissements ciblés. Les transports publics font eux-mêmes partie de l'économie: ils représentent plus de 100 000 places de travail en Suisse. En disant oui à FAIF, nous consolidons cet atout.

OUI au développement durable

FAIF ménage le paysage et l'environnement

La mobilité croît. Les transports publics concentrent la mobilité et nécessitent donc moins d'espace. Ils consomment moins d'énergie et produisent moins de CO₂ que le trafic individuel. En disant oui à FAIF, nous disons oui au développement durable.

OUI à plus d'espace et à une offre étoffée dans les transports publics

FAIF permet d'éliminer les goulets d'étranglement et les lacunes dans le réseau ferroviaire

Les gens sont toujours plus nombreux à utiliser les transports publics dans leurs loisirs ou pour se rendre à leur lieu de travail. Il en résulte des goulets d'étranglement, qui rendent un aménagement ciblé nécessaire. FAIF crée plus d'espace et plus de liaisons dans le trafic ferroviaire, et garantit la disponibilité des capacités dans le trafic marchandises.

OUI à un financement équitable

FAIF garantit un financement sûr et équitable

Le projet FAIF garantit le financement des transports publics à long terme. Ce financement est équitable: quiconque profite des transports publics paie sa part. C'est la raison pour laquelle l'ensemble des cantons, le Conseil fédéral et le Parlement se prononcent en faveur de FAIF.

OUI à la complémentarité du rail et de la route

FAIF veille à ce que la Suisse reste mobile

En Suisse, 3,7 millions de personnes pendulent chaque jour entre leur domicile et leur lieu de travail, un grand nombre d'entre elles le faisant en transports publics. Cela nécessite un réseau de transport performant sur le rail et sur la route. FAIF franchit un pas important dans cette direction.

Comment la Suisse est devenue le réseau de TP le plus dense du monde

En 1889, l'Union des chemins de fer secondaires est fondée à Zurich par neuf chemins de fer à voie étroite. 125 ans plus tard et après quelques changements de nom, l'Union des transports publics célèbre son jubilé, en publiant notamment un ouvrage sous la forme d'une chronique complète de tous les événements importants pour les transports publics depuis 1198.

Après des recherches minutieuses, Hans Kaspar Schiesser, collaborateur de longue date de l'UTP et à la retraite depuis fin août 2013, a recensé pas moins de 500 événements sur plus de 800 ans, qui ont eu un rapport direct ou indirect avec les transports publics ou qui ont influencé ceux-ci massivement – dont plusieurs concernant le trafic marchandises.

Les quelque 800 ans d'«histoire des transports publics» y sont racontés en deux parties de taille pas tout à fait égale: la période entre 1198 et 1837 est celle des précurseurs, tandis que l'ère des transports publics à proprement parler ne commence qu'ensuite – dans un premier temps avec les chemins de fer privés.

La partie sur les précurseurs des transports publics recense des événements plutôt curieux aujourd'hui. Par exemple, lorsqu'en 1267, le projet de construction d'un pont sur la Limmat à travers la ville de Glanzenberg près de Dietikon menace de restreindre le monopole zurichois

des transports, les Zurichoises s'emparent en un rien de temps de la petite ville et l'anéantissent.

Des chemins de fer privés aux CFF

Ce n'est que quelques siècles plus tard, en 1838, que les transports publics deviennent une affaire politique et que débute l'ère des chemins de fer en Suisse avec la fondation de la société de chemin de fer Bâle-Zurich. C'est la première fois que l'on dépense de l'argent pour ce nouveau moyen de transport. Le projet ne voit néanmoins pas le jour, en raison du financement et des intérêts divergents entre Bâle-Ville et Bâle-Campagne. Dix ans plus tard, le pas est franchi du côté privé, avec la mise en service du «chemin de fer des petits pains espagnols» entre Zurich et Baden. Cette date marque l'ouverture officielle de l'ère du chemin de fer en Suisse. Trois ans plus tard, le Parlement charge le Conseil fédéral de concevoir un réseau ferroviaire suisse. Et en 1902, après les

presque 50 ans de la période intitulée «Concurrence, faillites et chemins de fer de montagne pionniers» dans l'ouvrage de Schiesser, les CFF sont fondés et reprennent de nombreuses lignes jusqu'ici privées. C'est ainsi que se termine en Suisse le temps des chemins de fer privés avec pour propriétaires des particuliers: dès lors, tous les chemins de fer appartiennent à la Confédération ou aux cantons.

Toutefois, il serait faux de penser que le plus gros de la chronique des transports publics est passé: deux tiers de ce livre richement illustré portent sur la période après 1900 – et les plus de 110 ans d'histoire qui suivent ne manquent pas d'événements surprenants.

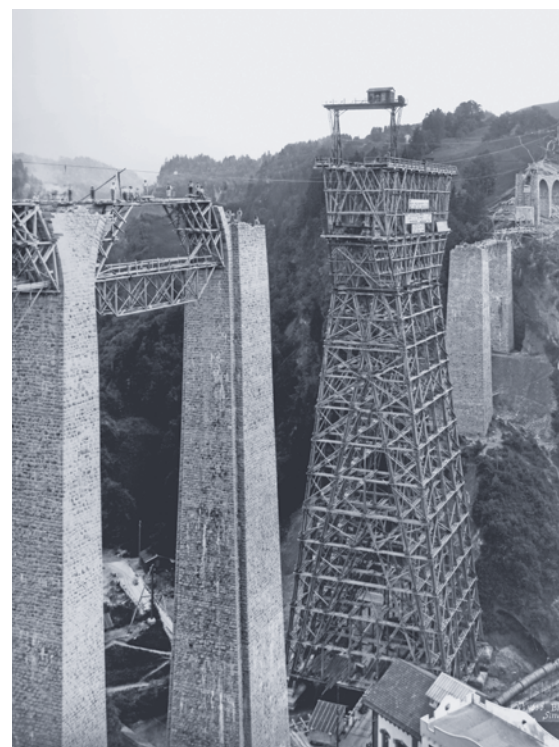
roger.baumann@utp.ch, 031 359 23 15



Un jalon de plus: le nouveau tronçon de Rail2000.



Une innovation du Service direct: l'abonnement vacances (en 1945, dans un wagon de 1^{re} classe).



Unique à l'époque: la construction du viaduc de la Sitter (1908).

© CFF Historic

© SOB

Trafic marchandises transalpin: l'objectif de transfert ne sera pas atteint en 2018

Le Conseil fédéral est tenu de rendre tous les deux ans un rapport sur le stade de réalisation de l'objectif de transfert. L'article constitutionnel approuvé en 1992 avec l'Initiative des Alpes prévoit de limiter à 650 000 par an le nombre de camions traversant les Alpes. Avec environ le double de camions, cet objectif n'est actuellement pas atteint. Le message central du rapport sur le transfert publié en novembre n'est donc pas surprenant: l'objectif de transfert ne pourra pas être atteint avant 2018.

Peu de choses ont changé depuis le dernier rapport sur le transfert d'il y a deux ans. La conclusion que l'objectif ne pourrait pas être atteint avec les moyens existants s'est dessinée il y a quelques années déjà. Le Conseil fédéral propose que des «questions de fond» quant aux objectifs de la politique de transfert soient discutées.

Concrètement, le rapport démontre que les émissions de polluants dues au trafic poids lourds sont en nette baisse du fait de l'évolution technique. La part du trafic marchandises routier sera marginale à l'avenir face au reste du trafic et aux autres sources de pollution. En conséquence, la proposition est lancée de déclarer comme objectif non plus le nombre de courses, mais l'émission de polluants et de bruit du trafic poids lourds.

Comme on pouvait l'attendre, cette proposition est soutenue par l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), qui émet cette exigence depuis longtemps. Par contre, l'Initiative des Alpes et les organisations environnementales rejettent clairement la proposition, car elle contredit l'objectif constitutionnel du transfert qui se rapporte explicitement au nombre de courses effectuées par des camions.

Plus de 63 % du trafic marchandises de transit sur le rail

Bien que l'objectif soit largement manqué, le Conseil fédéral constate dans son rapport que la RPLP, la NLFA et la Réforme des chemins de fer ont permis d'éviter entre 650 000 et 700 000 trajets de camions à travers les Alpes. Actuellement, 63,4 % du trafic marchandises de transit en Suisse circule ainsi sur le rail, soit nettement plus que dans les pays voisins.

Autre fait réjouissant pour notre branche, la décision prise parallèlement au rapport sur le transfert de soutenir le trafic combiné non accompagné jusqu'en 2023 et d'augmenter le crédit de 180 millions de francs. A l'origine, ces subventions devaient être abandonnées en 2019. Il s'agit dorénavant d'attendre l'ouverture du corridor à 4 mètres.

Les chiffres du rapport démontrent une fois de plus l'importance de la construction de ce corridor pour l'avenir du trafic marchandises ferroviaire. En l'an 2000, le trafic combiné ne représentait encore que 34,2 % de la répartition modale du trafic marchandises. Sa part est montée à 45 % aujourd'hui, ce qui en fait la principale forme de transport du trafic marchandises à travers les Alpes. Ces prochaines années, l'achèvement des tunnels de base du Gothard et du Ceneri amènera l'infrastructure nécessaire au renforcement du transfert des marchandises sur le rail.

Quels seraient les effets d'un 2^e tunnel routier au Gothard?

Avec le corridor à 4 mètres et la NLFA du Gothard, d'importants et massifs investisse-

ments ont été (et seront encore) effectués en faveur du transfert sur le rail. Les velléités de construction d'un second tunnel routier au Gothard vont cependant à contre-courant. Certes, on promet pour le moment d'y autoriser la circulation sur une seule voie, ce qui n'amènera pas d'augmentation de la capacité. Mais il faut rappeler la promesse qui avait été faite de ne jamais ouvrir le tunnel routier du Gothard aux camions de 40 tonnes. La récolte de signatures de l'initiative «Oui à la circulation, non aux bouchons» est déjà en cours. Elle réclame que le Gothard offre quatre voies de circulation. La construction d'un second tube menace de saper tôt ou tard les investissements dans la NLFA et de diminuer fortement leur valeur.

Le Conseil fédéral a publié son message sur cet objet, le Parlement se prononcera à son sujet ces prochains mois. Il est prévisible que le Conseil national et le Conseil des Etats approuvent la construction du second tube routier au Gothard. Dans ce cas, il faudra s'attendre à un référendum. Le peuple devrait avoir le dernier mot sur ce thème à la fin 2014 si le processus avance rapidement.

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

© CFF



Trafic marchandises au Gothard: l'objectif de transfert du trafic marchandises à travers les Alpes est toujours nettement manqué.

Un pas dans l'avenir des TP: on avance!

Et pourtant, elle tourne – c'est avec ces mots qu'Ueli Stüchelberger a débuté son exposé lors du colloque «Un pas dans l'avenir des TP» de cette année. Dans le cadre de ce colloque annuel, les chefs de projets ont informé la branche sur l'état des travaux et sur les principaux résultats de l'année écoulée.

Les nombreux participants ont également pu profiter d'un petit voyage dans le futur. Dès 2015, d'importantes nouveautés seront introduites chaque année et permettront de simplifier l'achat de billets pour la clientèle tout en contribuant à faire baisser les coûts de distribution. Alors que les années précédentes ont surtout été marquées par la planification de projets et des travaux conceptuels, les choses sont devenues réellement concrètes et palpables cette année: les chefs de projets ont présenté de nombreux éléments de solutions et résultats intermédiaires.

La Carte TP s'appelle SwissPass

La nouvelle carte de mobilité des TP suisses s'appelle SwissPass et exsude la suissitude par sa couleur rouge et les nombreuses croix suisses qui l'ornent. Selon la planification du chef de programme Bernd Nagel, le SwissPass sera introduit durant le second semestre de 2015 et sera donc la première nouveauté que vivront les clients: une seule carte dans le porte-monnaie pour tous les besoins de mobilité. Le SwissPass n'intégrera pas seulement les abonnements de TP (AG, demi-tarif et abonnements communaux), d'autres prestations pourront être réservées directement sur la carte, par exemple l'accès aux vélos de location de PubliBike ou

des forfaits de ski. Outre le design et le nom de la carte, d'importants jalons ont été mis en place cette année, comme la définition des processus de contrôle et l'élaboration de la spécification des appareils de contrôle.

Le thème du contrôle électronique des titres de transport, qui sera introduit dans toute la Suisse en même temps que le SwissPass, a suscité un grand intérêt auprès des représentants des ET.

Abonnements sur mesure grâce à l'évolution à moyen terme des prix et de l'assortiment (MIPSO)

A l'aide d'un masque de saisie en ligne, le co-chef de projet René Zbinden a présenté la façon dont les clients pourront composer leur abonnement de TP individuel, appelé «Clip-Abo», en fonction de leurs besoins de mobilité. La solution Internet met l'accent sur la convivialité, l'ergonomie et la transparence: les clients savent en tout temps combien leur solution de mobilité leur coûte et quelle est la différence de prix avec l'abonnement général. Le nouvel assortiment des TP propose d'autres produits intéressants: des abonnements communautaires régionaux combinés avec un nombre fixe de cartes journalières à prix réduit pour les voyages de loisirs ou des offres réduites aux heures creuses sont prévus.

Une avancée d'un autre genre: le futur système de prix des TP suisses (ZPS)

Le programme Futur système de prix des TP suisses (ZPS) conçoit en arrière-plan les nouveaux systèmes de vente et de distribution: la nouvelle Plateforme TP. Le chef du programme Andreas Fuhrer a expliqué que l'année écoulée a principalement été consacrée à la mise en place des fonctions de base. Le plat de résistance était le processus de vente pour les billets ordinaires (article 125), les plus demandés dans les TP. L'impression du premier billet de TP par la Plateforme TP a donc été le moment fort de l'année. Ce qui peut sembler trivial à première vue est pourtant le résultat de la représentation et de la saisie de processus et de structures complexes, ainsi que d'innombrables heures de programmation. L'année qui s'annonce sera consacrée à la mise en place de l'ensemble des fonctionnalités dédiées aux abonnements, de façon à permettre l'exploitation pilote de la Plateforme TP en 2015.

Durant les pauses et lors des questions, il était perceptible que les changements deviennent lentement palpables et concrets pour les entreprises de transport et qu'il est temps de s'y préparer. Pour cette raison, cette année sera très intense du point de vue de la collaboration, aussi bien pour les projets que pour les entreprises de transport.

Le prochain colloque «Un pas dans l'avenir des TP» aura lieu le 9 décembre 2014.

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

Colloque spécialisé et groupe de travail Rapports sur l'état du réseau

Dans les rapports sur l'état du réseau, les chemins de fer rendent compte de l'état de leurs infrastructures. Aujourd'hui déjà, ces rapports constituent un important instrument de gestion et de planification pour de nombreux gestionnaires d'infrastructure (GI). Dans le monde de FAIF, ils devraient gagner encore en importance, puisque les moyens disponibles dans le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) seront investis en priorité dans l'entretien et le maintien de la substance. Les rapports sur l'état du réseau servent de base pour définir les besoins des différents GI en matière d'entretien, et de point de départ pour la négociation des conventions de prestations entre la Confédération et les GI.

Le 30 octobre 2013, près de 100 représentants des entreprises des chemins de fer se sont retrouvés à l'occasion d'un colloque spécialisé organisé par l'OFT, l'UTP et les associations des comptables de la Suisse romande et de la Suisse alémanique. Le colloque avait pour thème central l'élaboration en commun des rapports par les acteurs de la branche. Les personnes présentes étaient toutes d'accord sur le fait que les rapports d'état du réseau ne doivent pas servir d'instrument d'évaluation des performances. L'idée d'établir une grille uniforme des catégories d'installations dans les rapports sur l'état du réseau a néanmoins reçu un large soutien. Les documents relatifs au colloque peuvent être consultés sur www.utp.ch/Services/Colloques_specialises.

Un groupe de travail de la commission Infrastructure de l'UTP s'est déjà lancé dans l'élaboration d'un standard reconnu par la branche, à partir des conclusions tirées lors du colloque. Cette solution de branche doit permettre de comparer les types d'installations et d'accorder suffisamment de marge de manœuvre aux entreprises de chemin de fer, afin que celles-ci puissent exposer leurs besoins spécifiques dans les rapports. Les premiers résultats de ces travaux sont attendus dans le courant 2014.

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

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

Nouveau groupe d'experts de la CTEF

Chemins de fer à crémaillère de montagne

Un nouveau groupe d'experts est venu s'ajouter aux huit autres de la Commission Technique et exploitation ferroviaire. Motivés notamment par de nouvelles prescriptions dans divers domaines, les «purs» chemins de fer à crémaillère de montagne se sont organisés et ont créé le nouveau groupe d'experts interdisciplinaire Chemins de fer à crémaillère de montagne (GE CCM).

Le GE CCM exploite désormais une plateforme pour la technique des systèmes des chemins de fer à crémaillère, dont une partie des caractéristiques diffèrent fortement de celles des autres chemins de fer. Ses activités se concentrent sur tous les thèmes relevant de l'infrastructure et du matériel roulant quant aux spécificités techniques et opérationnelles des chemins de fer à crémaillère de montagne. L'interface entre le véhicule et la voie de roulement, la roue d'engrenage et la crémaillère posent des défis particuliers.

Le GE CCM souhaite soutenir la standardisation technique ainsi que la culture et la diffusion du savoir-faire dans ce domaine. Par ailleurs, il entend collaborer au développement des prescriptions et réglementations sur les chemins de fer à crémaillère.

Au lancement du groupe d'experts, presque toutes les lignes et leurs entreprises y sont représentées (voir liste des membres sur l'Extranet). Les entreprises exploitant des purs chemins de fer à crémaillère de montagne (sans adhérence) sont cordialement invités à rejoindre le GE CCM. Leurs représentants peuvent être issus aussi bien du domaine de l'infrastructure que de celui du matériel roulant. Il est également prévu d'entretenir un échange avec d'autres entreprises, par exemple des pays frontaliers ou des chemins de fer à adhérence avec tronçons à crémaillère sur leur réseau.

L'ordre du jour actuel contient avant tout des thèmes techniques:

- Contrôle de la marche des trains
- Passages à niveau
- L'Hand
- Exploitation en marche à vue
- Mise en œuvre des directives de la réforme des chemins de fer 2.2

Analyse des risques CCM

Dans un premier projet commun, le GE CCM réalise une analyse complète des risques techniques et opérationnels de toutes les entreprises membres. Cette analyse doit servir de base de décision pour les mesures de maintenance et, si nécessaire, afin d'augmenter la sécurité. Dans un second temps, elle servira également de base pour les évaluations des risques exigées par l'OFT quant au contrôle de la marche des trains et pour les rapports de sécurité spécifiques aux projets dans les différentes procédures d'approbation des plans.

Les premières clarifications ont montré que le cadre et les points à examiner pour l'analyse des risques devaient être définis très exactement. Le GE CCM a élaboré à cette fin un cahier des charges contenant tous les critères déterminants pour l'analyse des risques. Il en est ressorti que de nombreux critères s'appliquaient de manière égale à tous les chemins de fer, tandis que d'autres ne concernaient que certains che-

mins de fer ou groupes de chemins de fer. La réalisation de l'analyse des risques exige donc de larges connaissances des aspects techniques et opérationnels des différents chemins de fer à crémaillère de montagne, des prescriptions et réglementations en vigueur et des processus d'évaluation des risques.

L'analyse commencera début 2014, une fois qu'un bureau d'ingénieurs aura été désigné pour ces travaux. Les premiers résultats sont attendus dans le courant de l'été.

Réactions et questions à l'auteur.

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



Le chemin de fer du Pilate à Alpnachstad.

Dernière ligne droite pour les passages à niveau

Comme chacun le sait, tous les passages à niveau qui ne respectent pas les prescriptions de l'ordonnance sur les chemins de fer et leurs dispositions d'exécution doivent être supprimés ou adaptés d'ici au 31 décembre 2014. De nombreuses entreprises de chemin de fer ont bon espoir d'atteindre l'objectif fixé d'ici la fin de l'année.

La solution durable aux croisements entre le rail et la route consiste en la séparation dans l'espace des axes de transport (suppression, aménagement d'un accès détourné, passage routier

inférieur et supérieur, etc.). Il n'y aura donc plus de surface de circulation utilisée en commun. La préférence doit toujours aller aux solutions durables à long terme avec un niveau de sécurité élevé plutôt qu'à des options à court terme avec un faible degré de sécurité.

L'art. 19 de la loi sur les chemins de fer (LCdF) joue un rôle majeur en cas de suppression. En vertu de celui-ci, les entreprises de chemin de fer sont tenues de prendre des mesures adéquates lorsque la sécurité de l'exploitation est mise en danger ou pour éviter que celle-ci soit

mise en danger. Il peut s'agir de fermeture ou de suppression immédiate de passages à niveau. La nouvelle recommandation de l'UTP pour les chefs de projets des entreprises de chemin de fer décrit plus en détail les conditions cadres à prendre en considération et la marche à suivre correcte. Elle peut être téléchargée sur: www.voev.ch/fr/Services/Downloads?section=downloads&category=812

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

Quelle est la réalité du déclin de l'industrie suisse?

Hans-Peter Bärtschi est certainement aujourd'hui le meilleur connaisseur de l'histoire de l'industrie suisse. Son ouvrage «La Suisse industrielle du 18^e au 21^e siècle» est clairement pessimiste: l'industrie suisse a d'abord été construite avec succès, puis démantelée. Il livre de nombreux exemples percutants non seulement à propos de l'industrie suisse des locomotives et des wagons, mais aussi sur le secteur des machines, de l'aluminium ou encore sur Swissair.

Il est toujours étonnant de constater le nombre de petits ou grands secrets de l'histoire des chemins de fer qui remontent encore aujourd'hui à la surface. Par exemple, celui selon lequel les chemins de fer suisses doivent en partie leur naissance à l'Eglise catholique. Du moins indirectement. Zurich, principalement, a en effet surtout investi dans la planification ferroviaire des années 1850 des fonds provenant de la vente de biens de l'Eglise expropriés. Des petits trains plutôt que des monastères, pourrait-on dire. Et qui sait encore que Churchill a ordonné aux généraux de son Air Force de préparer le bombardement de la ligne du Gothard afin d'empêcher l'Italie de continuer à maintenir son armement grâce au charbon allemand? Le bombardement n'a pas eu lieu, et les CFF ont fait de belles affaires durant six ans avec ce charbon.

Des questions de fond passionnantes, mais non résolues

D'autres questions restent fatalement sans réponse, malgré les monumentales archives d'histoire de l'industrie de Bärtschi (huit tonnes de matériel et 400 000 photos). La Première Guerre mondiale a-t-elle plutôt profité ou nui aux chemins de fer suisses? Elle leur a plutôt nui si l'on pense aux nombreux projets qui étaient réalistes à l'époque, mais qui n'ont plus été exécutés à l'issue du conflit.

Et, si l'on analyse la crise dans laquelle l'ensemble des entreprises de transport touristiques ont été plongées pratiquement du jour au lendemain, nombreuses sont celles qui ne s'en sont jamais relevées. Mais un autre point de vue est possible, selon lequel la guerre a profité au système ferroviaire suisse. Car, en l'absence

de charbon allemand (dont Krupp avait besoin pour ses haut-fourneaux d'armement), les seuls trains à pouvoir circuler à la fin de la guerre étaient les trains marchandises. L'AG a été une nouvelle fois supprimé en raison du manque de possibilités de voyage. Pour ces raisons, le Conseil fédéral a décidé en 1916 d'électrifier rapidement et entièrement le réseau suisse. Cela a aussi profité aux grandes entreprises électriques qui ont pu exporter leurs locomotives électriques sophistiquées comme le Crocodile dans les années 1930.

Parallèlement à la chute, ou plutôt à la déconstruction de l'industrie lourde suisse, les temps ont également été durs pour le trafic marchandises ferroviaire. Les marchandises les mieux adaptées au rail comme le charbon, l'acier ou l'aluminium ont progressivement disparu des carnets de commandes, et pas seulement parce que les banques se sont détournées des maigres 6% de la croissance industrielle à la faveur des conglomérats financiers, qui leur assuraient le double de rendement. Le charbon, jadis de loin le bien le plus rentable pour le transport marchandises ferroviaire, est passé de mode, d'abord à cause des locomotives électriques, puis également pour les chauffages privés et les machines à vapeur de l'industrie. Les explications bien étayées mais quelque peu unilatérales de la désindustrialisation de la Suisse par Bärtschi et la postface historico-économique d'Olivier Fahrni sont pourtant sélectives. Concernant l'industrie des locomotives, les erreurs ayant conduit à la fin de SLM, de BBC et de la quasi-totalité de l'industrie des wagons sont clairement démontrées. Mais Stadler, qui a aujourd'hui quasiment atteint à

lui seul la taille des anciens géants de l'industrie des chemins de fer de Winterthur et de Baden, n'est mentionné que dans des notes en marge.

Pauvre en matières premières?

Un mérite incontesté du livre de Bärtschi réside dans la preuve que notre auto-apitoiement collectif sur l'absence de matières premières dans notre pays constitue un mythe destiné à faire briller d'autant plus nos performances industrielles. Dans la réalité, la Suisse extrait aujourd'hui encore d'immenses quantités de gravier, abrite le siège de l'une des plus grandes entreprises de cimenterie du monde (Holcim), extrait de grandes quantités de sel et a également extrait par le passé beaucoup de lignite (vallée de la Reppisch), de fer (Gonzen) ou d'or (Simplon).

L'ouvrage est indispensable aux personnes souhaitant des explications quant au miracle industriel suisse et à son déclin partiel. Et quiconque désire conforter son avis selon lequel les grandes banques sont davantage une hypothèque qu'une bénédiction pour l'industrie de ce pays lira attentivement l'intelligente postface d'Olivier Fahrni. Après tout, les Hayek sont aussi de cet avis. Et l'excès de pessimisme se dissout très bien dans une bière de production locale.

Hans Kaspar Schiesser



Hans-Peter Bärtschi: La Suisse industrielle du 18^e au 21^e siècle – Construction et déconstruction; 2011; 78 francs

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, Gaby Schärer, UTP

Traduction française

Bruno Galliker, Sylvie Schneuwly, UTP

Impression

Rub Media AG
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern

Tirage

1200 allemand, 500 français

Prochaine édition

Mai 2014