

voyage



VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

4 | 2013 | septembre
Informations de l'Union



Après l'assemblée générale de l'UTP: apéro et réseautage au Rosengarten de Berne.

L'UTP et la LITRA mènent la campagne «OUI à FAIF»

5

La votation fédérale sur FAIF aura probablement lieu le 9 février 2014. L'UTP et la LITRA mènent ensemble la campagne pour le OUI.

login devient une SA – l'UTP est actionnaire

9

La communauté de formation login doit passer du statut d'association à celui de SA – avec les CFF, le BLS, les RhB et l'UTP pour actionnaires.

Prise de position de l'UTP sur le TRV

10

Le trafic régional voyageurs (TRV) fait face à de grands enjeux. L'UTP montre dans sa brochure comment aborder l'avenir avec succès.

La société de propriétaires, fondement de la Plateforme TP

Le 3 septembre dernier, le Comité stratégique du Service direct (StAD) a pris une décision de principe au sujet de la fondation d'une société de propriétaires pour la future Plateforme TP. Cette dernière servira de base aux projets de transports publics suisses comme le Futur système de prix (ZPS). Elle résulte des travaux réalisés en vue du renouvellement intelligent de l'infrastructure de vente et de distribution commune du Service direct. Le nouvel ensemble de systèmes, appelé «Plateforme TP», permettra de fournir des prestations de transports publics cohérentes et d'exploiter les synergies potentielles dans la collaboration entre les entreprises de transport.

Je suis très content de cette décision du StAD, qui fixe les parts de la société de propriétaires (toutes les ET peuvent participer), sa forme juridique, la composition de son conseil d'administration et la date de sa fondation. Il va maintenant s'agir de mettre en œuvre cette décision rapidement.

Les choses avancent aussi dans les autres domaines, comme le «trafic régional voyageurs» (TRV): en juin dernier,

nous avons approuvé un papier (voev.ch/trv.html) montrant les enjeux dans ce domaine et exigeant notamment des règles plus contraignantes et un processus de planification financière et de commande coordonné. Les commanditaires doivent aussi identifier à temps les besoins d'indemnisation résultant des coûts subséquents d'investissement et d'exploitation, et en tenir compte dans leur planification financière.

La nécessité d'agir a également été reconnue sur le plan politique, puisque la Commission des transports et des télécommunications (CTT) du Conseil des Etats a déposé une motion portant sur le TRV au mois d'août. Cette motion reprend nos exigences, demandant au Conseil fédéral de proposer des mesures sur la manière d'assurer à long terme le financement du trafic régional voyageurs et de mieux coordonner son offre en fonction des constructions d'infrastructure décidées. Nous attendons la réponse du Conseil fédéral avec impatience!

Ueli Stüchelberger, directeur de l'UTP

Sommaire

L'AG de l'UTP sous le signe des jubilés	2
Etude sur le trafic marchandises en 2030	5
Hans Kaspar Schiesser à la retraite	6
Certificat de capacité obligatoire dans le trafic voyageurs	6
Le City-Ticket vous mène d'un arrêt à l'autre dans toute la Suisse	7
Colloque «Un pas dans l'avenir des TP» du 10 décembre 2013	7
«A l'avenir également, nous répondrons aux besoins des clients»	8
Contrôle de la marche des trains à voie métrique et spéciale: nouveau standard	11
Sommet ferroviaire 2013: jalon des chemins de fer européens	12

A venir

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

Pour plus d'informations:
www.voev.ch/Manifestations.html

L'AG de l'UTP sous le signe des jubilés

Les trois entreprises organisatrices de l'assemblée générale de l'UTP à Berne, soit le BLS, le RBS et bernmobil, fêtent cette année un jubilé. Mais, malgré le succès de FAIF au Parlement, l'heure n'était pas uniquement à la fête, comme l'ont montré les exposés présentant les importantes exigences concernant le financement du trafic d'agglomération et l'aménagement du territoire.

L'engagement a porté ses fruits: le Parlement a approuvé à la fin juin le projet de financement du rail FAIF. Quasiment toutes les exigences de l'UTP ont été reprises, à commencer par l'augmentation de la première étape d'aménagement de 3,5 à 6,4 milliards de francs. Etant donnée l'énorme importance du projet pour l'ensemble des transports publics, l'UTP s'engage aux côtés de la LITRA dans la campagne pour la votation sur FAIF (www.oui-faif.ch / www.fabi-ja.ch). Lors de l'AG, la vice-directrice Mirjam Bütler a présenté le tout nouveau site Internet et a expliqué comment l'UTP va aider ses membres en vue de la votation.

Concernant le pendant de FAIF sur la route, le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), l'UTP a exprimé une exigence claire: les moyens destinés aux projets de TP dans les agglomérations doivent être garantis à long terme, et ceci au minimum au niveau actuel (Fonds d'infrastructure), comme l'a souligné dans son discours le président Urs Hanselmann: «Il faut garantir que FORTA permette également de continuer à aménager les systèmes de bus et de tram dans les villes et les agglomérations.»

Urs Hanselmann, réélu à l'unanimité pour une année supplémentaire à la présidence avant

de céder sa place à Michel Joye (tl), a en outre démontré dans sa présentation qu'une densification de l'habitat aura lieu à l'avenir vers l'intérieur des grandes villes et le long de corridors de croissance adaptés. Et c'est précisément dans les espaces densifiés que les TP sont le plus efficaces par rapport au trafic individuel. Le président de l'UTP a donc exigé une planification intégrée de l'urbanisation et des transports, pas seulement dans les villes et les agglomérations, mais à l'échelle suisse.

Convivialité pour la clientèle et collaboration interne à la branche

Dans son exposé, le directeur Ueli Stückelberger a mis l'accent sur deux sujets internes. Premièrement, le besoin d'agir identifié dans le domaine de la «convivialité». Le but avoué est de renforcer celle-ci et d'offrir à la clientèle un système global de TP simple, calculable et aussi uniforme que possible. A cette fin, des efforts coordonnés et un caractère plus contraignant sont nécessaires entre le Service direct et les communautés, comme l'a remarqué Ueli Stückelberger: «La collaboration interne à la branche est importante afin de pouvoir proposer à la clientèle une offre coordonnée et simple. Quant à la société de propriétaires commune



Les directeurs entre eux: Ueli Stückelberger et Christoph Juen (hotelleriesuisse).



Urs Hanselmann, président de l'UTP, a mené l'assemblée générale de main de maître.



Un partenaire de discussion toujours très demandé: Martin Bütikofer, directeur du Musée des Transports (à gauche).

pour la nouvelle Plateforme TP, nous devons maintenant passer à l'action et prendre les décisions de fond nécessaires.»

Outre les exigences politiques, l'AG «à domicile» de Berne s'est déroulée dans le cadre habituel, rapidement et sans longues discussions. Elle a été complétée des mots de bienvenue de Barbara Egger-Jenzer, membre du Conseil exécutif bernois, d'Ursula Wyss, conseillère municipale de la ville de Berne, et d'Alain Flausch, président de l'UITP, alors que le professeur Klaus Zweibrücken, ingénieur diplômé en aménagement du territoire et de l'environnement de la haute école de Rapperswil, a présenté dans l'exposé principal ses neuf thèses pour des transports publics durables du point de vue de la planification des transports et de l'aménagement du territoire.

L'apéro organisé par un temps superbe au pittoresque Rosengarten et le programme de la soirée au Kursaal ont conclu la première journée de l'AG, tout en préparant les participants aux traditionnels ateliers du deuxième jour, au nombre de trois cette année.

Un aperçu des ateliers

Vu les circonstances actuelles, l'atelier du vendredi matin sur la sûreté était bien fréquenté. Les participants ont bien accueilli les explications de l'OFT selon lesquelles la sécurité ferroviaire est de très haut niveau et ne stagne pas ni ne baisse, mais qu'au contraire, elle continue de s'améliorer avec un recul du nombre d'accidents et de victimes. Les ET ont également été soulagées d'apprendre, en écho aux récents accidents, que l'OFT préfère réfléchir en fonction des coûts et des bénéfices plutôt que de tirer des conclusions hâtives, comme l'a relevé Peter Zeilstra. Thomas Baumgartner, des Appenzeller Bahnen, a souligné le rôle-clé de la formation pour la sûreté, mais aussi de la conduite

du personnel, qui repose heureusement sur peu de niveaux hiérarchiques dans les petites entreprises, ce qui permet au chef sur place d'avoir de l'influence. Joëlle Vouillamoz (CFF) a présenté la nouvelle évaluation pour la priorisation de l'assainissement d'anciens points de signalisation à problèmes. Mais le diable se cache dans les détails, car les systèmes de sécurité ne fonctionnent en général de façon optimale que si les systèmes partiels se correspondent et qu'ils ne proviennent pas de multiples générations de technologies. Les mécaniciens de locomotive ont souvent été placés au centre des discussions. Conclusion des participants: il vaut la peine d'examiner si et dans quelle mesure la routine a des effets sur le «point faible humain» dans la sécurité ferroviaire.

«Safety» et «security» sont habituellement tous deux traduits par «sécurité», mais ont peu en commun, comme l'a montré l'atelier «Sécurité» à travers des exposés sur la meilleure pratique. La «sécurité», de l'avis unanime des intervenants, signifie avant tout le sentiment de sécurité des clients lorsqu'ils utilisent les TP. Reto Würzler (bernmobil), Daniel Leuba (tl), Urs Brechbühl (PAG) et Stephan Bärtschi (BLS) n'ont pas uniquement présenté les efforts et les expériences de leur entreprise en matière de sécurité, mais également leur évaluation de l'utilité de la vidéosurveillance. Sur ce point, il a été étonnant de constater que les experts de la sécurité n'étaient pas du tout unanimes. Les avis allaient de «la vidéosurveillance est un moyen très efficace d'endiguer le vandalisme et la violence dans les TP» à «les caméras sont trop peu utiles pour constituer un pilier des réflexions en matière de sécurité dans notre entreprise».

De nombreuses gares ont atteint leurs limites de capacité et doivent être étendues. Cependant, les moyens disponibles sont limités et la réalisation de projets d'aménagement est un travail de



Chefs d'ET: Andreas Meyer (CFF) ...



... Michel Joye (tl) et Daniel Landolf (CarPostal SA).

longue haleine. Quelles sont les options à disposition des entreprises de transport si l'offre ne peut pas être adaptée, ou pas immédiatement? Les participants à l'atelier n° 3 ont visité la gare RBS de Berne à la recherche de réponses. Prévue à l'origine pour 16 000 passagers par jour, celle-ci en accueille plus de 60 000 certains jours. Un système intelligent de salle d'attente permet de guider la foule de passagers. Dans la seconde partie de l'atelier, des groupes ont élaboré des options supplémentaires. L'approche suggérant que les ET devraient miser passivement sur l'autorégulation était provocatrice. Etant donné que l'orientation des TP sur les heures de pointe est antiéconomique, il s'agit de forcer la flexibilité des heures de travail, le travail à domicile et une adaptation des horaires scolaires. Un second groupe a tenté de tirer davantage de la situation existante en misant principalement sur l'amélioration de l'information aux voyageurs grâce à des applications ou à des indications sur les quais. Un troisième groupe a examiné des instruments d'économie de marché. Pour terminer, Ulrich Reinert et Daniel Spring, du RBS, ont montré à travers l'exemple de la gare souterraine planifiée à Berne comment les limites de capacité pourraient être surmontées à moyen terme.

Roger Baumann, Hans Kaspar Schiesser, Christian Bumann



Conversation internationale: Helga Severyns (tout à gauche, UITP), Alain Flausch (UITP), Patrice Plojoux (tgp).



Mot de bienvenue bernois: la conseillère municipale Ursula Wyss.



Atmosphère détendue lors du repas de midi avant l'AG.



Discussion avec (de g. à d.) Pierre-André Meyrat (directeur suppléant OFT), Regula Herrmann (cheffe section Trafic voyageurs OFT), Gery Balmer (chef de la division Politique de l'OFT) et Cesare Brand (secrétaire général CIT).

La vice-directrice de l'UTP Mirjam Büttler a présenté la campagne FAIF et le contenu des messages.

Campagne OUI à FAIF: «La Suisse a besoin de transports publics performants»

L'UTP et la LITRA mènent ensemble une campagne en faveur de FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire), sur lequel on devrait voter le 9 février 2014. La campagne et son site Internet ont été présentés lors de l'AG de l'UTP.

La Suisse a besoin de TP performants

Donc: Oui au financement et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)

www.oui-faif.ch



Le site Internet de la campagne OUI à FAIF est en ligne depuis le 22 août. Par des messages courts et concis, la campagne montre comment FAIF profite à toutes les régions de Suisse. Outre le slogan principal «La Suisse a besoin de transports publics performants», elle résume les avantages du projet ferroviaire en sept messages-clé:

- FAIF fait avancer toute la Suisse
- FAIF garantit un aménagement bien pensé et un entretien assuré
- FAIF crée des places de travail et stimule la croissance économique
- FAIF ménage le paysage et l'environnement

- FAIF garantit un financement sûr et équitable
 - FAIF permet d'éliminer les goulets d'étranglement et les lacunes dans le réseau ferroviaire
 - FAIF veille à ce que la Suisse reste mobile
- La campagne sera officiellement lancée durant la première quinzaine de décembre. D'ici là, il est très important d'informer les collaborateurs et collaboratrices.

- L'appel est destiné à tous les collaborateurs des transports publics. L'UTP est ancrée dans toutes les régions – grâce à vous.
- Nous comptons sur votre engagement! Organisez des événements dans votre région ou proposez-vous en tant qu'intervenant.

- Vous êtes des ambassadeurs crédibles en faveur du OUI à FAIF.
- Nous vous offrons notre soutien à travers du matériel de campagne et un service de conseil. Voici les outils que l'UTP met à votre disposition:
- Prospectus f/d à distribuer aux collaborateurs et à la clientèle
- Site Internet: informatif, convaincant, avec calendrier
- Téléchargez notre bannière Internet et intégrez-la à votre propre site Internet
- Complétez votre signature e-mail par notre slogan: vous pouvez également la télécharger sur le site Internet
- Mettez vos médias «maison» à notre disposition
- Organisez des séances d'information et invitez les médias à y participer
- La valise de l'ambassadeur: présentation standard, argumentaire «Questions et réponses», fiches d'information, etc.

Pour toute question, veuillez vous adresser à Mirjam Bütler, vice-directrice de l'UTP et co-directrice de la campagne OUI à FAIF (mirjam.buetler@utp.ch).

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

Etude sur le trafic marchandises en 2030

Lors d'une conférence de presse, l'UTP, CFF Cargo et l'Association des chargeurs (VAP) ont présenté à la mi-août les enseignements tirés d'une étude sur le trafic marchandises sur tout le territoire à l'horizon 2030.

En Suisse, les discussions de politique des transports au sujet du trafic marchandises se focalisent quasiment toujours sur le trafic à travers les Alpes et sur les possibilités de transfert de la route au rail. Cependant, le trafic marchandises sur tout le territoire, c'est-à-dire à l'intérieur du pays, s'invite depuis peu dans l'agenda politique. Simultanément, le besoin d'analyses fondées portant sur le marché du transport de marchandises et sur son évolution future augmente. C'est pourquoi l'Union des transports publics (UTP), CFF Cargo, l'Association des chargeurs (VAP), CFF Infrastructure, BLS Cargo, les Ports rhénans suisses et l'Office fédéral des transports (OFT) ont mandaté en 2012 une étude devant quantifier les principales évolutions du trafic marchandises ferroviaire.

Les quatre principaux enseignements sont les suivants:

- Selon les prévisions les plus récentes de la Confédération, le trafic voyageurs et marchandises connaîtra d'ici 2030 une croissance massive. Afin d'éviter que le trafic marchandises ne se retrouve totalement distancé dans la concurrence pour les sillons, les plans d'utilisation du réseau doivent lui garantir des sillons minimaux sur certains axes.
- Les heures d'exploitation journalières du trafic marchandises doivent impérativement passer de 15 à 18.
- Le volume du trafic avec changement de mode de transport va augmenter au-delà du trafic combiné. La Confédération doit donc appliquer intelligemment les aides à l'innovation prévues

dans la nouvelle loi sur le transport de marchandises, en particulier concernant les techniques de changement de mode de transport.

- La vitesse moyenne et la ponctualité des trains marchandises doivent être nettement améliorées d'ici 2030.

Globalement, les représentants de la branche ont tiré trois conclusions:

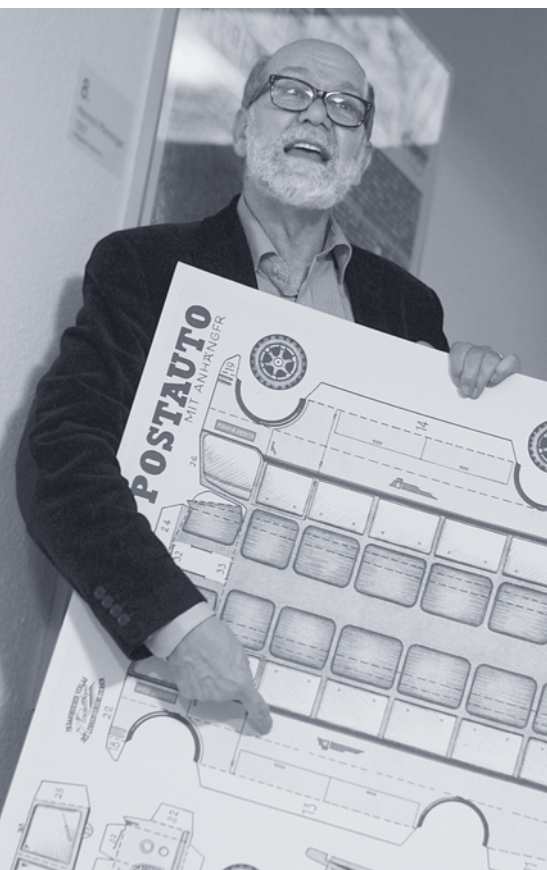
- Le trafic marchandises ferroviaire sur tout le territoire a de bonnes perspectives d'avenir.
- Le projet FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire), approuvé par le Parlement et qui sera probablement soumis à la votation populaire le 9 février 2014, profite également au trafic marchandises.
- Le projet «trafic marchandises sur tout le territoire (révision de la loi sur le transport de marchandises)» garantit l'avenir du trafic marchandises intérieur.

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

Hans Kaspar Schiesser à la retraite

Le 30 août fut le dernier jour de travail de Hans Kaspar Schiesser (65) à l'UTP.

Bien sûr, au lieu d'accomplir une longue tournée d'adieux, notre expert en transports a passé cette journée en alignant les rendez-vous.



«Schiesser quitte l'ATE» titrait la Neue Zürcher Zeitung fin avril 2001. Dans cette brève de l'agence de presse ATS, le journaliste écrivait: «Responsable durant plusieurs années du secteur politique des transports de l'Association transports et environnement (ATE), Hans Kaspar Schiesser quitte l'ATE à la fin juillet. Il passe à l'Union des transports publics (UTP), où il développera des visions pour les transports publics. L'ATE perd ainsi son représentant peut-être le plus marquant. Diplômé en sociologie et en politologie, il a débuté sa carrière professionnelle comme journaliste et a été le porte-parole du PS Suisse entre 1983 et 1988.»

Fin août, plus de douze ans plus tard, la NZZ pourrait à nouveau titrer: «Schiesser quitte l'UTP» – mais cette fois, il n'a pas «quitté» l'UTP, il a pris sa retraite. Il laisse derrière lui une grande place vide, tant sur le plan humain que professionnel.

Son exposé lors de l'assemblée générale de l'UTP à Berne en est la meilleure preuve. Son plaidoyer passionné en faveur du trafic marchandises, qu'il délivra en sa qualité de secrétaire de la commission du même nom, fut presque accueilli par une standing ovation. Parmi les innombrables activités et les projets qu'il a menés en son temps à l'UTP, on retiendra

notamment Easy Ride, le Forum des communautés et son ouvrage visionnaire «Scénarios de mobilité pour la Suisse de 2030», pour ne citer qu'eux.

Sa dernière œuvre ne sera publiée que lorsqu'il aura déjà bien entamé sa vie de retraité: il s'agit de la brochure commémorative du 125^e anniversaire de l'UTP, pour laquelle il a réalisé une chronologie très complète sur les transports publics suisses.

Nombreuses sont les personnes qui se souviendront de ses interventions engagées et de son enthousiasme, comme lorsqu'il présentait l'exposition d'affiches organisée chaque année en janvier dans les locaux de l'UTP et dont il fut à la fois le fondateur et le curateur. Ou encore la fois où il mit tout son cœur pour expliquer l'essence et le fonctionnement du système de transports publics suisses à une délégation de responsables politiques des transports venus de Suède.

Hans Kaspar Schiesser continuera d'entretenir son «feu sacré» dans ses nombreux hobbies: le nombre de ses kilomètres parcourus en vélo de course va certainement exploser, tandis que son quadricoptère, un hélicoptère équipé de quatre rotors et d'une mini-caméra, devrait lui aussi vivre de belles heures de vol.

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

Certificat de capacité obligatoire dans le trafic voyageurs

Depuis le 1^{er} septembre 2013, les conducteurs de bus et de cars doivent présenter leur certificat de capacité en plus du permis de conduire lors de contrôles de police.

Outre le permis de conduire, le certificat de capacité est obligatoire en Europe depuis le 1^{er} septembre pour le transport de personnes. Cette prescription s'applique aux courses avec des cars et des bus (cat. D) ainsi qu'aux minibus avec plus de huit places assises (cat. D1). Les conducteurs de transports d'écoliers, de handicapés et de travailleurs ont également besoin d'un certificat de capacité.

A travers ce certificat, les conducteurs prouvent qu'ils possèdent les compétences nécessaires au transport de personnes et qu'ils suivent une

formation continue régulière. Il sera également obligatoire pour le transport de marchandises dès le 1^{er} septembre 2014 (cat. C et C1). Depuis l'entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2008 de l'ordonnance sur l'admission des chauffeurs, plus de 53 000 personnes en Suisse ont déjà obtenu le certificat de capacité pour le transport de personnes ou l'ont déjà prolongé une fois.

L'obtention du certificat de capacité passe par un examen en trois parties (écrite, orale et pratique). Les conducteurs ayant demandé leur permis d'élève conducteur avant le 1^{er} septembre

2009 reçoivent le certificat de capacité sans devoir passer d'examen. Cependant, tous doivent avoir rempli leur devoir de formation continue (cinq jours de formation en l'espace de cinq ans) d'ici la fin de la première période de formation continue, le 31 août 2013, pour pouvoir renouveler le certificat. L'état de la formation continue peut être consulté sur www.cambus.ch, où il est également possible de commander ou de prolonger le certificat de capacité.

Vous trouverez des informations complètes concernant le certificat de capacité pour chauffeurs du transport de personnes et de marchandises sur le site Internet www.cambus.ch

(pd)

Le City-Ticket vous mène d'un arrêt à l'autre dans toute la Suisse

Les grandes villes romandes comme Genève, Lausanne, Bienne ou Fribourg ont leur City-Ticket depuis plusieurs années. Grâce au City-Ticket, combinant billet de parcours et carte journalière pour le trafic local, les clients peuvent voyager d'une ville à l'autre et emprunter les transports publics dans leur ville de départ ou de destination en n'achetant qu'un seul billet. Dès le changement d'horaire 2013, cette offre s'étendra à 32 destinations supplémentaires.

L'extension des destinations du City-Ticket est le fruit des travaux effectués dans le cadre du programme Futur système de prix des TP suisses (ZPS). Il s'agit de la première étape vers la réalisation de la vision du SD «un voyage, un billet», qui simplifie sensiblement le système tarifaire du point de vue du client. Des valeurs de référence tarifaires communes pour la formation des prix et les conditions d'utilisation ont également été définies pour toutes les destinations du City-Ticket.

Les clients des transports publics profiteront ainsi d'offres harmonisées, basées sur un système tarifaire cohérent. Le prix de la partie «City» du billet correspond au prix de deux courses simples dans le rayon de validité concerné (réseau de lignes ou zones).

L'intégration des transports locaux a été appliquée de deux façons: pour les transports locaux disposant de peu de lignes, par exemple ceux

de Berthoud, l'ensemble des arrêts a été intégré au Service direct (SD). Pour les réseaux plus denses, l'intégration s'est déroulée sur la base des nouvelles conditions harmonisées du City-Ticket. La distribution a également été améliorée, et le Ticket-Shop des CFF simplifié.

La prochaine étape vers des transports publics simples et conviviaux sera l'introduction d'abonnements combinant des parcours et des zones, prévue en 2017.

Le trafic local des localités suivantes a été intégré au Service direct:

Herisau	Gossau SG
Dornach	Eglisau
Moutier	Wohlen
Bottmingen-Oberwil	Adelboden
Belp	Berthoud
Boll	Däniken
Langenthal	Langnau

Nouvelles destinations du City-Ticket disponibles dès le changement d'horaire:

Adliswil	Bülach
Davos	Dietikon
Erlenbach ZH	Glattbrugg
Herrliberg	Horgen
Kilchberg ZH	Kloten
Lausanne-Ouchy	Männedorf-Uetikon
Martigny	Meilen
Opfikon	Orbe
Pfäffikon SZ/Freienbach	Porrentruy
Rapperswil-Jona	Regensdorf
Rümlang	Rüti ZH
Sion	Stäfa
Thalwil	Uster
Wädenswil	Wald ZH
Wallisellen	Wetzikon ZH
Zollikerberg	Zollikon

Les destinations actuelles du City-Ticket continueront d'être proposées.

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

Colloque «Un pas dans l'avenir des TP» du 10 décembre 2013

Pour la troisième fois déjà, nous vous informerons sur les principaux projets communs de vente et de distribution des TP suisses dans le cadre de notre colloque «Un pas dans l'avenir des TP». Cette année, une attention particulière sera portée sur la clientèle. Quand est-ce que les clients vivront l'accès facilité – de leur point de vue – aux transports publics? Avec quels titres de transport voyagera-t-on en 2017? Comment supprimer les «pièges à clients» existants? Quel sera l'apport de la Carte TP? La question de la satisfaction de la clientèle sera également l'objet d'une discussion: les gens se plaignent-ils trop, ou des mesures sont-elles urgentement néces-

saires afin de maintenir, voire d'améliorer encore le standard élevé des transports publics suisses?

Le colloque servira également à démontrer quelles adaptations de l'infrastructure sont nécessaires pour les nouvelles expériences de la clientèle et à partir de quand les entreprises de transport devront s'adapter aux nouveautés. Comment le contrôle de la Carte TP se déroulera-t-il et quels appareils nécessitera-t-il? Comment les données seront-elles échangées avec la nouvelle interface des TP NOVA? En outre, des points organisationnels comme le modèle d'exploitation commun des nouveaux systèmes de TP (Plateforme TP) seront expliqués.

Comme chaque année, la possibilité sera également donnée de poser des questions aux directeurs de projets à l'issue des exposés. Nous nous réjouissons de vivre des échanges passionnants au sein de la branche.

Date: 10 décembre 2013

Horaire: 9h30–12h30
(puis lunch debout jusqu'à 14h)

Lieu: Berne

Coût: 200 francs

Inscription: fabian.riesen@utp.ch

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

«A l'avenir également, nous répondrons aux besoins des clients»

Les faits sont connus: la communauté de formation login doit abandonner son statut d'association pour devenir une société anonyme avec les CFF, le BLS, les RhB et l'UTP pour actionnaires. Michael Schweizer, directeur de login, explique dans notre interview quels en seront les effets et ce à quoi les entreprises de TP doivent s'attendre à l'avenir.

Michael Schweizer, login doit devenir une société anonyme. Pourquoi?

Le passage d'une association à une SA doit amener de la clarté. Les conditions-cadres juridiques valables pour une SA sont clairement fixées dans la loi, alors que le droit des associations laisse de nombreuses questions ouvertes. C'est ce à quoi nous voulons remédier en devenant une SA. La branche des TP aura ces prochaines années d'importants besoins de relève qualifiée, également issue du canal de l'apprentissage. Pour garantir cette relève, il est décisif que les plus grandes entreprises de transport et l'UTP s'engagent directement en tant que propriétaires de login SA, prennent les décisions stratégiques et tracent le chemin pour l'avenir.

Qu'est-ce qui va changer concrètement pour les membres actuels de login?

Tout d'abord, les membres actuels pourront toujours compter sur la même offre de prestations et la même qualité. Comme aujourd'hui, nous répondrons à l'avenir aux besoins des différents clients. L'engagement interentreprises des apprentis est un gros plus pour de nombreux jeunes et constitue un argument décisif lors du choix d'effectuer un apprentissage dans les TP, et nous allons naturellement maintenir cela.

Ce qui va changer, c'est le type de relation: celle entre login et la plupart des entreprises de TP deviendra une pure relation avec des clients. En tant que membres de l'association, toutes les entreprises de TP sont aujourd'hui également propriétaires. Ce rôle incombera à l'avenir aux actionnaires: les CFF, le BLS, l'UTP et les Chemins de fer rhétiques. Dès 2014, les actuelles assemblées des membres de l'association seront remplacées par un colloque annuel «Formation professionnelle dans les TP». Il est toujours aussi important pour nous de donner des informations de première main sur les développements actuels et de promouvoir le dialogue sur la garantie de la relève entre toutes les entreprises de TP impliquées.

Quelles prestations offrira login dans le futur?

Dans le domaine de la formation professionnelle initiale, login proposera les mêmes prestations qu'aujourd'hui. Nous cherchons plus de 700 apprentis dans plus de 23 métiers, planifions leur formation et les accompagnons durant l'ensemble de leur apprentissage. En complément et sur mandat de l'UTP, nous proposons également le cursus «Spécialiste des transports publics». Cela signifie que login est responsable de l'ensemble de la chaîne de



Michael Schweizer, directeur de login

création de valeur, qui englobe le marketing des professions, la sélection de candidats adaptés et l'organisation de la formation de base dans des ateliers d'apprentissage ou au sein d'équipes de construction de voies. login planifie toutes les formations et l'engagement des apprentis et les accompagne durant toute leur formation. De plus, elle assume l'administration durant l'apprentissage et est responsable de la coordination avec les écoles professionnelles spécialisées et les offices de la formation professionnelle.

Parallèlement à cela, nous développons les apprentissages de façon à ce qu'ils correspondent à long terme aux besoins du monde des TP. De plus, sur mandat de l'UTP, nous assurons la conduite de la branche dans certaines professions, c'est-à-dire que nous organisons des cours interentreprises, gérons les examens de fin d'apprentissage, etc.

Jusqu'ici, les membres de l'association login avaient la possibilité d'exercer leur influence lors des assemblées de l'association. Quelles seront à l'avenir les possibilités de se faire entendre? Après tout, login a intérêt à proposer des prestations qui correspondent aux attentes de la branche des TP.

Principes de login SA

1. login propose une offre de formation professionnelle initiale de qualité au monde suisse des transports.
2. L'offre de formation professionnelle initiale doit être attrayante pour les entreprises de transport et pour les apprentis et doit former la base d'une offre de qualité pour les clients des transports publics. Elle est ouverte à toutes les entreprises de transport, sans discrimination de quelque sorte que ce soit.
3. Les prestations de formation sont élaborées avec efficacité et sont concurrentielles afin de convaincre sur le marché.
4. Le résultat financier doit permettre de développer login sur le plan entrepreneurial. Il n'est pas prévu de verser de dividendes. login fixe les prix sur la base de produits standards et couvre les charges y relatives. Si des prestations exceptionnelles sont commandées, login les facture séparément.
5. Les plus grandes entreprises de transport et l'UTP fixent la stratégie de login au sein du conseil d'administration, dont les décisions doivent être prises par consensus. Le conseil d'administration garantit que la force d'innovation de login demeure un de ses atouts.
6. login est un partenaire de formation fiable pour ses clients. Les modifications de fond ne sont appliquées qu'après un délai d'annonce raisonnable.

Information de fond: comment se passera la suite de la transition entre l'association et la SA?

Ces dernières semaines, les futurs actionnaires (l'UTP, le BLS, les RhB et les CFF) ont élaboré et peaufiné avec login les statuts et le règlement d'organisation. La transition peut maintenant être effectuée sur cette base. Les membres actuels recevront un versement sur le capital – en contrepartie, ils vendront leurs parts de login à l'un des futurs actionnaires. Un contrat d'achat d'actions sera conclu à cet effet entre les deux parties. Ces contrats seront remis aux membres vers la mi-septembre avec les explications nécessaires. Les entreprises membres auront ensuite jusqu'à la fin octobre pour les examiner et les renvoyer.

Oui, je ne peux qu'approuver. login propose ce dont la branche a besoin. Ou, en d'autres termes, login garantit que la relève nécessaire soit prête et dotée des capacités convenues à l'issue de l'apprentissage. Un organe spécialisé «Formation professionnelle TP» conseillera le futur conseil d'administration afin qu'il puisse prendre les bonnes décisions quant à l'avenir. Les membres de cet organe doivent refléter le marché des TP.

La nouvelle login SA se concentrera sur la formation initiale. Qu'en sera-t-il de la formation continue?

La formation continue sera intégrée à la formation des CFF à partir du 1^{er} janvier 2014. L'offre actuelle de login restera ouverte aux entreprises de TP au sein de la formation des CFF.

Le coût de la formation d'apprentis par login sera-t-il plus élevé?

Les prix de 2014 correspondent plus ou moins au niveau des prix de 2005 – cela signifie une

augmentation moyenne des prix de 5 % au maximum par rapport à 2013. Les prix redescendront dès 2015, et nous souhaitons retrouver le niveau actuel à partir de 2016. Nous voulons compenser la perte du domaine de la formation continue à travers différentes mesures d'augmentation de l'efficacité, ceci sans que nos clients ne souffrent d'une baisse de la qualité. D'autre part, une partie de l'augmentation modérée des prix sera compensée par la suppression de la cotisation de membre annuelle. Enfin, les membres sortants recevront un versement unique sur le capital.

Regardons brièvement vers l'avenir: quels sont les deux plus grands défis et les deux principaux atouts de la nouvelle login SA?

Le défi est de parvenir à trouver suffisamment de relève adaptée malgré l'évolution démographique, de garantir avec nos clients que la branche puisse conserver ces nouvelles forces après leur formation et de maintenir la qualité et l'utilité de notre offre de formation pour les

clients tout en faisant à nouveau baisser les coûts.

L'un de nos atouts réside dans le fait que les apprentis fréquentent différentes entreprises durant leur formation. Cela les encourage et les force à penser en réseau et à agir en fonction. Second atout, en tant qu'organisation formatrice professionnelle, login propose l'entier du processus sous une seule entité à travers des professionnels de la formation et des connaissances du monde des transports.

C'est pourquoi je suis convaincu que de nombreuses entreprises de transport perçoivent notre utilité et continueront à faire confiance à login pour garantir leur relève en 2014 aussi. J'attends avec impatience la première fois où un ancien apprenti de login se retrouvera à la tête d'une entreprise de transport suisse!

Michael Schweizer, merci pour cette discussion.

Interview réalisée par Mirjam Bütler, vice-directrice de l'UTP et membre du comité de l'association login.

L'UTP actionnaire à 10 % dans la nouvelle login SA

Depuis le dernier article paru dans voyage 2/2013, le dossier login a quelque peu avancé. Les questions en suspens ont été réglées, et les principes communs pour la formation initiale et la formation continue fixés. Les feux sont maintenant tous au vert pour la mue de login en une société anonyme. Par ailleurs, l'assemblée générale de l'UTP a décidé de créer une commission de la formation UTP.

Les plans de réorganisation du domaine de la formation et de la formation continue des CFF ont de fortes répercussions sur login. Le dossier a avancé depuis le dernier article paru dans voyage 2/2013. Les questions en suspens ont été réglées, et les principes communs pour la formation et la formation continue fixés. La collaboration entre les futurs actionnaires (UTP, RhB, CFF et BLS) a également été définie en détail dans une convention entre actionnaires. Par ailleurs, un règlement et des statuts ont été élaborés. En conséquence, tous les feux sont désormais au vert pour faire de login une société anonyme. L'assemblée des membres prendra sa décision au mois de novembre.

Le comité de l'UTP a déjà décidé de participer à la société de login à hauteur de 10 %. Ueli Stüchelberger, directeur de l'UTP, est satisfait: «Le comité a décidé à l'unanimité de la participation de l'UTP à la nouvelle login SA. Après des discussions, parfois difficiles, nous disposons désormais d'une bonne base de lancement.» Mirjam Bütler, vice-directrice de l'UTP et membre

du comité de login, se réjouit elle aussi de cette décision: «Nous avons beaucoup investi dans ce processus, et nous avons atteint nos objectifs. Il est important que la branche poursuive cette collaboration constructive.»

Il est également prévu que les RhB et le BLS possèdent chacune 10 % de la société. La part des CFF devrait ainsi s'élever à 70 %. Le directeur des RhB Hans Amacker se montre lui aussi positif: «Les RhB sont heureux de pouvoir collaborer à la mise en place d'une formation initiale professionnelle et attrayante dans les transports publics en participant à login.» De son côté, le conseil d'administration du BLS a déjà accepté une participation de 10 %: «Après que les CFF ont demandé ce changement, nous avons pu en tirer le meilleur et parvenir à une solution acceptable», a déclaré le CEO du BLS Bernard Guillelmon. La formation initiale dans la branche continuera donc d'être organisée au sein de la communauté de formation login.

Outre les principes de formation initiale (voir encadré), les parties prenantes ont aussi défini

ensemble ceux de la formation continue. Les CFF y ont en effet ancré que l'offre de formation continue resterait ouverte aux autres partenaires de la branche des TP sans aucune forme de discrimination que ce soit. Le prix de ces prestations sera le même pour les internes des CFF comme pour les externes. Andreas Meyer, CEO des CFF: «Les CFF souhaitent constituer un partenaire de formation fiable pour toute la branche des TP. C'est pour cela que nous allons continuer de proposer les prestations actuelles à l'ensemble des TP et investir de façon ciblée dans la qualité de ces offres de formation continue.»

A présent que tous les feux sont au vert, l'association login peut en principe se muer en une SA. Dans notre interview, le CEO de login Michael Schweizer explique ce qui va changer concrètement pour les partenaires de login. Le processus de mutation étant complexe, login va organiser des séances d'information dans quatre régions. L'assemblée générale de l'UTP a en outre décidé de créer une commission de la formation UTP. Celle-ci sera présidée par Thomas Baumgartner, directeur des Appenzellerbahnen. L'AG a également voté en faveur d'une augmentation du fonds de la formation interne à la branche. L'UTP est désormais bien armée pour affronter les défis qui l'attendent dans le domaine de la formation.

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

Position de l'UTP sur l'avenir du trafic régional voyageurs

Avec ses taux de croissance impressionnants, le trafic régional voyageurs (TRV) en Suisse connaît un succès qui ne se dément pas. Ce fait, plus que réjouissant, comporte néanmoins toute une série d'enjeux. C'est la raison pour laquelle un groupe de travail de la Commission Trafic régional a élaboré un papier exposant la position de l'UTP à ce sujet. Celui-ci ne se contente pas de détailler les enjeux actuels, il formule aussi des propositions sur la manière de les maîtriser.

Le TRV est un pilier central des transports publics suisses et joue un rôle majeur dans la gestion des besoins en mobilité de la population. Rien qu'en bus et en train, les passagers accomplissent chaque jour deux millions de trajets, ce qui correspond à 20 millions de kilomètres. Pour pouvoir maîtriser la demande croissante, les entreprises de transport doivent régulièrement étendre leur offre. Or toute extension entraîne des coûts supplémentaires que les entreprises de transport (ET) ne peuvent pas assumer seules, malgré des gains de productivité.

Les ET se positionnent en partenaires fiables pour offrir des transports régionaux axés sur la clientèle et finançables durablement, et optimisent continuellement leurs activités dans ce but. Elles ont néanmoins besoin d'une planification financière et d'un processus de commande coordonnés, et sont dépendantes des commanditaires quant à l'identification précoce des besoins d'indemnités résultant des coûts d'investissement et d'exploitation et à leur prise en compte dans la planification financière.

Les enjeux du trafic régional voyageurs pourront uniquement être maîtrisés si l'OFT, les cantons et la branche des transports publics recherchent et trouvent des solutions ensemble. L'UTP et les ET sont prêtes à collaborer et voudraient voir se créer une «task force», composée de représentants de toutes les parties prenantes et apte à maîtriser rapidement ces enjeux.

Les enjeux

- En raison de la demande croissante, des extensions de l'offre sont indispensables dans le trafic régional. Or toute extension entraîne des coûts supplémentaires que les entreprises de transport (ET) ne peuvent pas assumer seules, malgré des gains de productivité. Ces coûts doivent être cofinancés à travers une hausse des indemnités et/ou du prix des titres de transport.
- L'évolution de la somme des besoins financiers à moyen terme de l'ensemble du trafic régional n'est que partiellement connue.
- La procédure de commande manque de sécurité de planification, de caractère contraignant et de directives harmonisées entre les cantons.
- En raison de la part élevée de coûts fixes, en particulier dans le trafic ferroviaire, les réductions de l'offre ne permettent, à court terme, de réaliser que des économies très limitées. Le risque des coûts non couverts pèse donc uniquement sur les ET.
- La maîtrise des pics de la demande nécessite des investissements onéreux, tandis que la faible occupation durant les heures creuses et dans les régions périphériques ne permet pas de couvrir les coûts.
- L'augmentation des exigences de la clientèle et l'apparition de standards de sécurité supplémentaires et de nouvelles prescriptions réglementaires limitent le potentiel de gains de productivité supplémentaires.
- Le système du trafic régional gagne en complexité. Pour les entreprises ne remplissant pas les exigences posées, il devient impossible de maîtriser cette complexité d'une façon économiquement viable toutes seules.
- Les frontières cantonales ne correspondent souvent pas aux zones de marché effectives ou à des périmètres d'offre propices à l'exploitation.
- Les entreprises de transport risquent de manquer de main-d'œuvre. Leur personnel est plus âgé que la moyenne. Le seuil d'entrée dans le monde du travail augmente dans certains groupes de métiers. Pour les ET, il est

donc toujours plus important et plus difficile de recruter du personnel de relève compétent.

La branche du TRV agit

Les ET du TRV se sont accordées sur les principes suivants:

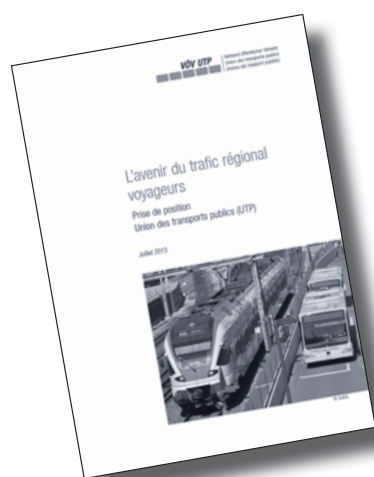
- Conjointement avec les commanditaires, nous développons des concepts d'offre d'avenir, finançables durablement et attrayants pour notre clientèle.
- Nous œuvrons en faveur d'un trafic régional efficace et optimisons continuellement nos activités commerciales dans ce but.
- Nous plaçons en faveur de l'organisation du marché existante et sommes ouverts à son développement.
- Nous recherchons des synergies, nous sommes ouverts à la coopération et nous plaçons en faveur d'une structure de la branche correspondant à la taille et à la complexité du marché.
- Nous apparaissions comme des partenaires fiables, nous soumettons nos offres dans les délais conformément aux prescriptions légales et nous contribuons à l'efficacité du processus de commande.

Les besoins de la branche du TRV

- Nous attendons de l'OFT qu'il conduise de façon cohérente le processus de planification financière et de commande, que toutes les parties prenantes sont tenues de respecter. Une telle tâche nécessite des règles fiables et une vue d'ensemble du marché.
- En cas de développements de l'offre, nous attendons de la Confédération et des cantons qu'ils tiennent compte à temps des besoins d'indemnisation résultant des coûts d'investissement et d'exploitation ultérieurs dans leur planification financière.
- Nous soutenons les développements ultérieurs des conditions cadres réglementaires. Dans cette optique, nous attendons que les instruments soient utilisés correctement, que les risques soient répartis équitablement et que les prescriptions réglementaires se fondent sur l'efficacité.
- Afin de pouvoir développer le système du TRV, nous attendons des incitations adaptées et une marge de manœuvre pour les entreprises.

Le document sur le TRV peut être téléchargé sur le site Internet de l'UTP ou commandé auprès du secrétariat.

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



Contrôle de la marche des trains à voie métrique et spéciale: nouveau standard

En marge des discussions actuelles sur ce thème, l'Office fédéral des transports (OFT) a fixé un standard obligatoire pour le contrôle de la marche des trains à voie métrique et spéciale (standard ZMBS), entré en vigueur le 15 août 2013.

Le contrôle de la marche des trains est un système automatique qui surveille les courses de train et intervient lorsque le mécanicien de locomotive ne réagit pas correctement aux positions d'un signal ou aux limitations de vitesse.

La fréquentation toujours plus intense de nombreux tronçons ferroviaires contraint aussi depuis longtemps déjà les chemins de fer régionaux et les trains de banlieue à se doter de systèmes de contrôle-commande plus performants afin d'améliorer la sécurité d'exploitation. «Plus performants» signifie que, lors des surveillances ponctuelles avec avertissement au franchissement du signal avancé et arrêt au franchissement du signal principal, les courbes de freinage et les vitesses admises doivent être surveillées avant le point dangereux. Cela nécessite une surveillance de la course continue et plus exigeante sur le plan technique. Les systèmes de contrôle de la marche des trains interviennent tous directement durant la course, du fait qu'ils avertissent automatiquement en cas de besoin et qu'ils déclenchent un serrage imposé lorsque le mécanicien de locomotive ne réagit pas.

Pour les chemins de fer à voie normale, l'OFT a développé en 2011 la stratégie ETCS qui prévoit le rééquipement, d'ici à 2018, de tout le réseau ferroviaire à voie normale avec l'Euro-

pean Train Control System (ETCS) Level 1 Limited Supervision ainsi que la mise en place de l'ETCS Level 2 sur les nouveaux tronçons. A partir de 2025, l'ETCS Level 2 sera étendu en fonction des besoins à l'ensemble du réseau à voie normale.

Certains chemins de fer à voie métrique (FB, RBS, WSB) ont déjà installé des systèmes continus (ZSL 90) dans les années 1990. Entre 2003 et 2009, d'autres chemins de fer (ZB, BOB, BDWM) ont mis en service un nouveau système continu (ZSI 127) avec des composants ETCS. Les chemins de fer restants, qui disposent aujourd'hui de systèmes de contrôle de la marche avec surveillance ponctuelle (ZST/ZSI 90), ont régulièrement optimisé leurs systèmes ces dernières années. En raison du renforcement des exigences et de l'arrêt de la production des systèmes existants par les fournisseurs, de nombreux chemins de fer sont désormais contraints d'acquiescer un système plus performant.

Nécessité d'un nouveau système de contrôle de la marche des trains

En vertu de la convention de prestations (2013–16), les exploitants d'infrastructure doivent disposer d'une estimation à jour des risques (probabilité d'occurrence et étendue des dom-

mages). Si besoin est, un plan de mise en œuvre ou de migration doit donc être élaboré pour l'introduction d'un nouveau système de contrôle de la marche des trains.

Les exploitants d'infrastructure ont jusqu'au 15 décembre 2014 pour remettre à l'OFT une analyse des risques (où la surveillance ponctuelle est-elle suffisante et où faut-il une surveillance continue?) et un concept d'utilisation en résultant. D'autres mesures d'amélioration de la sécurité, telles que vitesses réduites, distances de freinage plus courtes, distances de glissement plus longues, aiguilles de protection, etc., devront également être examinées dans ce cadre. Si un chemin de fer constate l'existence d'un niveau inacceptable de risques ne pouvant être éliminés que par un système de contrôle de la marche des trains, il devra acquiescer un système correspondant au nouveau standard ZBMS. La question de savoir si un chemin de fer doit passer à un nouveau système est indépendante de l'introduction du standard ZBMS. Les systèmes existants peuvent donc continuer d'être exploités tant que la sécurité de l'exploitation est garantie.

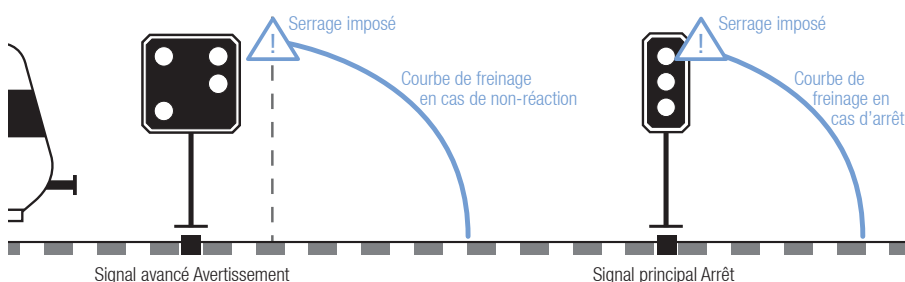
Standard de l'OFT

Ce thème occupe le groupe de travail de l'UTP Contrôle de la marche des trains à voie métrique et spéciale (CMT-M) depuis 2008. En collaboration avec ce groupe de travail et des représentants de l'industrie, l'Office fédéral des transports (OFT) a élaboré un nouveau standard applicable aux systèmes continus de surveillance de la marche des trains à voie métrique et spéciale.

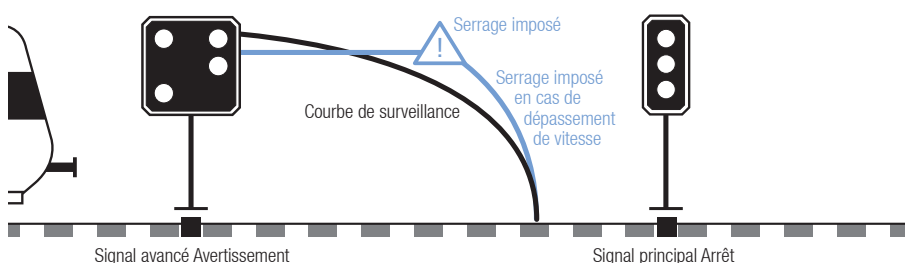
Le standard ZBMS s'appuie sur le système actuel (ZSI 127) de Siemens, lui-même basé sur des composants ETCS et éprouvé dans la pratique. Le nouveau standard vise à créer des synergies facilitant la collaboration dans le domaine des trains à voie métrique et spéciale et ainsi réduire les coûts d'introduction et d'exploitation des nouveaux systèmes. Le but est notamment d'éviter l'émergence de solutions non compatibles entre elles, sans avoir à dépendre d'un seul fournisseur.

Les prestataires intéressés à fournir les systèmes et les composants de système (infrastructure ou véhicules) peuvent obtenir une licence auprès de Siemens contre émoluments. Siemens met à la disposition des détenteurs d'une licence la spécification d'interface (paquet ETCS 44) et les règles de planification de l'équipement de voie. L'OFT n'autorisera des systèmes alternatifs de contrôle de la marche des trains que s'il peut être prouvé qu'ils sont moins coûteux à long terme et offrent les mêmes fonctionnalités.

Surveillance ponctuelle



Surveillance continue



Sur le fond, l'UTP est d'accord avec la définition du standard ZBMS. Elle craint néanmoins que le standard ne permette pas de réaliser les objectifs fondamentaux de l'OFT. Il y a également un risque que le standard restreigne trop fortement la liberté des entreprises de chemin de fer et que les coûts s'avèrent finalement plus élevés que l'utilité effective. Les possibilités d'échange de matériel roulant pour la voie métrique par exemple ne sont nécessaires que dans certains cas exceptionnels. Le matériel roulant a encore trop de propriétés importantes qui ne sont pas interoperables.

Il n'est donc pas judicieux de déclarer le standard applicable à tous les chemins de fer (y c. les chemins de fer spéciaux, les chemins de fer de montagne à crémaillère, les trams, etc.). L'OFT devrait admettre des dérogations au standard en cas de

- solutions moins coûteuses à travers une adaptation partielle, un renouvellement partiel des systèmes existants;
- technologies moins coûteuses et meilleures sur le plan fonctionnel;
- couverture insuffisante des risques par le standard.

Thèmes actuels du GT CMT-M de l'UTP

En tant qu'organe d'encadrement et de coordination, le groupe de travail Contrôle de la

marque des trains à voie métrique et spéciale soutient les chefs de projet des différentes entreprises de chemin de fer. Le GT CMT-M met à la disposition de ces dernières des outils éprouvés, comme le règlement RTE 25036 et d'autres modèles de concepts d'utilisation et d'analyses des risques. Ensemble, il est possible d'aborder et d'exécuter les tâches à venir de façon optimale. Les objectifs du GT ont été définis comme suit:

- plateforme d'échange d'informations et d'expériences entre les entreprises de chemin de fer

- procédure commune pour la planification, la réalisation, la formation, l'exploitation et la maintenance
- coordination des projets ferroviaires (chemins de fer – OFT – industrie)

Pour tout complément d'information à ce sujet ou sur la participation au GT CMT-M, veuillez vous adresser à urs.walser@utp.ch

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

Nouvelle réglementation RTE «Pose, contrôles et entretien des voies métriques»

Dans le domaine de la voie ferrée, les chemins de fer à voie métrique ont toujours vécu dans l'ombre des chemins de fer à voie normale. L'UTP a comblé cette lacune en publiant la nouvelle réglementation R RTE 22570.

Les chemins de fer à voie métrique se distinguent, sur les plans topologique et opérationnel, des chemins de fer à voie normale. Cette distinction a des effets sur les travaux de maintenance, qui souvent ne peuvent pas être exécutés selon le modèle des chemins de fer à voie normale.

La nouvelle réglementation RTE est publiée en allemand et en français. La version allemande est déjà sortie en juin, tandis que la version française paraîtra cet automne (traduction en cours).

Les entreprises ferroviaires peuvent télécharger les documents RTE publiés dans l'Extranet de l'UTP et les tiers sur le shop en ligne du RTE (rte.voev.ch) en version PDF.

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

Sommet ferroviaire 2013: jalon des chemins de fer européens

Le sommet ferroviaire qui se tiendra les 11 et 12 novembre à Vienne est une plateforme internationale d'information et de discussion sur les questions actuelles dans le trafic ferroviaire européen et vise à favoriser le dialogue entre les chemins de fer, les représentants de la politique, de l'industrie et de l'économie des transports.

Le 30 janvier 2013, la Commission européenne a présenté le quatrième paquet ferroviaire, annoncé depuis longtemps. Par ces propositions de loi, la Commission européenne vise une libéralisation complète du trafic voyageurs ferroviaire national, une amélioration de l'interopérabilité technique et une séparation plus marquée entre l'infrastructure des chemins de

fer et l'exploitation. Pour le trafic voyageurs ferroviaire national, le paquet ferroviaire prévoit une ouverture complète du marché dès 2019.

Dans ce contexte, le sommet ferroviaire européen abordera notamment les questions suivantes:

- objectifs et conséquences possibles du quatrième paquet ferroviaire de l'UE
- stratégies de concurrence et enjeux actuels dans le trafic voyageurs et marchandises ferroviaire
- grands chantiers européens: grands projets actuels dans les chemins de fer
- trafic marchandises intermodal: expérience de la RCA, de la DB Schenker et de CFF Cargo

- innovation et infrastructure du point de vue des chemins de fer et de l'industrie

Les intervenants, issus des chemins de fer privés et étatiques, de l'industrie et du milieu scientifique présenteront leurs points de vue et perspectives.

Les membres de l'UTP bénéficient d'une réduction de 20 % sur les coûts de participation à ce 9^e sommet ferroviaire, qui se montent à 1499 euros. Indiquer le code EN5823 – VOV lors de l'inscription (pour l'inscription en ligne, un champ est prévu pour le code; sur papier, veuillez utiliser le formulaire d'inscription au verso du programme).

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

Novembre 2013