

voyage

4 | 2014 | octobre
Informations de l'Union



Après la 125^e assemblée générale de l'UTP: apéritif devant l'American School à Leysin.

Papier stratégique de l'UTP sur les bus 7

Les bus sont un maillon essentiel des transports publics suisses. Afin de maintenir leur attrait, l'UTP a formulé plusieurs mesures et exigences dans un papier stratégique.

Nouvelle édition de Faits et arguments 8

L'édition 2014/15 de «Faits et arguments», un condensé de faits et chiffres sur les transports publics suisses, vient de paraître.

Programme d'encouragement pour les moteurs alternatifs 11

Depuis début 2014, un programme certifié par l'Office fédéral de l'environnement soutient l'utilisation de bus électriques et hybrides en Suisse.

AG de l'UTP à Leysin: le SwissPass arrive!

Avec la 125^e assemblée générale de l'UTP à Leysin, l'année de notre jubilé se rapproche peu à peu de son terme. Pour son «anniversaire», les Suisses ont offert à l'UTP le 9 février un solide «oui» à FAIF, ce qui souligne une fois de plus l'énorme soutien dont bénéficient les transports publics dans la population de toutes les régions du pays, mais qui constitue également un défi pour notre Union. Un défi vis-à-vis de notre clientèle quant à l'amélioration de l'offre, à la transparence du système tarifaire, au niveau desdits tarifs et par rapport à une augmentation continue de l'attractivité des transports publics.

Nous avons donc du travail pour faire perdurer notre succès et notre popularité auprès de notre clientèle. Le mot clé dans ce contexte est la convivialité. Afin de continuer à l'améliorer (car un niveau de qualité qui reste identique est perçu comme étant en baisse), nous devons examiner sans cesse le potentiel d'amélioration dans la collaboration entre les entreprises de transport: les interfaces fonctionnent-elles? Les distributeurs de billets proposent-ils facilement et clairement des relations logiques? Peuvent-ils également être utilisés par ceux qui ne sont pas des «pros des TP»? Afin de pouvoir répondre un «oui» convaincu à ces ques-

tions, nous devons également faire en sorte que les entreprises de transport et les communautés de trafic se rapprochent. D'autant que la prochaine étape importante est imminente: l'introduction du «SwissPass», dans un premier temps pour l'AG et l'abonnement demi-tarif. Avec les services supplémentaires déjà décidés, il constitue pour la clientèle un premier pas vers la billetterie électronique. Pour nous, en tant que branche, il équivaut à l'indispensable consentement de toutes les parties à la collaboration interne à la branche.

Des thèmes d'une énorme importance sont également à l'ordre du jour à l'externe, c'est-à-dire sur la scène politique: nous devons nous assurer que les programmes d'agglomération soient poursuivis en tant que partie du futur Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), une nécessité pour les bus et les trams. Un autre de nos enjeux les plus importants est le financement du trafic régional voyageurs (TRV). Les premiers signaux envoyés par l'OFT et le Parlement vont dans la bonne direction, mais nous devons rester aux aguets.

Ueli Stückelberger, directeur

Sommaire

L'AG de l'UTP élit Michel Joye à la présidence	2
Papier stratégique de l'UTP: renforcer l'attrait des systèmes de bus en Suisse	7
Edition 2014/15 de Faits et arguments concernant les transports publics	8
Les 10 ans du sommet ferroviaire – l'avenir du trafic ferroviaire européen	8
Ce que l'UE pense de la politique suisse des transports	9
Nouveaux chefs d'entreprises	9
Les colloques de l'UTP durant le quatrième semestre 2014	10
Programme d'encouragement pour l'utilisation de bus électriques et hybrides	11
Manuel «Mobilité douce pour vos hôtes»: pas réservé au tourisme	12
Une balade à travers le Schanfigg	12

Des changements au sein de votre personnel?

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

A venir

Judi 30 octobre 2014
Forum sur l'efficacité énergétique des trains et des trams
 Lieu: Berne

Mardi 18 novembre 2014
Le marketing du personnel aujourd'hui dans les TP
 Lieu: Berne

Mercredi 19 novembre 2014
Cours de formation continue CTEB
 Lieu: Renens

Judi 20 novembre 2014
Best practice dans la planification et l'approbation
 Lieu: Berne

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

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

L'AG de l'UTP élit Michel Joye à la présidence

Lors de son assemblée générale à Leysin, l'Union des transports publics a choisi un Vaudois pour président. Michel Joye (56 ans), directeur des Transports publics de la région lausannoise (tl), a en effet été élu à l'unanimité lors de la partie statutaire de l'AG, qui s'est déroulée dans le calme et sans discussion.



Le premier discours de Michel Joye en tant que nouveau président de l'UTP.

Six mois après la célébration officielle des 125 ans de l'UTP, l'assemblée générale était placée sous le signe de l'élection d'un nouveau président, Urs Hanselmann ayant annoncé son départ après quatre ans à la tête de l'Union. Jusqu'ici vice-président de l'association, Michel Joye a été élu président à Leysin. Son successeur à la vice-présidence est Nobert Schmassmann (58 ans), directeur des Verkehrsbetriebe Luzern (vbl).

Durant sa présidence, Urs Hanselmann a mis l'accent sur le rapprochement des deux «mondes des transports publics» que sont le Service direct et les communautés tarifaires, actuellement au nombre de 21. Il reste président de la communauté tarifaire vaudoise Mobilis.

Dans son discours inaugural, Michel Joye a présenté ses principaux objectifs en tant que président de l'UTP: «Nos clients veulent être transportés de manière simple et conviviale, en utilisant toutes les possibilités des nouvelles technologies connues aujourd'hui et à venir. Pour répondre à cette demande légitime, les entreprises de transport devront encore intensifier et étendre le champ de leur collaboration. Mon engagement en tant que président de l'UTP est orienté vers ces objectifs.»

Les autres points forts de l'assemblée ont été le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), la convivialité dans les transports publics et le SwissPass, première étape vers le billet électronique, qui sera introduit vers le milieu de 2015 pour les abonnements généraux et demi-tarif.

FORTA était le thème principal du discours du directeur de l'UTP Ueli Stückelberger. Il y a formulé une exigence claire: «Les moyens financiers alloués aux projets d'agglomération des transports publics doivent être garantis à long terme, et ceci au moins au niveau actuel. La conception du financement de la route doit assurer que FORTA permette également de continuer à développer les systèmes de tram et de bus dans les villes et les agglomérations.»

La convivialité grâce à 125 ans de collaboration interne à la branche

Durant l'AG de l'UTP de Leysin, il a été rappelé à plusieurs reprises que la convivialité pour la clientèle était l'une des principales tâches de la branche. Ueli Stückelberger l'a résumé ainsi: «Nous devons proposer à notre clientèle un système global et convivial de transports publics, c'est-à-dire simple, calculable et le plus uniforme possible.» Cet objectif nécessite de poursuivre les efforts communs et coordonnés entre le Service direct et les communautés tarifaires à travers une intense collaboration au sein de la branche.

L'augmentation de la convivialité peut également passer par une meilleure répartition de l'affluence dans les trains et les bus fortement

Bref portrait de Michel Joye

Michel Joye, né le 4 février 1958 à Lausanne, obtient son diplôme d'ingénieur civil à l'EFPL en 1982. Il travaille ensuite dans ce domaine à New York, puis à Zurich et à Lausanne dans le domaine de la conception des structures, en particulier des ponts.

En 1991, il réoriente sa carrière dans les transports publics en tant que cadre auprès des CFF à Lausanne et à Berne, tout d'abord dans la gestion de l'exploitation, puis dans la gestion d'infrastructure.

Depuis 2000, Michel Joye est directeur des Transports publics de la région lausannoise. Entre 2006 et 2012, il a été administrateur de la CGN. Depuis 2011, il était en outre vice-président de l'Union des transports publics. Michel Joye est père de trois enfants et vit à Lausanne.



La tête de l'UTP avec le président sortant, le nouvel élu et le directeur: Urs Hanselmann (à gauche), Michel Joye et Ueli Stückelberger.

occupés. Et par les efforts des entreprises membres de l'UTP encourageant leurs collaborateurs à utiliser autant que possible les trains les moins remplis.

L'Union exige cependant également une meilleure coordination entre la branche, la Confédération et les cantons, car tous sont concernés: une meilleure répartition de l'occupation des trains, trams et bus, et donc l'élimination des pics de trafic, peuvent par exemple être atteintes en décalant les heures de cours entre des universités, hautes écoles et écoles secondaires situées à proximité les unes des autres, comme le montrent parfaitement l'Université et l'EPF de Lausanne.

Le SwissPass arrive vers le milieu de 2015

En cette année de 125^e anniversaire, l'UTP souhaitait avant tout regarder vers l'avenir lors de son AG. Outre FORTA, elle a ainsi évoqué le SwissPass qui sera introduit vers le milieu de 2015 et constituera un premier pas vers la billetterie électronique. Dans un premier temps, le SwissPass sera réservé à l'abonnement général et au demi-tarif. Cette carte équipée d'une puce électronique simplifiera l'accès aux transports publics suisses. En plus des abonnements précités, il est également prévu d'y intégrer progressivement les abonnements communautaires. L'idée de base étant de n'avoir plus qu'une seule carte pour un grand nombre de prestations de mobilité. Au moment de l'introduction déjà, le SwissPass offrira l'accès à Mobility Carsharing, PubliBike, SuisseMobile et différentes stations de ski.

«Nos clients veulent être transportés de manière simple et conviviale.»

Michel Joye, nouveau président de l'UTP



Lunch debout avant l'AG avec des spécialités vaudoises.

3x3 minutes sur le quotidien du secrétariat

Les désormais traditionnels exposés de trois collaborateurs du secrétariat de l'UTP en trois minutes étaient moins axés sur les futurs jalons et développements, mais davantage sur le quotidien.

Dans son exposé, Laura Schmid a expliqué où en sont les travaux de mise en œuvre de la LHand dix ans après l'adoption de la loi fédérale, à savoir à la mi-temps. L'enjeu actuel est la question de la proportionnalité. Ce que cela signifie n'est cependant pas très détaillé dans la loi. La commission Infrastructure de l'UTP a donc été chargée de réunir les représentants de la branche et de définir des principes communs pour l'application de la LHand.

Daniel Meier a quant à lui présenté la nouvelle enquête en ligne pour les ordres de marche. Outre une saisie bien plus précise des voyages et des entreprises de transport concernées, le nouvel outil offre un grand gain de confort pour les prestataires.

Enfin, Martin Strobel a présenté brièvement l'Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire (RTE en abrégé) et l'état actuel des travaux. Cet ouvrage commun des chemins de fer à voie normale, métrique et spéciale ainsi que des trams a édité pas moins de 30 réglementations (60 si l'on compte les versions en plusieurs langues) depuis la réforme des chemins de fer. Il constitue ainsi la plateforme par excellence pour l'échange d'expériences et de savoir entre les spécialistes des chemins de fer suisses. La deuxième partie de l'assemblée générale était consacrée au 125^e anniversaire de l'UTP,

célébré sous la forme de séquences de films sur les transports publics.

Les ateliers du vendredi

Trois ateliers étaient proposés le deuxième jour de l'AG. Après avoir respiré le bon air frais de la montagne à Leysin, les participants sont descendus au château d'Aigle pour une session matinale intense.

Atelier 1: Trafic régional voyageurs – comment régler la question du pilotage et du financement?

Dans un exposé introductif de 15 minutes, Christian Bumann (UTP), Vincent Ducrot (TPF), Regula Herrmann (OFT) et Anna Barbara Remund (CFF) ont présenté les thèmes et des vues parfois divergentes. Dans une seconde partie, les quelque 60 participants ont discuté en groupe les thèses proposées par les organisateurs. Les résultats de ces travaux de groupe ont été résumés et passés en revue en plénum sous la conduite de Roger Baumann (UTP). Sur le plan du contenu, les discussions ont surtout



Le CEO des CFF Andreas Meyer (à droite) en discussion avec le médiateur de l'UTP Hans Höhener.



Le directeur de l'UTP Ueli Stückelberger



Le directeur de l'OFT Peter Füglistaler, la conseillère nationale Edith Graf-Litscher, le CEO des CFF Andreas Meyer et le conseiller d'Etat valaisan Jacques Melly (de g. à d.).

porté sur la procédure de commande. Si les participants ont d'abord fait part de leur mécontentement quant à la procédure, nombre d'entre eux se sont aussi montrés critiques sur les propositions concrètes visant à renforcer le caractère contraignant de celle-ci. Dans un esprit d'auto-critique, on a constaté que l'on voulait en fait le beurre et l'argent du beurre – à savoir conserver les libertés et les mécanismes incitatifs des entreprises sans vouloir renoncer au dispositif de sécurité des commanditaires. Les grosses entreprises de chemin de fer réclament une période de commande de quatre ans afin d'obtenir une meilleure planification. Les entreprises de bus quant à elles ne souhaitent pas renoncer à la flexibilité de la procédure actuelle.

En résumé, le groupe d'experts de l'OFT pourra discuter en automne de changements plus détaillés du système. Néanmoins, si l'on veut prendre en compte tous les avis, il y aura peu d'adaptations.

Atelier 2: L'avenir de la formation dans les transports publics

Lors de l'atelier 2, Thomas Baumgartner a présenté les travaux de la commission pour la formation. Kathrin Schafroth et Urs Strebel ont ensuite résumé les projets de formation conduits par l'UTP et ceux auxquels elle participe. Cette présentation et le positionnement des projets dans la systématique de formation suisse ont été très appréciés.

Ensuite, les participants ont été appelés à discuter en groupe 10 thèses sur la formation dans les transports publics. Celles-ci tournaient autour de la question des mesures de formation



«3x3 minutes»: Laura Schmid rend compte de l'état de l'application de la LHand.



Discussions d'experts dans le cercle de la CTA durant le lunch debout: la vice-directrice de l'UTP Mirjam Bütler.



Les membres du comité à l'apéritif: (de g. à d.) Matthias Keller (VBG), Ralf Eigenmann (VBSG) et Andreas Büttiker (BLT).

possibles pour assurer la relève. Il s'agissait notamment de déterminer où placer le levier pour obtenir le meilleur effet.

Les participants ont analysé ces thèses en petits groupes avec beaucoup d'engagement. Celles-ci ont apparemment touché une corde sensible dans un sens ou dans l'autre. Lors de la discussion sur les mesures à prendre, les avis se rejoignaient: tous étaient d'accord sur le fait que l'image de la branche en tant que fournisseur d'emplois attrayants, innovants et croissants (avec FAIF, des emplois attrayants dans une branche en pleine croissance vont être créés) doit être renforcée afin d'offrir à la relève de bonnes possibilités de carrière et de développement, dès l'apprentissage.



Conversation détendue entre spécialistes des TP devant l'American School à Leysin.

Atelier 3: Droit européen et transports publics suisses

L'atelier 3 fournissait un concentré de savoir, d'expériences et d'évaluations du point de vue juridique, sous le titre «Thèmes actuels du droit européen et leurs liens avec les transports publics suisses». L'atelier était mené et animé par Alexander Stüssi, chef de la division Droit et ressources de l'UTP. Dans son introduction, il a souligné que l'on ne pouvait participer aux discussions sur le complexe dossier européen que si l'on connaissait la matière.

Le thème du droit ferroviaire européen a été abordé par le directeur de l'OFT Peter Füglistaler, dont l'exposé abordait le dossier du point de vue de l'OFT, Michael Sünder (CFF) a présenté le quatrième paquet ferroviaire européen et les Safety rules, tandis que Thomas Isenmann, directeur de sillons suisse SA, s'est concentré sur les corridors européens du trafic marchandises. Cesare Brand, secrétaire général du CIT, a passé en revue les droits des voyageurs, et Jürgen Maier (BLS) a fermé la marche en proposant un aperçu sur la concurrence intermodale dans le trafic marchandises ferroviaire européen. Les réactions des participants ont montré que l'atelier avait répondu à un large grand besoin.

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



La conseillère d'Etat vaudoise Nuria Gorrite félicite Michel Joye.



Il a assuré le bon déroulement de l'AG: Claude Oreiller, directeur des TPC.

Papier stratégique de l'UTP: renforcer l'attrait des systèmes de bus en Suisse

Représentant la moitié des courses effectuées, les bus sont un maillon essentiel des transports publics suisses. Afin de maintenir leur attrait, l'UTP a formulé plusieurs mesures et exigences dans un papier stratégique, qu'elle a présenté aux médias en août dernier.

Les bus sont essentiels au fonctionnement de la mobilité, indispensable à la vie et à l'économie en Suisse. Annuellement, ils transportent quelque 940 millions de passagers – ce qui représente la moitié des courses effectuées en transports publics en Suisse. Dans un papier stratégique, l'UTP présente les mesures qui permettront au trafic des bus de répondre aux exigences de notre pays en matière de mobilité. Les principales exigences à prendre en compte mettent l'accent sur un financement sûr, davantage de voies réservées aux bus, des chemins de correspondance plus courts ainsi qu'un cadre légal épuré.

Le papier stratégique a été présenté et expliqué aux médias en août dernier à Berne, où le directeur de l'UTP Ueli Stückelberger et les présidents de commission Thomas Nideröst (CTEB) et Vincent Ducrot (CTR) ont donné un exposé. Le papier formule quatre objectifs stratégiques et champs d'action pour l'horizon s'étendant jusqu'en 2025:

- Les systèmes de bus suisses doivent pouvoir absorber la mobilité croissante de la clientèle; le nombre d'usagers va augmenter d'au moins 50 %.
- L'attrait des systèmes de bus suisses doit continuer d'augmenter. L'horaire doit être densifié de façon adéquate; cela nécessite notamment davantage de voies réservées aux bus, des chemins de correspondance plus courts et un système d'information des usagers complet.
- Les systèmes de bus devront être financés de façon contraignante, à long terme et avec des ressources suffisantes. Les aménagements devront être essentiellement cofinancés par la Confédération et les cantons.
- La sécurité de planification, le caractère contraignant et la collaboration entre les différents partenaires (entreprises de chemin de fer et de bus, cantons, communes et organisations) doivent être améliorés. Des harmonisations permettront d'augmenter la rentabilité dans de nombreux domaines. Les systèmes de bus ont également besoin d'une marge de manœuvre entrepreneuriale suffisante afin de

pouvoir encore mieux répondre aux besoins de la clientèle et d'augmenter leur efficacité et leur économicité avec de nouvelles idées. Les prescriptions, lois et ordonnances doivent donc être assouplies de façon à permettre plus de flexibilité et une production à bon marché.

Conclusion: les bus présentent un grand potentiel pour l'avenir. Toutefois, ils ne pourront assumer ce rôle central qu'en étant portés et renforcés intégralement au niveau politique. Les exigences formulées dans le papier stratégique de l'UTP visent à exploiter entièrement ce potentiel.

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



Un bus circulant librement, grâce à une voie réservée.

Edition 2014/15 de Faits et arguments concernant les transports publics

Notre publication éprouvée a été entièrement mise à jour, réunissant sur 48 pages les faits et arguments concernant les transports publics en Suisse. Cet ouvrage pratique présente les principales évolutions et tendances des transports publics, établit les liens de cause à effet et fournit des éléments pour les prochaines discussions en politique des transports.

Dans l'édition 2014/15, quelques chapitres ont été remplacés par de nouveaux. Chaque thème est traité sur une double page composée d'une partie texte et de graphiques. Les représentations graphiques du financement des transports publics occupent davantage de place. Sous une forme remaniée et plus claire, elles montrent la provenance et la destination des flux financiers. Outre les thèmes éprouvés comme l'évolution de la demande dans le trafic marchandises et voyageurs, la charge du réseau ou les jalons politiques et historiques des transports publics, la nouvelle version met par exemple l'accent sur le thème de la sécurité. Conclusion: les utilisateurs des transports publics suisses bénéficient d'une sécurité exceptionnelle. Ces deux dernières décennies, le nombre d'accidents a quasiment baissé de moitié. Et si l'on met les chiffres

des accidents en relation avec les distances parcourues, on constate que le niveau de sécurité est même trois fois plus élevé qu'auparavant. Naturellement, les points brûlants actuels de la politique des transports se retrouvent aussi dans les graphiques de la publication. En effet, si l'on compare uniquement les coûts d'utilisation des moyens de transport, les transports publics ont perdu en attractivité ces dernières années par rapport au trafic routier. L'UTP rejette néanmoins une participation plus importante des utilisateurs telle que régulièrement exigée au nom du «principe de causalité». Sans un renchérissement simultané du trafic individuel motorisé, on risque d'assister à un retour des passagers des transports publics sur la route, ce qui est peu souhaitable sur les plans politique, écologique et social.

La publication de poche peut être commandée sur le site Internet de l'UTP à l'adresse www.utp.ch/commander.

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



Les 10 ans du sommet ferroviaire – l'avenir du trafic ferroviaire européen

Le 10^e sommet ferroviaire européen se tiendra à Vienne sous le titre «Efficience et rentabilité dans les chemins de fer européens». Des intervenants issus de chemins de fer étatiques ou privés ainsi que des milieux industriels ou scientifiques montreront les perspectives d'avenir du transport européen de voyageurs et de marchandises à travers des récits d'expérience, des débats et des exemples de bonne pratique. Le coup d'envoi sera lancé par Andreas Meyer, CEO des CFF.

Pour sa 10^e édition, le sommet ferroviaire servira à nouveau de plateforme aux représentants de la branche d'Autriche, d'Allemagne et de Suisse. Les thèmes centraux de 2014 iront du quatrième paquet ferroviaire à la gestion de la clientèle et aux développements actuels dans les chemins de fer privés et étatiques, en passant par les stratégies de concurrence, les tendances et les technologies numériques. Lors des présentations principales, Andreas Meyer, CEO des CFF, et Utz-Hellmuth Felcht,

président du conseil de surveillance de la Deutsche Bahn, exposeront leurs vues et leurs expériences sur les thèmes «Les chemins de fer entre concurrence, pression des coûts, réformes et coopérations» et «Changement du modèle d'affaires dans le trafic ferroviaire européen». Parmi les autres intervenants du sommet 2014, on trouvera Roman Knecht (chef de Développement et support, CFF Trafic voyageurs), Nathan Zielke (chef de Développement de l'entreprise, CFF Cargo) et Hansjörg Hess (directeur

de hjh business consulting) ainsi que des cadres actuels et anciens des CFF.

Le 10^e sommet ferroviaire aura lieu les 20 et 21 novembre 2014 à l'hôtel Courtyard by Marriott, Vienna Messe. Les membres de l'UTP bénéficient d'une réduction spéciale de 20 % sur le prix normal de 1499 euros (code d'inscription: EN5823 – VOV).

Renseignements détaillés:

www.businesscircle.at/verkehr-energie/konferenz/europaeischer-schienengipfel

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

Ce que l'UE pense de la politique suisse des transports

Qu'en est-il réellement des accords bilatéraux avec l'UE depuis l'acceptation de l'initiative sur l'immigration de masse? Andreas Nägele, référent de la Commission européenne pour le trafic terrestre, a répondu à cette question sur le plan de la politique des transports lors d'une manifestation de l'UTP à Berne.

Beaucoup a été dit sur la Suisse et ses relations avec l'UE, et pas seulement depuis l'initiative contre l'immigration de masse. Le trafic, et particulièrement la politique suisse des transports vis-à-vis de l'UE, est un thème récurrent.

L'UTP a décidé de renverser pour une fois le point de vue en invitant Andreas Nägele, référent de la Commission européenne pour le trafic terrestre, à donner un exposé sur le thème «relations bilatérales en matière de trafic terrestre et politique suisse des transports du point de vue de l'UE».

Que signifie la politique de l'UE en matière de trafic transalpin pour la Suisse?



Une bonne trentaine de personnes se sont rendues au Bellevue Palace de Berne afin d'entendre ce point de vue extérieur. Il ont tout d'abord eu droit à une partie théorique avec l'accord sur les transports terrestres UE-Suisse de 1999, la politique de l'UE en matière de transports dans les Alpes et les principes et lignes de base de la politique des transports de l'UE.

Finalement, Andreas Nägele en est venu au cœur du sujet: quelle va être la suite? Sa réponse: si l'accord sur la libre circulation devait être dénoncé, celui sur les transports terrestres tomberait automatiquement six mois plus tard. Ce qui ne serait pas dans l'intérêt de l'UE, selon Nägele. Il a cependant également signalé qu'un

référendum contre le paquet 2016 (adaptation de l'accord sur les transports terrestres à l'Agence ferroviaire européenne) pourrait revêtir une importance fondamentale pour les relations bilatérales.

Difficile de savoir si la dernière phrase de la présentation d'Andreas Nägele était plutôt pensée comme un conseil ou une menace: «L'avenir de la Suisse est en Europe!»

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

Nouveaux chefs d'entreprises

Erich Lagler, nouveau directeur des Basler Verkehrsbetriebe



Le nouveau directeur des BVB s'appelle Erich Lagler. Il entrera en fonction le 1^{er} novembre 2014. Erich Lagler est ingénieur d'exploitation SIB et chef des ventes diplômé SGMI. Il a

fait une carrière professionnelle dans l'industrie des machines et a occupé notamment des fonctions de cadre chez Saurer AG et ABB Schweiz AG. Entre 2004 et 2013, il a dirigé les ateliers industriels des CFF à Olten. Il a largement contribué à ce que les ateliers deviennent compétitifs et affichent une croissance à deux chiffres ces dernières années.

Depuis janvier 2014, il dirige le secteur Risques, sécurité, qualité & environnement ainsi que le secteur Kaizen de Voyageurs Operating CFF. Michael Bont, qui dirige les BVB par interim depuis décembre 2013, conservera cette fonction jusqu'à l'arrivée du nouveau directeur et reprendra ensuite sa fonction originelle de responsable de l'infrastructure.

Alfred Janka nouveau directeur de Stadtbüs Chur



Le conseil d'administration de Stadtbüs Chur AG a élu Alfred Janka à la direction de l'entreprise. Il reprendra la direction opérationnelle à partir du 1^{er} novembre 2014. Jusqu'à cette date,

l'entreprise continuera d'être dirigée par interim par Hugo Berchtold.

Alfred Janka, 57 ans, est marié et père de deux enfants adultes. Domicilié à Coire, il y a obtenu un diplôme d'ingénieur en construction de machines à la Haute école spécialisée. Il a en outre suivi des formations continues, principalement en économie d'entreprise et en gestion. Il a travaillé en tant que cadre chez Swisscom, a été directeur d'IBC Energie Wasser Chur et a occupé un poste de membre de la direction chez Repower AG.

Alfred Janka a une longue expérience de direction et connaît les défis posés à une entreprise active dans un domaine public. De plus, en tant que Grison, il dispose d'un important réseau dans le canton.

Les colloques de l'UTP durant le quatrième semestre 2014

Forum sur l'efficacité énergétique des trains et des trams

Un tiers de la consommation totale d'énergie en Suisse est due aux transports. En raison de la demande croissante, cette part va continuer d'augmenter. A long terme, il en découlera une hausse des coûts et une pénurie des ressources naturelles. La branche des transports publics s'active pour réduire sa consommation d'énergie et optimiser ses technologies. De nombreux projets visant l'augmentation de l'efficacité énergétique sont prévus ou en cours de réalisation.

C'est pourquoi l'UTP organise pour la deuxième fois un forum sur l'efficacité énergétique le 30 octobre 2014 à Berne. Cette plateforme doit permettre un échange d'expériences et un transfert de connaissances sur le thème de l'efficacité énergétique dans le domaine des trains et des trams. Outre la présentation d'exemples de bonne pratique et de projets en cours, il s'agira d'échanger sur certains thèmes spécifiques. Le forum offrira en outre de nombreuses occasions pour les échanges informels et le réseautage.

Nous invitons cordialement tous les chefs de projet du secteur de l'efficacité et de la gestion énergétique des chemins de fer et des entreprises de tram à participer à notre forum de cette année. Vous trouverez tous les détails à ce



Un pas dans l'avenir des TP 2013: des rangs bien remplis.

sujet dans les documents ci-joints. Comme cet événement a lieu dans le cadre de la stratégie énergétique des transports publics de l'OFT, la participation est gratuite.

Date: 30 octobre 2014, de 8 h 45 à 16 h 30

Lieu: UTP, Dählhölzliweg 12, Berne

Anmeldung: jusqu'au 15 octobre 2014 à manifestations@utp.ch (mention: efficacité énergétique)

Colloque de l'UTP «Best practice dans la planification et l'approbation»

La réalisation de projets d'infrastructure se déroule dans un cadre de plus en plus complexe. Les aspects environnementaux (p. ex. le bruit, les vibrations, la protection des eaux, la protection de la nature et du patrimoine, etc.), les expropriations requises, les intérêts de tiers et les nouveaux besoins de la clientèle (constructions adaptées aux personnes présentant un handicap) l'emportent toujours plus sur les questions purement techniques d'optimisation des projets et constituent de nouveaux risques dans les procédures. Sans oublier les intérêts politiques dont le poids augmente dans toutes les phases de projet. Dans ce contexte changeant, il est déterminant pour la réussite du projet que les maîtres d'ouvrage et les planificateurs s'accordent avec les autorités d'approbation. Afin de garantir le bon déroulement du projet, avant tout durant la phase d'approbation, ils doivent définir des solutions ensemble.

C'est pourquoi l'UTP invite les chefs de projets généraux expérimentés, les maîtres d'ouvrage et les représentants des maîtres d'ouvrage mandatés ainsi que les spécialistes des autorités d'approbation à son colloque «Best practice dans la planification et l'approbation» le 20 novembre 2014 à Berne. Des exposés sur des exemples concrets donneront des pistes de réflexion pour

les ateliers qui suivront. Ceux-ci permettront un échange actif et ouvert sur le thème «Bonne planification pour une procédure d'approbation des plans réussie». Les participants auront également de nombreuses occasions pour des échanges informels durant la journée.

Date: 20 novembre 2014, de 8 h 45 à 16 h 45

Lieu: Kursaal, Berne

Prix: 290 francs par personne

Inscription: jusqu'au 31 octobre 2014 à manifestations@utp.ch (mention: PAP)

Colloque «Un pas dans l'avenir des TP»

Pour la quatrième fois déjà, ch-direct invite la branche à obtenir un aperçu des principaux projets d'innovation des transports publics suisses. Dans le cadre du colloque «Un pas dans l'avenir des TP», les chefs des projets communs des transports publics livreront des informations quant à l'avancée des travaux, aux jalons atteints et aux prochaines étapes qui attendent les entreprises de transport.

Le point central est l'introduction du SwissPass à la mi-2015 et les adaptations qu'elle entraînera auprès des entreprises de transport. L'introduction du futur système de prix et des nouveaux assortiments de TP amènera également certains changements dans les entreprises.

Les informations qui seront données le 9 décembre 2014 au Kursaal de Berne vous permettront de tirer le meilleur profit de ces nouvelles possibilités. Vous aurez naturellement, comme d'habitude, l'occasion de poser des questions aux spécialistes.

Date: 9 décembre 2014

Lieu: Kursaal Berne

Prix: 200 francs par personne

Inscription: à manifestations@utp.ch (mention: Un pas dans l'avenir des TP)

Nouvelle formation initiale d'agent-e de TP: l'ordonnance sur la formation édictée

Le Secrétariat d'Etat à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI) a édicté l'ordonnance sur la formation et approuvé le plan de formation. La mise au concours des places d'apprentissage pour août 2015 peut donc être lancée. Jusqu'ici, 34 places ont été commandées auprès de la communauté de formation login et publiées sur login.org. Des groupes de travail de la branche se penchent actuellement sur les plans d'étude pour les trois lieux de formation entreprise, cours interentreprises et école professionnelle. La première classe commencera sa formation à l'école professionnelle industrielle d'Olten (GIBS). (ksc)

Spécialistes en transports publics – le brevet fédéral renommé en allemand

La dénomination allemande du brevet fédéral de spécialiste en transports publics a été modifiée. Ce changement vise à marquer une claire délimitation entre la formation supérieure et la nouvelle formation initiale d'agent-e de transports publics avec certificat fédéral de capacité (CFC). Les dénominations française et italienne demeurent inchangées. Les anciens diplômés alémaniques peuvent aussi utiliser le nouveau titre; ils ont été informés à ce sujet. Le prochain examen aura lieu en avril 2015, l'inscription court jusqu'au 26 novembre 2014. Renseignements sur www.utp.ch/formation-professionnelle-superieure. (ksc)

Programme d'encouragement pour l'utilisation de bus électriques et hybrides

Le tournant énergétique a été définitivement marqué dans la branche des bus: en plus des tests et projets pilotes réalisés, de nombreuses entreprises de bus s'engagent aujourd'hui en recourant à des systèmes de propulsion alternatifs. A présent, une nouvelle possibilité s'offre à elles: depuis début 2014, un programme certifié par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) soutient l'utilisation de bus électriques et hybrides en Suisse.

La contribution des transports publics en faveur d'une mobilité durable est évidente. En outre, les tests et projets pilotes réalisés ces dernières années montrent que les entreprises de bus suisses sont prêtes à jouer un rôle de pionnières. Aujourd'hui, elles sont nombreuses à exploiter régulièrement leurs lignes avec des systèmes de propulsion alternatifs; c'est le cas notamment du RBS, des vbl à Lucerne, du BSU à Soleure ou d'AAR bus+bahn à Aarau.

Les grands exploitants de bus comme CarPostal misent aussi de plus en plus sur ces systèmes: CarPostal a actuellement 24 véhicules hybrides qui circulent dans les cantons d'Argovie, de Berne, des Grisons, du Tessin, de Thurgovie et du Valais ainsi qu'au Liechtenstein. Cinq cars postaux à piles à combustible ont également été mis en service dans le trafic de ligne dans la région de Brugg pour un projet de cinq ans. Pour acquérir des bus peu polluants, les entreprises de bus sont néanmoins en proie à des difficultés

comme les questions technologiques mais surtout le financement. Les coûts d'investissement des bus électriques et hybrides sont en effet supérieurs à ceux des bus diesel.

Soutien à travers un programme d'encouragement

Dans ce contexte, la fondation myclimate propose un programme qui soutient financièrement l'exploitation de bus électriques ou hybrides. En participant au programme, les entreprises de bus reçoivent une indemnité pour la quantité de CO₂ économisée par rapport à un bus diesel. Ce soutien a été rendu possible grâce à une disposition de la nouvelle loi sur le CO₂.

Les transports publics de la région de Baden-Wettingen (RVBW) ont été les premiers à prendre part au programme certifié par l'OFEV. Depuis début 2014, ils exploitent trois bus hybrides sur leurs lignes. La participation au programme permet de couvrir une partie des coûts

supplémentaires découlant de l'acquisition des véhicules. La décision des RVBW de passer à la technologie hybride aujourd'hui a surtout des motifs axés sur la durabilité: «En investissant dans une flotte de véhicules encore plus écologique et en réduisant la consommation de carburant, nous assumons nos responsabilités envers la société et l'environnement», explique Marija Nikolova, responsable du marketing aux RVBW. En outre, l'état actuel de la technique permet aujourd'hui une exploitation régulière sur les lignes.

Participation au programme d'encouragement

En participant au programme, les entreprises de bus reçoivent un soutien de 112 francs par tonne de CO₂ économisée. Pour les bus hybrides, cela correspond à un montant entre 10 000 et 20 000 francs par bus d'ici fin 2020, l'indemnité étant versée annuellement. La charge de participation au programme quant à elle est proportionnellement faible. Le programme peut être rejoint en tout temps. Il se poursuivra au moins jusqu'en 2020. Renseignements supplémentaires: www.myclimate.org/fr/projets-de-protection-climatique/projekt/des-bus-electriques-et-hybrides-dans-les-rues-suissees-339.

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

L'un des nouveaux bus des RVBW qui bénéficient du programme d'encouragement.



Manuel «Mobilité douce pour vos hôtes»: pas réservé au tourisme

La mobilité douce peut contribuer fortement à la haute qualité de l'offre touristique. Le manuel qui vient de paraître présente de nombreux exemples de réussites. Il ne s'adresse pas uniquement aux responsables de communes touristiques.

A travers 21 exemples pratiques, l'ouvrage, qui porte le sous-titre «Un manuel pour les destinations alpines» (seulement disponible en allemand), démontre comment l'application peut fonctionner dans les domaines de l'aménagement du territoire et de la planification des transports, de la conception de l'offre ainsi que des déplacements et de la mobilité sur place. Il décrit aussi la manière de communiquer les avantages de la mobilité douce à la clientèle. Des mesures d'action concrètes sont proposées aux utilisateurs du manuel sous la forme de marches à suivre, par la présentation de produits adaptés et avec l'indication d'adresses utiles. Il se prête donc parfaitement à l'utilisation comme «livre de recettes» pour d'éventuels projets subséquents.

Le manuel de presque 80 pages au format A4 ne s'adresse pas uniquement aux responsables de communes touristiques ou d'organisations de gestion de destinations, mais tout autant à d'autres prestataires du monde du tourisme et de la mobilité ainsi qu'à toutes les personnes intéressées par le sujet.

Les auteurs sont Reto Solèr, spécialiste du développement durable dans les régions de montagne et directeur de la campagne «Respecter, c'est protéger – Sports de neige et respect», Roger Sonderegger, professeur et chef de projet à la Haute école d'économie de Lucerne, et Widar von Arx, chef du centre de compétence Mobilité de la Haute école d'économie de Lucerne. Adresse de commande du manuel: Hochschule Luzern – Wirtschaft/Institut für



Tourismuswirtschaft, Rösslimatte 48, case postale 2940, 6002 Lucerne; tél. 041 228 41 45, itw@hslu.ch. Prix: 28 francs, emballage et frais de port en sus.

heinz.friedli@remontees-mecaniques.ch,
031 359 23 45

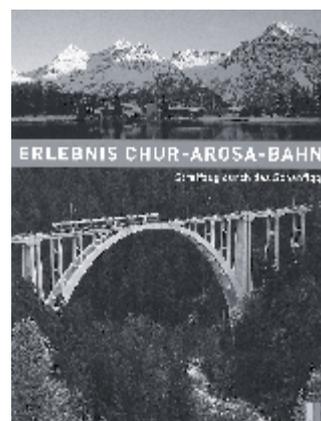
Une balade à travers le Schanfigg

Le trajet du Chemin de fer rhétique entre Coire et Arosa dure une heure. C'est long, si l'on pense que ce temps suffit à se rendre de Zurich à Berne. Mais c'est court en considérant ce qui attend le voyageur durant cette heure: pas moins de 41 ponts et 19 tunnels rendent ce trajet possible.

Pour les 100 ans de cette ligne, le journaliste Ueli Haldimann, le photographe Tibert Keller et l'historien culturel Georg Jägerzum ont condensé cette heure de voyage en un livre anniversaire officiel de 176 pages. «Erlebnis Chur–Arosa-Bahn – Streifzug durch das Schanfigg» est le nom de l'ouvrage paru (en allemand seulement) aux éditions AS. Il propose naturellement bien plus que le seul trajet, à travers plus de 230 illustrations, certaines historiques, d'autres montrant des paysages spectaculaires, de même que des informations historiques et culturelles sur

la construction de la ligne ou sur la région et Arosa en tant que station thermale, lieu touristique et site sportif.

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



Ueli Haldimann, Tibert Keller, Georg Jäger
Erlebnis Chur–Arosa-Bahn
Streifzug durch das Schanfigg
ISBN 978-3-906055-25-1; 58 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, Angela De Stefano, UTP

Traduction française

Bruno Galliker, Sylvie Schneuwly, UTP

Impression

Rub Media AG
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern

Tirage

1200 allemand, 500 français

Prochaine édition

Novembre 2014