

voyage

2 | 2014 | mai
Informations de l'Union

© Thomas Hodel



L'UTP a 125 ans – l'exposé engagé de Doris Leuthard devant les représentants de la branche.

125 ans de l'UTP **3**

Nouvelle fête pour l'UTP: une semaine après le succès de la votation sur FAIF, l'Union célèbre cette fois ses 125 ans.

Nouvelle formation initiale: étape franchie **5**

Relève pour les tâches opérationnelles au sein des ET: tel est le but de la nouvelle formation d'agent/e de transports publics CFC.

Résultats de l'évaluation du TRV **8**

L'UTP a suivi de près l'évaluation de la procédure de commande dans le trafic régional voyageurs (TRV). Les premières solutions de développement de la procédure ont été élaborées.

Objectif: un seul système de transports publics pour les voyageurs

A l'article 16 de la loi sur le transport de voyageurs (LTV), on lit: «Pour le trafic longues distances, le trafic régional ainsi que le trafic local, les entreprises offrent en règle générale un seul contrat de transport au voyageur qui doit emprunter le réseau de différentes entreprises.»

L'objectif de cet article est de faire en sorte que les transports publics suisses constituent un seul système aux yeux des voyageurs. La réalité est pourtant différente: les TP suisses sont constitués d'une multitude de solutions régionales reliées entre elles au niveau national d'une façon permettant difficilement d'identifier le système global.

Ainsi, les univers du Service direct (ch-direct) et des communautés ont pris des chemins toujours plus éloignés dans leur évolution ces dernières années, ce qui est tout sauf satisfaisant pour nos clients. Dans l'organisation actuelle, il est quasiment impossible de parvenir à des solutions uniformes pour l'ensemble de la branche. Du côté de ch-direct, les décisions des organes compétents doivent certes obligatoirement être appliquées par les entreprises de transport. Mais du côté des communautés, l'aspect contraignant n'existe pas au-delà de leurs frontières.

Les attentes envers notre branche sont élevées. Nous sommes appelés à trouver rapidement des solutions contraignantes afin de devenir plus simples et plus uniformes pour les voyageurs. Nous devons nous montrer actifs sur ce plan avant d'y être obligés par d'autres acteurs.

La bonne nouvelle: nous sommes déjà actifs. Le premier organe à l'avoir été est le comité de l'UTP, qui a débattu à l'intention du Comité stratégique du Service direct (StAD) sur le thème «Plus de convivialité pour la clientèle en parlant d'une seule voix» et a communiqué son intention de renforcer l'uniformisation vis-à-vis de la clientèle à travers une collaboration plus étroite et plus contraignante entre les communautés et ch-direct.

Immédiatement après le comité de l'UTP, le StAD a confirmé cette stratégie et a décidé qu'un comité de pilotage formé de représentants du StAD et du StAV (Comité stratégique des communautés) dirigerait le projet.

Comme vous le voyez, nous n'avons certes fait qu'un pas, mais nous avons avancé!

Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP

Sommaire

Le secteur des bus des TP s'expose à Fribourg	2
125 ans de l'UTP – nous sommes les transports publics	3
Révision partielle de la loi sur la durée du travail – atelier de l'UTP et de RMS	4
Importante étape franchie pour la nouvelle formation initiale d'agent/e de TP CFC	5
Un brevet fédéral pour 17 nouveaux spécialistes des TP	5
Colloque spécialisé de la CTEF «Exploitation et utilisation du réseau»	6
Nouveaux directeurs d'entreprises	6
Nouvelles réglementations RTE pour la voie métrique	7
Résultats de l'évaluation du trafic régional	8
L'UTP soutient la création du fonds FORTA	8

Le secteur des bus des TP s'expose à Fribourg

Tous les deux ans, le secteur des bus des transports publics suisses se réunit lors du colloque organisé par la Commission Technique et exploitation Bus (CTEB). Cette année aussi, le colloque et l'exposition organisée en parallèle donneront un aperçu des derniers développements techniques et des défis pratiques à venir – pour les découvrir, il ne faudra pas se rendre en Belgique ou en Allemagne, mais simplement à Fribourg.



L'avenir est en marche: le bus à pile à combustible de CarPostal.

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

Jeudi 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

Les bus sont un élément essentiel des transports publics suisses – dans les grandes villes et les agglomérations comme dans les régions rurales. En 2012, quelque 940 millions de déplacements ont été effectués en bus. Cette part représente exactement la moitié des déplacements en transports publics. La même année, le nombre de courses-km parcourus par les bus a été de 278 millions, un chiffre incroyable qui correspond à 6950 tours de la Terre.

Le secteur qui «produit» ces chiffres record se réunira à Fribourg à la fin du mois de mai. Des intervenants qualifiés présenteront dans le cadre du colloque spécialisé les enjeux et les solutions qui les accompagnent. Les exposés divers donneront la possibilité de mener des discussions au sein de la branche, sans être pressé par le temps. L'exposition des fournisseurs et prestataires de services organisée en parallèle apportera un aperçu des produits les plus récents et permettra en plus aux participants d'élargir leur réseau.

Plus de 25 bus de toutes tailles seront exposés: du minibus pour la desserte des quartiers au bus articulés de 25 m de long. Bon nombre des véhicules présentés seront équipés de la technologie Euro 6, mais les bus hybrides et articulés y auront aussi leur place. Parmi les points forts

figureront différents bus et véhicules utilitaires à propulsion électrique, sous diverses tailles et conceptions. Il sera également possible de découvrir certains de ces véhicules durant une course d'essai. Enfin, une vingtaine de fournisseurs et prestataires présenteront en bref leurs produits et services durant les plages prévues à cet effet.

Les exposés donnés par des spécialistes et des représentants des transports publics apporteront des informations importantes sur l'application de la LHand, auxquelles s'ajouteront des rapports sur les expériences réalisées avec les technologies actuelles comme les bus diesel Euro 6, les bus de ligne hybrides, la traction électrique avec packs de batteries pour trolleybus, les bus électriques, le TOSA et bien plus encore.

Autres thèmes abordés: recruter et conserver du personnel, maîtriser les coûts dans les contrats LCC, intégrer les cycles SORT dans les appels d'offres, effets du SwissPass sur le véhicule et son environnement.

Programme complet du colloque sur www.utp.ch/colloque-cteb-2014

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

125 ans de l'UTP – nous sommes les transports publics

Une semaine seulement après le succès de FAIF en votation, l'UTP se célébrait elle-même. Quelque 130 hôtes se sont en effet déplacés à Berne pour participer à la fête d'anniversaire de l'association, fondée 125 ans plus tôt à Zurich sous le nom d'«Union des chemins de fer secondaires». Cet événement était placé sous le signe de l'avenir, présentant les nombreux défis qui attendent la branche.

Les transports publics suisses connaissent un succès qui ne se dément pas et constituent ainsi un atout majeur du pays. Leur performance revêt une importance capitale pour la population, l'économie et l'environnement de la Suisse. «Aux commandes» de ce système, on trouve l'Union des transports publics, fondée en 1889 par neuf chemins de fer à voie étroite sous le nom d'«Union des chemins de fer secondaires». Mais le «bon vieux temps» a été à peine évoqué dans les exposés de la conseillère fédérale Doris Leuthard et du président de l'UTP Urs Hanselmann: revenant sur le succès de FAIF en votation le week-end précédent, tous deux ont surtout jeté un regard vers l'avenir.

Pour l'un comme pour l'autre, l'avenir sera riche en défis pour les transports publics et la branche, à court, à moyen et à long terme. Dans son exposé, Urs Hanselmann en a présenté la longue liste: le développement des transports publics, devenu incontournable pour des raisons d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement, la situation financière de la branche, qui aura encore besoin de moyens considérables, les nouvelles technologies, qui permettront de mieux servir la clientèle et de faire tomber les barrières à l'utilisation des transports publics, ou encore une répartition supportable et équitable de la charge financière entre les entreprises, les collectivités publiques

et la clientèle – pour n'en citer que les principaux.

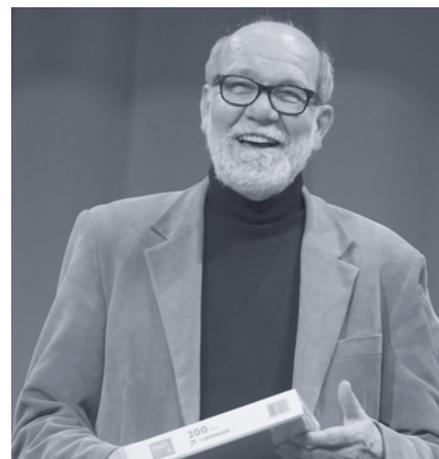
La conseillère fédérale Doris Leuthard est quant à elle revenue sur les faits accomplis avant de regarder vers l'avenir: «L'UTP n'a pas seulement écrit l'histoire des chemins de fer, mais aussi l'histoire suisse. Elle a contribué à la desserte des vallées et des régions, au franchissement de la barrière de rösti et du Gothard, au développement de l'économie s'appuyant sur les transports publics et au rassemblement d'hommes et de femmes. Et on le sait bien: les transports publics sont synonymes de qualité – connexions fiables, ponctualité et sécurité», a-t-elle déclaré dans son exposé engagé. Elle a également cité la liste de défis qui attendent la branche: «Il s'agira de veiller à la qualité du service public, d'assurer la sécurité de financement des infrastructures de transport, d'éliminer les goulets d'étranglement croissants au niveau des capacités et de montrer les solutions de gestion de la mobilité susceptibles de réunir des majorités».

De son côté, le directeur de l'UTP Ueli Stüchelberger a souligné le succès de FAIF en votation – et a remercié notamment les entreprises de transport sans lesquelles le résultat n'aurait pas été aussi évident. Il a ensuite rendu honneur à la vice-directrice Mirjam Büttler et au directeur de la LITRA Matthias Dietrich, les

véritables «chefs d'orchestre» de la campagne. Outre l'intermède musical offert par «Alpini Vernähmlässig», il y avait tout de même deux points du programme rattachés au passé: d'une part l'hommage rendu à Hans Kaspar Schiesser, ancien collaborateur de l'UTP, qui avec sa «Chronique des transports publics» a produit un véritable récit historique sur les transports publics suisses, et d'autre part un film d'une dizaine de minutes remontant à 1974 et montrant les étapes de la reconstruction de la gare de Berne et son inauguration – dont les commentaires sur les capacités pourraient presque être repris tels quels aujourd'hui.

La «Chronique des transports publics» peut être commandée en ligne à l'adresse www.utp.ch/chronique-des-tp

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



Hans Kaspar Schiesser, auteur de l'imposante chronique des transports publics.

© Thomas Hodel



Mirjam Büttler, vice-directrice de l'UTP, et Matthias Dietrich, directeur de la LITRA, salués par le directeur de l'UTP Ueli Stüchelberger pour le succès de la campagne OUI à FAIF.



Ueli Stüchelberger (à gauche) et Urs Hanselmann, respectivement directeur et président de l'UTP, remercient la conseillère fédérale Doris Leuthard pour son exposé.

Révision partielle de la loi sur la durée du travail – atelier de l'UTP et de RMS

La loi sur la durée du travail (LDT) dans les entreprises de transports publics ne correspond plus à la situation actuelle. Elle doit donc être révisée. Le Conseil fédéral a mis un projet de loi en consultation au début 2014, raison pour laquelle un atelier a eu lieu à la mi-mars 2014 à Berne en présence de spécialistes de l'ensemble de la branche.

La loi fédérale sur le travail dans les entreprises de transports publics (loi sur la durée du travail, LDT) est destinée à garantir une exploitation sûre et la flexibilité nécessaire dans l'organisation du travail dans le respect de la protection de la santé des collaborateurs des transports publics. Elle ne correspond plus aux conditions actuelles dans de nombreux domaines, et doit donc être adaptée afin de mieux répondre aux besoins des entreprises de transport et des collaborateurs. Durant plus de deux ans de négociations entre l'Office fédéral des transports (OFT), les représentants des employeurs de différents secteurs des transports publics (sous la régie de l'UTP) et les syndicats, des solutions ont été recherchées pour les réformes nécessaires et incontestées de dispositions de la LDT. L'OFT a envoyé le projet de révision de la LDT en consultation en janvier 2014. Le groupe de travail Stratégie LDT de l'UTP et de RMS a élaboré une prise de position pour l'ensemble de la branche (voir encadré).

Les négociations ne sont pas terminées

Des solutions acceptables ont pu être trouvées pour la plupart des points des dispositions de la loi. De plus, les bases de différentes flexibilisations au niveau de l'ordonnance y ont été fixées. Parmi celles-ci, la réglementation de l'indemnité pour les pauses en dehors du lieu de service a été déplacée dans l'ordonnance. D'intenses négociations avec les employés et l'OFT doivent encore être menées dans ce domaine.

Un atelier avec les représentants de la branche a été organisé en mars 2014. L'objectif était de donner un aperçu de la révision partielle de la LDT. Mais le point principal résidait dans la clarification de la question du tour de repos minimal en cas de dérangements de l'exploitation dans le cadre de la procédure de consultation en cours, ainsi que dans l'élaboration d'une réglementation des pauses pouvant être négociée avec les syndicats et l'OFT au sein de la commission de la LDT.

Les exposés introductifs présentés par Ueli Stückelberger, directeur de RMS et de l'UTP, et par des membres du groupe de travail Stratégie LDT ont permis aux participants de se familiariser avec les problématiques soulevées. La dis-

cussion des deux thèmes qui a suivi a été menée en cinq groupes: «chemin de fer», «navigation», «remontées mécaniques», «ville/agglomération» et «campagne». Ceci devait garantir la prise en compte des besoins spécifiques des différents secteurs de la branche.

Tour de repos minimal en cas de dérangements de l'exploitation

Selon la disposition d'exception actuellement en vigueur dans l'ordonnance relative à la loi sur la durée du travail (OLDT), il est possible, pour des raisons impérieuses telles que force majeure ou dérangement d'exploitation, de réduire le tour de repos minimal de neuf heures prévu dans la LDT. Cette règle n'ayant aucune base légale dans la LDT, elle doit être supprimée selon l'OFT.

La discussion lors de l'atelier a montré que cette suppression poserait d'importants problèmes à différents secteurs de la branche, particulièrement dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire (services de construction) et dans les remontées mécaniques.

Les participants à l'atelier ont donc salué le positionnement expressément contraire pris par l'UTP et RMS sur ce point dans leur réponse à la consultation. Une norme de délégation correspondante doit d'abord être exigée dans la loi. L'application précise doit ensuite suivre dans l'ordonnance.

La future réglementation de l'indemnisation des pauses a nécessité davantage de temps. Une nouvelle solution doit permettre de tenir compte de l'évolution des habitudes de vie, que ce soit dans l'alimentation ou au niveau du domicile. Cette solution permettra également de s'aligner sur les dispositions du reste du marché suisse du travail.

La discussion menée lors des travaux préparatoires de la révision de la LDT avait déjà montré l'hétérogénéité des besoins des différents secteurs de la branche. Les conditions-cadres signalées par les syndicats devront également être prises en compte dans les négociations à venir.

Les discussions ont donc été intenses au sein des cinq groupes cités qui se sont efforcés d'identifier les désavantages de la réglemen-

tation actuelle et de définir les améliorations possibles. Les premiers résultats intermédiaires ont été présentés en séance plénière et les responsables des groupes ont tenté d'élaborer une première thèse sur cette base, laquelle a ensuite été rediscutée dans les groupes.

Il est apparu impossible de trouver sans autre une solution qui satisfasse équitablement l'ensemble de la branche. Les enseignements tirés doivent donc encore être développés par le groupe de travail Stratégie LDT de l'UTP et de RMS. L'implication des spécialistes ayant participé à l'atelier serait ensuite à nouveau envisageable.

L'échange entre les nombreux spécialistes présents s'est avéré précieux. Les besoins divergent certes fortement au sein de la branche. Mais les résultats obtenus à l'issue des discussions donnent de bonnes bases au groupe de travail Stratégie LDT pour poursuivre ses travaux sur une proposition d'indemnisation des pauses. Les contacts noués lors de l'atelier pourront également y contribuer de manière précieuse.

caspar.probst@utp.ch, 031 359 22 63

Prise de position de l'UTP sur la révision de la LDT

Les modifications proposées dans le cadre de la révision partielle de la LDT sont globalement judicieuses. Elles sont le résultat d'après négociations au sein de la commission de la loi sur la durée du travail, composée de représentants d'ET, de syndicats et de l'OFT (commission tripartite).

Le groupe de travail Stratégie LDT de l'UTP et de RMS a donc élaboré une prise de position dans laquelle il renonce à aborder les modifications dans le détail, à deux exceptions près: premièrement, la suppression pure et simple de la disposition d'exception concernant le tour de repos en cas de dérangements de l'exploitation ou de force majeure ne doit pas être acceptée (voir texte principal); deuxièmement, la LDT ne doit pas s'appliquer à l'avenir uniquement aux collaborateurs à partir de 18 ans.

Le comité de l'UTP a pris connaissance des points centraux de cette prise de position et les a approuvés. Une ébauche de la prise de position a en outre été remise à l'ensemble des directeurs/trices d'entreprises. La réponse définitive à la consultation peut être téléchargée à l'adresse www.utp.ch/consultations.

Importante étape franchie pour la nouvelle formation initiale d'agent/e de TP CFC

Former la relève pour les tâches d'exploitation dans les entreprises de transports publics – tel est l'objectif de la nouvelle formation initiale d'agent/e de transports publics avec certificat fédéral de capacité (CFC). Pour cette formation de trois ans, les apprentis choisiront entre les deux domaines spécifiques Planification ou Agent/e de train.

Depuis plus d'un an, la branche des transports publics se penche sur l'élaboration des documents de base de cette nouvelle formation. Une étape importante vient d'être franchie: la Confédération a envoyé l'ordonnance et le plan de formation en consultation nationale. Nous avons ainsi fait une avancée importante vers notre objectif de former davantage de personnes qualifiées pour assurer la relève dans l'exploitation des transports publics. Ce résultat est le fruit d'une collaboration active entre diverses entreprises de transport, qui ont participé à l'élaboration des documents de base et fait de précieuses remarques lors de la consultation interne à la branche. De cette manière, les documents ont pu être consolidés et bénéficient d'un large soutien.

Suite aux remarques faites lors de la consultation interne, l'appellation de la profession a été modifiée. Elle s'appelle désormais «agent/e de transports publics CFC». Le titre met ainsi l'accent sur le fait qu'il s'agit d'une nouvelle formation clé dans les transports publics. Pour éviter toute confusion, l'appellation allemande de l'examen professionnel sera prochainement adaptée. Les deux formations seront aussi plus clairement positionnées comme parcours professionnel dans le domaine des transports publics.

Quelles sont les prochaines étapes? Une fois l'ordonnance sur la formation édictée (prévu pour septembre 2014), les premières places d'apprentissage pourront être officiellement mises au concours pour le début de la forma-

tion en août 2015. Les entreprises de transport souhaitant former des apprentis à cette nouvelle profession pourront soit proposer la formation en entreprise elles-mêmes (si elles remplissent les conditions nécessaires), soit le faire au sein de la communauté login formation professionnelle SA. Les cours interentreprises (CI) seront organisés par login dans toute la Suisse, sur mandat de l'UTP.

Afin de permettre aux premiers apprentis de commencer en 2015, les programmes de formation ainsi que les documents de cours pour la formation en entreprise, les cours interentreprises et les écoles spécialisées seront élaborés à l'avance. De nouveaux groupes de travail composés de représentants de diverses entreprises de transport vont être formés de sorte à pouvoir prendre en compte les besoins de toute la branche. N'hésitez pas à vous annoncer en cas d'intérêt. Votre participation sera la bienvenue! Informations et contact:

kathrin.schafroth@utp.ch, 031 359 22 62

Un brevet fédéral pour 17 nouveaux spécialistes des TP

Après une formation de 18 mois, la troisième volée de spécialistes en transports publics a passé avec succès l'examen professionnel fédéral. Ils peuvent dès maintenant se profiler dans la vie professionnelle comme «spécialiste en transports publics avec brevet fédéral».



Les spécialistes en TP disposent de connaissances complètes et solides dans le domaine des transports publics. Ils assument des tâches à responsabilité comme la planification de l'offre, le marketing, la vente, la production et la conduite de collaborateurs. Ils sont actifs non seulement comme spécialistes mais aussi comme collaborateurs polyvalents dans les entreprises nationales, régionales ou locales de chemin de fer, de bus ou de navigation. L'UTP est l'organisme responsable de l'examen, le cours préparatoire d'un an et demi est proposé par login formation professionnelle SA.

Les nouveaux diplômés sont: Fabienne Amstad, Neuhäusern; Antoine Beaud, Fischbach-Götslikon; Tanja Egli, Münchenbuchsee; Michelle Erbsland, Oberwil; Sasha Fanjak, Olten; Andrea Karin Friedli, Zurich; Dominik Ernst Friemel, Henggart; Manuel Jarema, Lyss; Dominik Till Kündig, Zurich; Markus Preisig, Stein AR; Fabian Riesen, Berne; Michael Schranz, Wilderswil; Patrick Wenger, Zug; Stefan Wenger, Fraubrunnen; Adrian Werren, Unterseen BE; Stefan Wismer, Rapperswil; Michel Wittmer, Aarau.

Colloque spécialisé de la CTEF

«Exploitation et utilisation du réseau»

Le groupe d'experts Exploitation de la commission de l'UTP «Technique et exploitation ferroviaire» (CTEF) organise le 11 juin 2014 un colloque spécialisé sur le thème de l'aide à la mise en œuvre SGS, agréments (Agsec) et certificats de sécurité (Cersec). Le colloque a pour objectif de résumer les activités en cours sur ce thème, de montrer des éléments de solutions pragmatiques et d'informer les personnes intéressées.

Le colloque accueillera des intervenants de l'OFT, du groupe de travail des chemins de fer de Suisse occidentale (TPF, TRAVYS, TransN, Railplus, HECH) et d'autres porteurs de savoir-faire. Il s'adresse aux responsables des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dans les entreprises ferroviaires, très occupés par ce sujet depuis l'entrée en vigueur des dispositions révisées en juillet 2013.

En plus des brèves présentations sur les nouvelles réglementations souveraines et leur mise en œuvre, quatre ateliers seront organisés pour approfondir des thèmes spécifiques. Ils auront pour but d'encourager les échanges, mais aussi de définir les besoins à venir en termes d'activités. Thèmes des ateliers:

- Atelier 1: gestion des risques
 - Comment identifier, répertorier, évaluer et contrôler les risques?
- Atelier 2: procédure
 - Comment obtenir un certificat ou un agrément de sécurité?
- Atelier 3: gestion des documents
 - Comment organiser la documentation et obtenir la conformité au droit (legal compliance)?
- Atelier 4: Les processus au quotidien
 - Comment appliquer les processus au quotidien dans l'entreprise et en collaboration avec les fournisseurs et prestataires internes et externes?

Informations complémentaires: www.utp.ch/colloque-2014-06-11

Le délai d'inscription est passé. Inscriptions de dernière minute possibles sur demande par e-mail à urs.walser@utp.ch.

DE-OCF 2014 – nouvelles prescriptions au 1^{er} juillet 2014

Des dispositions d'exécution remaniées de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF) entreront en vigueur le 1^{er} juillet 2014. L'OFT a publié des informations à ce sujet sur Internet à l'adresse suivante: www.bav.admin.ch/grundlagen/03514/03533/03614/index.html?lang=fr

Les principales modifications portent sur les articles suivants:

- Art. 39.3.f Passages à niveau avec interdiction sécuritaire de la circulation routière: complément pour les mouvements de manœuvre
- Art. 44b Lignes électriques: simplification concernant l'OLEI pour certains cas d'application
- Art. 44c Lignes de courant: adaptation de la règle relative aux distances de protection
- Art. 14 Personnel: définition de nouvelles exigences envers les cadres
- Art. 16 et 17 Voie métrique: entièrement remaniés
- Art. 23.1 Distances entre les routes et les voies ferrées: entièrement remanié sur la base de la SN 671 253
- Art. 35 Butoirs: nouvelles dispositions concernant l'objectif et les prescriptions
- Art. 37 Passages à niveau: précision du calcul du temps de dégagement et de la distance de visibilité
- Art. 38 Contrôle de la marche des trains: nouveau standard national pour le contrôle de la marche des trains à voie métrique

La version DE-OCF 2014 sera réimprimée en entier (env. 580 pages, annexes incluses). Les chemins de fer ayant participé activement aux différents groupes de travail chargés de l'élaboration recevront la version sur feuillets mobiles gratuitement. L'UTP a déjà effectué une commande collective et l'a transmise à l'OFCL pour la livraison.

Questions et remarques à:

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

Nouveaux directeurs d'entreprises

Roberto Ferroni est le nouveau directeur des Ferrovie Luganesi SA (FLP)



Roberto Ferroni est directeur des Ferrovie Luganesi (FLP) depuis le 1^{er} mars 2014. Ingénieur en construction de machines, il a débuté en 1996 une carrière qui l'a conduit au poste

de directeur suppléant des Trasporti Pubblici Luganesi SA (TPL) et du Funicolare Cassarate-Monte Brè SA (FMB). Il a été membre de la Commission Technique et exploitation Bus de l'UTP durant plusieurs années. Ferroni est conseiller communal de Manno et membre du Groupe de développement de la région Agno-Bioggio-Manno.

De plus, il a fait partie de la délégation des autorités en faveur du prolongement de la ligne de tram dans le district de Lugano, mandat auquel il a dû renoncer en raison d'un conflit d'intérêts à la suite de sa nomination à la direction des Ferrovie Luganesi SA. Dans le cadre du contrat de collaboration entre les deux sociétés, Roberto Ferroni va conserver sa fonction de directeur suppléant des TPL.

Bruno Schwager nommé à la direction des Verkehrsbetriebe Schaffhausen



Bruno Schwager est le nouveau directeur des Verkehrsbetriebe Schaffhausen et succède à Walter Herrmann, qui part à la retraite à la fin août. Le nouveau directeur prendra ses fonctions

le 1^{er} août 2014.

Le futur directeur des Verkehrsbetriebe Schaffhausen dispose d'une longue expérience de gestion. Il a suivi une formation en cours d'emploi d'ingénieur mécanicien HES à Zurich, puis un postgrade d'ingénieur économiste HES. Depuis 2007, il est directeur de secteur dans une entreprise industrielle globale.

A Schaffhouse, aux côtés des quatre membres de la direction d'entreprise, il sera responsable des Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH) et des Regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen (RVSH), et donc de la poursuite du développement du trafic local et des bus régionaux. Marié et père de deux enfants, Bruno Schwager est âgé de 46 ans et vit avec sa famille à Hettlingen.

Nouvelles réglementations RTE pour la voie métrique

La publication de trois nouvelles réglementations RTE vient compléter la série de réglementations spécifiques aux chemins de fer à voie métrique. L'UTP comble ainsi une lacune dans la documentation destinée à la voie étroite.

Dans le cadre de l'actualisation de grande ampleur des réglementations concernant le profil d'espace libre, il a été constaté que l'élaboration d'un document séparé pour les chemins de fer à voie métrique permettrait de mieux répondre aux besoins de ces derniers. Publiée pour la première fois, la réglementation R RTE 20512 «Profil d'espace libre, voie métrique» est désormais disponible en tant que document séparé pour les chemins de fer à voie étroite.

La principale modification par rapport à la réglementation R RTE 20012 également valable jusqu'ici pour la voie métrique réside dans la définition de base du profil d'espace libre, qui ne s'appuie plus sur un rayon de base de 250 mètres. Comme dans les DE-OCF, le profil d'espace libre est désormais défini dans les lignes droites. Un élargissement pour les courbes doit donc être ajouté pour chaque rayon.

Plusieurs modèles de calcul sont expliqués afin d'axer autant que possible la réglementation sur la pratique. La position du signal limite de garage pour les branchements cintrés, par exemple, peut être calculée d'une manière simple. Des modèles de calcul analytique sont aussi disponibles pour le piquetage de bordures de quai ou pour le placement des dégagements de service et d'évacuation. La réglementation R RTE 20012 «Profil d'espace libre, voie normale» actualisée a déjà été publiée à la fin 2012.

Les branchements de la voie métrique

Des voies et des branchements maintenus en bon état sont la clé d'une exploitation ferro-

viaire sûre, fiable et rentable. Dans ce but, il est important de connaître en tout temps l'état des installations afin de pouvoir planifier tôt les travaux de maintenance. Le recours aux machines étant limité dans le cas des chemins de fer à voie métrique, une réglementation spéciale pour ces derniers se justifie.

La réglementation R RTE 22570 «Pose, contrôles et entretien des voies (voie métrique)» a été publiée en automne 2013. Deux nouvelles réglementations concernant les branchements de la voie métrique sont désormais publiées, D RTE 22556 «Mesures de contrôle des branchements, voie métrique» et R RTE 22566 «Pose, contrôle et entretien des branchements, voie métrique».

Les réglementations R RTE 20512 «Profil d'espace libre, voie métrique», D RTE 22556 «Mesures de contrôle des branchements, voie métrique» et R RTE 22566 «Pose, contrôles et entretien des branchements, voie métrique» ont été publiées en allemand et en français en avril 2014. Elles sont disponibles sur l'Extranet de l'UTP pour les entreprises de chemin de fer et sur le Webshop RTE rte.voev.ch au format PDF pour les tiers. Des exemplaires imprimés peuvent également y être commandés.

Nous espérons que les nouvelles réglementations seront utiles aux chemins de fer à voie métrique et qu'elles faciliteront le travail dans les domaines concernés. Les remarques concernant le contenu des réglementations RTE peuvent être adressées par e-mail à RTE@utp.ch. Votre soutien nous permet de maintenir l'ouvrage de



Mesure de l'écartement exact sur un branchement.

référence en matière de technique ferroviaire en conformité avec l'état de la technique.

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

R RTE 20512 «Profil d'espace libre, voie métrique»

Cette réglementation contient toutes les bases de calcul des profils d'espace libre pour les chemins de fer à voie métrique (trams exceptés). Elle contient des modèles de calcul facilitant le travail de projet, par exemple le modèle de calcul de la position du signal limite de garage pour les branchements cintrés.

D RTE 22556 «Mesures de contrôle des branchements, voie métrique»

Cette réglementation contient les mesures de contrôle pour le guidage des branchements de la voie métrique et doit être appliquée avec la réglementation R RTE 22566, à laquelle elle est subordonnée. Les feuilles préimprimées pour le relevé manuel des mesures de contrôle des branchements se trouvent en annexe.

R RTE 22566 «Pose, contrôles et entretien des branchements, voie métrique»

Cette réglementation contient les indications de traitement des branchements de la voie métrique sur l'ensemble de leur durée de vie (pose, contrôle, entretien). Elle s'applique aux branchements de la voie métrique standardisés par l'UTP dans la réglementation D RTE 22564 et pour les «branchements du Brünig» de la Zentralbahn.



Le profil d'espace libre des chemins de fer à voie métrique fait désormais également l'objet d'une RTE.

Résultats de l'évaluation du trafic régional

L'UTP a suivi de près l'évaluation de la procédure de commande dans le trafic régional voyageurs (TRV), mandatée par l'Office fédéral des transports (OFT). De premières pistes d'amélioration de la procédure ont été tracées sur la base d'un sondage effectué auprès des entreprises de transport et des commanditaires.

Mandaté pour l'évaluation, le bureau ECO-PLAN a interrogé les entreprises de transport, les cantons et des spécialistes de la Confédération. L'UTP remercie les ET pour leur précieuse et intense participation au sondage. Comme l'UTP l'a déjà mentionné dans sa prise de position sur le TRV, les ET considèrent la charge administrative croissante comme l'un des principaux points faibles de la procédure de commande. A cela s'ajoutent les incertitudes grandissantes concernant le financement et l'absence de sécurité dans la planification. L'évaluation arrive à la conclusion que la pro-

cedure actuelle de commande a fait ses preuves sur le fond. Selon l'UTP, néanmoins, les discussions récurrentes chaque année sur le défaut d'indemnisation montrent une nécessité d'agir. Elle souhaite à cette fin une amélioration massive du système actuel, mais pas de changement radical du modèle TRV. Elle estime notamment que l'inadéquation entre la longue durée d'utilisation du matériel roulant d'une part et la commande à court terme par les cantons et la Confédération de l'autre a pour conséquence une répartition inégale des risques, à charge des ET.

Afin d'augmenter la sécurité de planification, la branche a donc proposé de définir les besoins en matière d'indemnisation et de planifier les fonds nécessaires déjà lors de la planification de l'offre. Le fait qu'en présentant des projets d'offre du transport régional, les cantons s'engagent à commander l'offre de TRV une fois les travaux d'infrastructure terminés constitue un premier pas dans cette direction.

Il s'agit maintenant de concrétiser les propositions d'optimisation discutées. L'OFT va élaborer à cette fin des propositions de réforme. Les acteurs concernés devraient rester étroitement impliqués dans cette étape. Il est prévu que le Conseil fédéral envoie un projet en consultation en 2016.

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

L'UTP soutient la création du fonds FORTA

L'Union des transports publics s'engage en faveur du fonds routier (FORTA).

Le fonds doit être de durée indéterminée et doté de moyens suffisants, et le trafic d'agglomération doit être soutenu au moins à la même hauteur qu'aujourd'hui.

FORTA doit permettre de créer au niveau de la Constitution un fonds illimité dans le temps assurant le financement des routes nationales et contribuant aux mesures d'amélioration de l'infrastructure de transport dans les villes et les agglomérations. Les recettes actuelles et futures seront directement versées dans le fonds. Dans le cadre d'un programme de développement stratégique des routes nationales, le Parlement doit avoir la possibilité d'évaluer périodiquement l'extension des routes nationales et l'augmentation de leurs capacités. Telles sont en résumé les conditions préalables pour que la Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire

et de la protection de l'environnement (DTAP), l'Union des villes suisses, l'Association des communes suisses, l'UTP et la LITRA soutiennent le nouveau Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

Lors d'une séance d'information aux médias organisée par ces groupements, le directeur de l'UTP Ueli Stückelberger a expliqué qu'à côté d'un réseau ferroviaire compétitif, la Suisse a aussi besoin de la route – pour le trafic privé motorisé, la mobilité douce et les transports publics. «Les trois quarts des passagers des transports publics sont acheminés par la route», a déclaré Stückelberger. Il a ajouté qu'il était très important que le fonds ne se limite pas aux

routes nationales, mais qu'il englobe comme prévu le financement du trafic d'agglomération via les projets d'agglomération.

Le projet FAIF accepté par le peuple le 9 février 2014 et FORTA se compléteront et permettront un aménagement et un entretien suffisants des infrastructures de transport pour les années à venir. Pour l'UTP, il est essentiel d'assurer un cofinancement du trafic d'agglomération par la Confédération et le maintien de la substance des routes principales dans les régions de montagne et périphériques, sans limite dans le temps et au moins au niveau actuel. Il est donc clair que pour éviter tout défaut de financement, FORTA devra prendre le relais de l'ancien fonds d'infrastructure, sans coupure.

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

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

Juillet 2014