

voyage



VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

3 | 2013 | juillet
Informations de l'Union

© CFF



Le Parlement a définitivement mis FAIF sur les rails – il s'agit maintenant de convaincre le peuple.

Audition sur l'évolution de l'assortiment 2

Les premiers résultats de l'audition sur l'évolution de l'assortiment montrent que les grandes orientations des nouveaux abonnements et billets vont dans le bon sens.

Où en est le projet Carte TP? 6

Dans un double entretien, Susanne Grün et Bernd Nagel rendent compte de l'état du projet Carte TP.

Ouvrage des 100 ans du BLS 12

Pour son 100^e anniversaire, le BLS a publié un livre richement illustré. Celui-ci ne se contente pas de relater le passé, il jette également un regard critique vers l'avenir.

FAIF: premier objectif d'étape atteint

Lors du vote final au Parlement fin juin, les efforts de l'UTP en faveur de FAIF ont atteint un premier objectif d'étape: la plupart des exigences qu'elle avait formulées pour la première fois en mars 2011 ont été reprises par le Parlement dans le projet approuvé, s'agissant aussi bien du volume de la première étape d'aménagement que du financement du nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

Une raison suffisante pour lâcher la pression et se reposer sur ses lauriers? Surtout pas! Car le prochain gros «morceau» arrive bientôt: l'enjeu majeur est désormais de remporter la votation populaire, qui aura lieu le 9 février 2014.

Plus de 25 ans après le OUI du peuple à «Rail 2000», la votation sur FAIF devrait elle aussi marquer son époque. A cet égard, l'UTP repart sur le front et lance, en collaboration avec la LITRA, une campagne en faveur de ce projet littéralement «pionnier».

Comme lors des débats parlementaires, l'UTP prévoit de montrer, durant cette campagne, que, grâce à FAIF, des projets d'infrastructure ferroviaire pourront être réalisés dans toutes les régions de Suisse et ainsi profiter à l'ensemble des transports publics du pays. En effet, ce

n'est qu'à travers un réseau ferroviaire solide que la Suisse pourra conserver sa position avantageuse, la performance des transports publics étant un élément central pour la population, l'économie et l'environnement. La prochaine étape consistera à mettre en place le fonds d'infrastructure, un projet tout aussi important qui doit permettre au trafic d'agglomération de s'établir. Avec ces deux projets, c'est l'ensemble des transports publics suisses qui avance.

L'UTP souhaite s'engager intensément dans cette campagne pour FAIF et ainsi jeter les bases d'un nouveau chapitre de l'histoire à succès des TP suisses.

Je vous demande donc de soutenir également cette campagne menée par l'UTP et la LITRA dans votre région.

Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP

Sommaire

Le Parlement dit OUI à FAIF – exigences de l'UTP comprises	3
Oui à FAIF: engagez-vous!	3
Congrès UITP à Genève	4
Un guide pour la construction de bonnes vélostations	4
Les entreprises de TP peuvent aussi gagner le Watt d'Or 2014	5
La commission de formation de l'UTP	5
Futur système de prix (ZPS): la spécification NOVA publiée	7
Statistiques mondiales de l'UIC – le saviez-vous?	8
Nouvelles études de l'OFT relatives aux TP et aux personnes à mobilité réduite	9
«L'Europe en train» remaniée – tout sur les vacances en train	10
RTE sur le dimensionnement des supports de la ligne de contact	11

A venir

Mardi 20 août 2013

Colloque d'échange de savoir et d'expériences

Lieu: Berne

Judi 22 et vendredi 23 août 2013

Assemblée générale UTP 2013

Lieu: Berne

Pour plus d'informations:

www.voev.ch/Manifestations.html

Audition sur l'évolution de l'assortiment

En février dernier, l'UTP avait annoncé lors d'une conférence de presse que la branche des TP avait décidé d'introduire la carte TP électronique. Dans le même temps, une audition à large échelle était lancée au sujet de nouveaux titres de transport mieux adaptés aux besoins des voyageurs. Les avis reçus des partis et des organisations montrent que les grandes orientations de l'évolution de l'assortiment sont bien accueillies.

Le contexte de l'audition de l'UTP était clair: la branche des TP souhaite continuer d'offrir à tous les voyageurs des produits attrayants, adaptés à leur mode de déplacement et à leurs besoins. Les principes de base et la haute qualité des transports publics quant à eux doivent être maintenus. En d'autres termes, le système ouvert (pas d'obligation de réservation) et les produits-phares de l'assortiment (l'AG, le demi-tarif, les abonnements communautaires, les cartes journalières et le tarif normal) restent inchangés. L'audition lancée par l'UTP portait sur les nouveautés suivantes:

Abonnements

Jusqu'ici, il n'existait pas de produit intermédiaire entre l'AG et les différents abonnements communautaires. L'objectif est de combler cette lacune dans l'offre grâce à un nouvel abonnement attrayant. Les idées examinées sont les suivantes:

- Abonnement de parcours combiné à des zones communautaires
- Abonnement communautaire combiné à des cartes journalières
- Voie 7: extension du rayon de validité et option week-end en cours d'examen

Le billet individuel «normal» valable dans tous les trains existera toujours. L'objectif est néanmoins de réduire le facteur dissuasif pour les voyageurs occasionnels tout en améliorant l'utilisation des capacités disponibles dans les TP. Les idées examinées sont les suivantes:

- Billets dégriffés: titres de transport à prix réduit et liés à l'horaire, contingentés
- Billets et cartes journalières à prix réduit, contingentés
- Tarifs saisonniers pour les entreprises de transport touristiques

Premiers résultats

Bien que l'analyse détaillée soit encore en cours, une première évaluation chiffrée du questionnaire montre une claire tendance: la majorité des participants à l'audition ne souhaite pas une différenciation entre les segments d'âge ni de prix plus bas ou plus élevés en fonction de l'objet des voyages ou de leur nombre. Tout au plus, les «familles» (en tant que segment d'âge) devraient bénéficier de prix légèrement plus bas, tandis que les clients commerciaux paieraient des prix nettement plus élevés.

La majorité des participants à l'audition ne souhaite pas de changement majeur ou révolutionnaire dans l'assortiment de TP de la Suisse et soutient les grandes orientations mises en consultation. Ils étaient en outre quasi-unanimes sur le fait que les piliers qui font le succès des TP suisses depuis tant d'années, à savoir le système ouvert (pas d'obligation de réservation), l'AG et le demi-tarif, de même que l'absence de différenciations de prix en fonction de l'heure devaient être conservés.

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

La branche des TP souhaite continuer d'offrir des produits attrayants à tous les voyageurs.



Le Parlement dit OUI à FAIF – exigences de l'UTP comprises

En clôture de la session d'été, le Parlement a clairement approuvé le projet d'infrastructure ferroviaire FAIF lors des votes finaux. Presque toutes les exigences que l'UTP avait formulées ces deux dernières années ont été reprises. C'est maintenant au peuple de décider.

Le vote clair des deux Chambres en faveur de FAIF constitue une étape importante: ce projet est majeur pour la Suisse, son économie et sa cohésion. Grâce à lui et au nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), le financement est assuré à long terme. Le projet comporte en outre une première étape concrète d'aménagement, qui permettra de maîtriser la croissance prévisible de la mobilité.

FAIF assure durablement le maintien de la substance et l'exploitation des infrastructures ferroviaires suisses – et permet à la branche des TP de fournir des offres performantes et plus sûres à leur clientèle. L'utilité nationale du projet est l'un des éléments qui ont fait clairement pencher la balance en faveur de FAIF au Parlement. La totalité est plus que la somme des parties, cela vaut aussi pour FAIF: ce ne sont pas les projets qui sont prépondérants, mais l'utilité globale pour la clientèle des TP. Si, par exemple, un rallongement des quais à Wil permet de faire circuler des trains plus longs (avec plus de places assises) sur l'axe est-ouest, cela ne servira pas seulement Wil et la Suisse orientale, mais aussi tous les clients entre St-Gall et Genève. Dans ses nombreux communiqués de presse et ses

deux brochures dédiées à FAIF, l'UTP n'a cessé d'exiger une nette augmentation du volume de la première étape d'aménagement – à savoir de le fixer à 5,9 milliards de francs au lieu des 3,5 prévus par le Conseil fédéral. Il est d'autant plus réjouissant que le Conseil des Etats ait encore gonflé la somme, de sorte que les cantons de Suisse orientale puissent aussi faire partie du voyage.

L'UTP a toujours souligné qu'une étape d'aménagement plus importante non seulement faisait sens, mais qu'en plus elle pouvait être financée raisonnablement. Le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire apporte une stabilité financière, tout en couvrant les coûts d'infrastructure ultérieurs. Ainsi, le financement de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation sera pour la première fois assuré par une seule et même source: le FIF. Les ressources actuelles du fonds FTP y seront transférées.

Mais d'autres sources de financement sont prévues: les entreprises de chemin de fer continuent d'augmenter leur productivité tout en payant plus pour les sillons, les usagers des TP assument une part des coûts à travers des billets et des abonnements plus chers, la déduction des

frais de déplacement de l'impôt fédéral direct est plafonnée à 3000 francs, les cantons participent au FIF à hauteur de 500 millions par an et la Confédération accroît les ressources générales provenant de ses caisses. A cela s'ajoute un pour mille de TVA supplémentaire limité dans le temps. Cette répartition aboutie permettra d'obtenir une bonne symétrie des sacrifices, puisque toutes les parties prenantes apporteront leur contribution.

Enfin, à l'inverse de l'initiative de l'ATE, FAIF n'augmente pas la charge de la route par rapport à aujourd'hui. Au contraire: le produit de l'impôt sur les huiles minérales du fonds FTP – appelé le «quart NLFA» – reviendra à la route une fois le délai expiré.

Avec les autres projets de construction (ZEB, NLFA, LGV, etc.) qui seront réalisés simultanément ou peu avant, l'étape d'aménagement proposée permettra d'excellentes améliorations de l'offre dans toute la Suisse. D'autres aménagements seront néanmoins nécessaires après l'étape 2025. Le Conseil fédéral présentera donc un message pour la prochaine étape d'ici 2018. Enfin, le Conseil des Etats a prévu des fonds pour la planification des prochains aménagements, ce qui permet une programmation continue, sans perte de temps.

L'UTP se réjouit du OUI prononcé par le Parlement en faveur FAIF – il va maintenant s'agir de remporter aussi la votation populaire.

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

Oui à FAIF: engagez-vous!

Début juillet, le Conseil fédéral a décidé quand le peuple votera sur le projet FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire). La votation aura lieu le 9 février 2014. Le projet FAIF est l'un des plus importants projets de politique des transports des prochaines décennies. C'est pourquoi l'UTP s'engage activement en sa faveur.

Les comités directeurs de l'UTP et de la LITRA ont décidé de mener une campagne commune en faveur de FAIF, et ont pour cela fondé une société simple. Pour le moment, la direction de la campagne a pour tâche d'assurer les fonds nécessaires. A cet effet, l'UTP et la LITRA sont en contact étroit avec différents acteurs.

En arrière-plan, les travaux de préparation ont déjà commencé. Cette campagne, qui devra être

convaincante et promet d'être passionnante, est menée par un comité de pilotage. La codirection se compose de Mirjam Büttler, vice-directrice de l'UTP, et de Matthias Dietrich, directeur de la LITRA.

Pour pouvoir convaincre les citoyens et citoyennes de voter oui à FAIF et obtenir la majorité des cantons – nécessaire pour ce projet – c'est toute la branche qui doit se mobili-

ser: chacun d'entre nous doit participer! Il est essentiel que toutes les entreprises de transport s'engagent en faveur du projet, car celui-ci profite à la clientèle des TP dans toute la Suisse. A cette fin, nous tiendrons à la disposition des entreprises de transport du matériel d'information, comme par exemple un modèle d'exposé. La campagne sera présentée plus en détail lors de l'assemblée générale de l'UTP.

Nous nous réjouissons de cette campagne de votation engagée en faveur des transports publics suisses.

Renseignements complémentaires: Mirjam Büttler, vice-directrice de l'UTP.

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

Congrès UITP à Genève

La Suisse, pays champion des TP, a été plus qu'un hôte lors du 60^e congrès mondial de l'UITP à Genève: dans le cadre de la foire des TP «suisstrafic», plus de 25 000 visiteurs ont pu découvrir les innovations et produits de nombreux fabricants suisses. L'UITP était aussi présente, tenant un stand commun avec les tpg. Le mardi 28 mai était la «Journée suisse», où le directeur de l'OFT Peter Füglistaler, le président de l'UITP Urs Hanselmann et la vice-directrice de l'UITP Mirjam Bütler notamment ont participé à divers événements. Sans oublier naturellement les cors des Alpes, se produisant ici sur le stand tpg/UITP.



© tpg

Un guide pour la construction de bonnes vélostations

De nombreux pendulaires connaissent ce problème: où parquer un vélo neuf ou de valeur à proximité des gares? Dans certaines gares, la réponse est claire: dans une vélostation. Dans les autres cas, la réponse se trouve dans le guide «Vélostations» publié par PRO VELO Suisse et par l'Office fédéral des routes. Celui-ci montre aux spécialistes et aux politiques comment construire une vélostation qui réponde aux besoins des cyclistes.

sables ou les maîtres d'ouvrage diffèrent tout autant: il peut s'agir aussi bien d'entreprises, de communes, de gérants d'écoles ou de centres commerciaux que de concepteurs de grands lotissements. Les exigences en matière de planification, de construction et d'exploitation de vélostations sont donc elles aussi très variées. Le nouveau guide «Vélostations – Recommandation pour leur planification et mise en service» contient de nombreux outils d'aide, tels que des schémas de processus, des listes de contrôle et des argumentaires pour le travail au niveau politique. Il contient aussi de nombreux bons exemples très utiles pour les utilisateurs. Le guide doit servir d'aide à la planification et à la mise en service de vélostations. Il donne des réponses à des questions tirées de la pratique en se fondant sur des exemples concrets.

Il vise à

- proposer une aide à la décision
- offrir un appui au processus de mise en place des vélostations
- définir des standards d'infrastructure
- présenter des modèles d'organisation et d'exploitation
- montrer les possibilités de financement

Le guide contient également une liste de contrôle pour la réalisation de vélostations et peut être téléchargé au format pdf sur www.velostation.ch.

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



Un bon exemple: la vélostation à la gare de Coire.
Photo: pro-velo.ch

Le nombre de vélos ordinaires ou électriques de valeur ne cesse d'augmenter – et, malheureusement, les cas de vols et de vandalisme aussi. Les conditions de stationnement, notamment aux abords des gares, sont souvent chaotiques. Les cyclistes sont donc de plus en plus à vouloir parquer leur vélo dans des vélostations ordonnées et protégées, et généralement surveillées par du personnel ou des caméras. En Suisse, il existe actuellement 25 vélostations, et le potentiel n'est de loin pas encore épuisé.

Grande diversité en matière d'installations et d'offres

Les possibilités de construction et d'exploitation d'une vélostation sont larges: elles vont de la réaffectation de locaux existants à la construction d'un nouveau centre de mobilité avec des prestations complémentaires pour les cyclistes et les voyageurs. Les unes sont exploitées dans le cadre de programmes de création d'emplois, tandis que d'autres sont des établissements commerciaux. Les organismes respon-

Les entreprises de TP peuvent aussi gagner le Watt d'Or 2014

Le Watt d'Or, prestigieuse distinction remise par l'Office fédéral de l'énergie, sera décerné pour la huitième fois le 9 janvier 2014. Le prix récompense, dans le domaine énergétique, des initiatives, technologies, produits, appareils, installations, services, stratégies, bâtiments de nature étonnante, novatrice et porteuse d'avenir ou encore des projets territoriaux à haute efficacité énergétique. Les propositions peuvent être soumises jusqu'à la fin du mois de juillet 2013.

Comme toujours, le Watt d'Or sera décerné dans cinq catégories: 1) société, 2) technologies énergétiques, 3) énergies renouvelables, 4) mobilité économe en énergie ou 5) bâtiments et espace. Pour obtenir l'un des prix convoités, il faut bien sûr convaincre le jury du caractère innovant d'un projet, mais aussi de sa nature surprenante ou audacieuse, ainsi que de sa valeur d'exemple motivant. Le plus important reste d'apporter une contribution déterminante à l'avenir énergétique de la Suisse.

Peuvent participer au Watt d'Or les communes, les villes, les cantons, les associations, les particuliers, les petites et grandes entreprises ainsi que les organisations scientifiques, associatives, environnementales, politiques, culturelles. Les propositions soumises doivent être d'actualité (activités décisives prenant place entre août 2012 et juillet 2013).

CarPostal Suisse SA gagnante du prix 2013

Le Watt d'Or a déjà été remporté deux fois par une entreprise de la branche des TP: CarPostal SA cette année et le groupe Eurobau et la carrosserie Hess en 2008.

Chaque année, les véhicules de CarPostal Suisse SA consomment 39 millions de litres de diesel. Une raison suffisante pour rendre sa consommation d'énergie plus efficace et plus

respectueuse de l'environnement. A cette fin, elle teste sur cinq ans l'exploitation de cinq cars postaux à piles à combustible dans la région de Brugg (AG). «Le changement climatique, la rarefaction des ressources naturelles et la hausse des prix de l'énergie représentent de nouveaux défis mais également de nouvelles opportunités. Notre entreprise souhaite en profiter», explique Daniel Landolf, membre de la direction du groupe La Poste Suisse et responsable de CarPostal.

En 2008, deux entreprises suisses avaient remporté ensemble le Watt d'Or dans la catégorie «Mobilité économe en énergie». La société Hess AG à Bellach près de Soleure, qui existe depuis plus de 100 ans, avait alors développé un bus hybride à double articulation, qu'elle avait ensuite commercialisé. Le groupe de transports publics Eurobus, basé à Windisch dans le canton d'Argovie, avait quant à lui inauguré à Lenzburg la première ligne de bus hybride de Suisse.

Les propositions peuvent être envoyées jusqu'au 31 juillet 2013 à l'Office fédéral de l'énergie, le plus simplement par e-mail à kommunikation@bfe.admin.ch (adresse postale: Office fédéral de l'énergie Watt d'Or, 3003 Berne).

Vous trouverez de plus amples informations sur les critères et les catégories ainsi que le formulaire d'inscription sur www.wattdor.ch.

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



Le car postal à piles à combustible en test longue durée a permis à CarPostal SA de remporter le Watt d'Or.

La commission de formation de l'UTP

Les premiers brevets fédéraux de spécialiste en TP ont été remis en 2012. Cet examen professionnel est l'une des nombreuses offres de formation proposées par les transports publics ces dernières années. Et pourtant, dans son rôle d'organisation du monde du travail, la branche est toujours plus sollicitée. Pour pouvoir assurer une relève urgente et nécessaire, elle se doit de proposer des offres de formation attrayantes et des possibilités de carrière.

Jusqu'ici, il n'existait pas d'organe s'occupant des questions de formation dans les TP de fa-

çon globale et coordonnée. C'est la raison pour laquelle le comité directeur de l'UTP charge l'assemblée générale de mettre en place une commission de formation. Celle-ci doit servir de plateforme d'échanges institutionnalisés et de lieu commun de discussion et de réflexion sur les thèmes touchant la formation.

La commission de formation comprendra au maximum 15 membres, issus d'ET de taille différente et de divers secteurs et régions linguistiques. Elle réceptionnera les demandes de formation soumises à l'UTP par les ET ou par

des tiers, et en assurera la coordination. Elle s'occupera des questions stratégiques (sur la formation). Elle assurera également le pilotage des éventuels projets communs.

La création d'une commission de formation doit permettre à l'UTP de mieux remplir sa tâche en tant qu'organisation du monde du travail en partenariat avec la Confédération et les cantons.

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

La carte TP – état et enjeux du programme

Lors d'une conférence de presse le 22 février dernier, l'UTP a annoncé que la branche avait décidé de lancer la «carte TP» en 2015. Dans un entretien avec «voyage», Susanne Grün, cheffe de projet Communication, ainsi que Bernd Nagel, chef du programme Carte TP, nous disent tout sur l'état de ce projet d'avenir.

Qu'est-ce que le lancement de la carte TP va changer pour le client des transports publics?

Bernd Nagel: La carte TP est une prestation pionnière des TP suisses. Pour la première fois, plusieurs abonnements de TP, comme l'AG et le demi-tarif ou des abonnements communautaires, seront réunis sur une seule carte. Elle comprend en outre des prestations complémentaires attractives pour la clientèle. Nous discutons en effet de la possibilité d'y charger directement des offres de mobilité le long de la chaîne de transport et des forfaits de ski ou des entrées de musée. Le client pourra lui-même gérer ses abonnements et d'autres prestations via un nouveau portail. Il aura ainsi une vue transparente de ses prestations de TP.

Et qu'est-ce qui va changer pour les entreprises de transport?

Susanne Grün: Les entreprises de transport et les communautés devront mettre à jour et renouveler leur infrastructure de contrôle, parce que la carte TP ne peut être contrôlée qu'électroniquement. Le contrôle sera néanmoins plus efficace et plus sûr, ce qui à long terme entraînera une réduction des coûts. La carte TP va aussi intensifier la collaboration entre les entreprises de transport et les communautés à d'autres niveaux. Du point de vue du client, la carte TP signifie un rapprochement entre le Service direct (SD) et les communautés tarifaires, qui offriront pour la première fois leur assortiment sur une seule carte et apparaîtront comme un système homogène et uni de façon logique. L'utilisation des TP en sera encore facilitée. Ceci requiert de la part du SD et des communautés une certaine disposition à collaborer. La carte TP aura un tout nouveau «visage», sa propre marque, et ne comportera pas de logo d'une entreprise de transport.

Bernd Nagel: La carte TP constitue pour les ET un pas décisif vers l'avenir. Elle leur permettra de réaliser de nouveaux assortiments flexibles, comme des abonnements combinant des tronçons et des zones.

Où en est le projet? Quelles sont les prochaines étapes?

Bernd Nagel: La mise en œuvre concrète a déjà commencé avec le développement des logiciels

et l'appel d'offres pour la production de cartes. L'une des prochaines étapes majeures sera la décision du Comité stratégique du Service direct sur l'apparence et la stratégie de marque de la carte TP.

Susanne Grün: Lors de cette même séance, le comité se prononcera également sur les «plus-values pour la clientèle» prévues sur la carte et sur l'ajout d'une deuxième puce RFID permettant l'accès aux stations de ski. Grâce à la carte TP, les longues files d'attente dans la vallée pourraient donc appartenir au passé.

Quand les entreprises de transport devront-elles être prêtes pour la carte TP?

Quel soutien reçoivent-elles à cet égard?

Susanne Grün: Le lancement est prévu au milieu de 2015. D'ici là, les entreprises devront avoir acheté et mis en service les nouveaux appareils électroniques de contrôle. Chaque ET est responsable de l'acquisition de ses appareils, mais le programme la soutient dans cette tâche. Des solutions coordonnées telles que des «communautés d'achat» sont également envisageables. Nous menons actuellement un sondage pour connaître le nombre et l'état des appareils de contrôle utilisés aujourd'hui. Il ne faut pas oublier qu'en Suisse la chaîne de transport se compose du chemin de fer, des bus, de la navigation

et des remontées mécaniques, où les processus de contrôle divergent fortement.

Quels sont les autres jalons centraux du programme?

Bernd Nagel: En automne 2013, nous aurons établi les spécifications pour le processus et les appareils de contrôle. Leur acquisition pourra ainsi débuter. Au milieu de 2014, les principaux composants logiciels des processus-clés «vente-production-contrôle» seront prêts. Un projet pilote sera lancé ensuite en automne 2014. Durant le premier semestre 2015, on procédera à l'élimination des erreurs, à la distribution des appareils de contrôle et au lancement de l'exploitation. L'objectif est de proposer au client un service éprouvé et fonctionnel dès le 1^{er} juin 2015.

Pourquoi ne sait-on pas encore comment la carte TP se présentera?

Susanne Grün: Une agence spécialisée travaille actuellement sur le design et le logo de la carte. En principe, celle-ci sera au format carte de crédit. Pour faciliter l'identification lors du contrôle, elle comportera une photo du client plus grande qu'aujourd'hui. Le nom et la date de naissance du client ainsi qu'un numéro de client et de référence y seront également inscrits.

Quels sont les principaux enjeux du programme?

Bernd Nagel: Les enjeux se situent avant tout au niveau de la conception positive du processus de changement pour la clientèle et les collaborateurs des TP. Aujourd'hui, les gens ont l'habitude de pouvoir lire les produits achetés direc-



Susanne Grün, cheffe de projet Communication Carte TP.

tement sur la carte. A l'avenir, la lecture ne sera possible qu'au moyen d'un appareil.

A cela s'ajoutent l'aspect technique et l'environnement relativement complexe du programme, puisque celui-ci est formé de 243 entreprises de transport participant au Service direct.

D'un point de vue technique, il s'agit de remplir à moindre coût les différentes exigences dans les domaines spécifiques (assortiment, contrôle, marketing/plus-values pour la clientèle). La carte TP doit être également conçue de manière à permettre des développements ultérieurs, comme l'intégration de nouveaux éléments d'assortiment, par exemple des titres de transport individuels.

Susanne Grün: L'aspect structurel constitue également un enjeu central, du fait que la carte TP doit être lancée simultanément dans l'ensemble des transports publics. L'intégration des exigences, des besoins et des bonnes idées de toutes les entreprises de transport dans le projet nécessite donc une bonne coordination et une harmonisation. La structure des organes des communautés et de certains du Service direct doit encore faire ses preuves, et les processus de décision s'organiser et se consolider. Cela peut parfois entraîner des hésitations et des malentendus. Les modèles doivent dès lors être complétés et remaniés, jusqu'à obtenir la majorité de tous les participants.

Le travail de fond dans le domaine de la gestion de projet et de l'uniformisation des processus réalisé dans le cadre de la carte TP permet néanmoins de défricher le terrain pour d'autres projets communs dans les TP suisses.

Qu'y a-t-il d'intéressant dans la carte TP?

Susanne Grün: La carte TP constitue un pas important vers une billetterie électronique simple et conviviale. Nous avons la chance de pouvoir poser la première pierre de cet édifice.

Bernd Nagel: Les transports publics suisses sont bien plus diversifiés que dans la plupart des autres pays. Devoir réaliser la vision de la carte TP avec une solution adaptée à ce système global unique constitue un bel enjeu.

Entretien: Sabine Krähenbühl



Bernd Nagel

Né en 1964, est le chef du projet global Carte TP. Il a déjà réalisé plusieurs grands projets pour les CFF.



Susanne Grün

Née en 1965, dirige le secteur Distribution de l'organe de gestion du Service direct et est responsable de la communication du projet Carte TP.

Futur système de prix (ZPS): la spécification NOVA publiée

Le programme ZPS construit actuellement l'ossature de base (la «Plateforme TP») du futur système de prix. La mise en place de l'interface NOVA constitue un élément important de cette phase de réalisation. La spécification provisoire est disponible pour tous les intéressés.

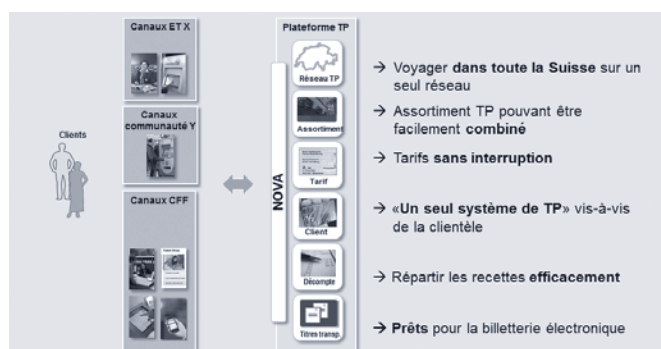
L'interface NOVA garantit l'accès simple et standardisé à la Plateforme TP. Pour ce faire, elle doit être capable de supporter l'ensemble de la palette de systèmes de distribution, des appareils pour chauffeurs aux canaux Internet en passant par les distributeurs de billets, ainsi que les systèmes d'arrière-plan.

ZPS a fortement intérêt à modéliser l'interface NOVA de façon adaptée aux entreprises de transport, mais aussi aux prestataires de systèmes. C'est pourquoi la version provisoire de la spécification NOVA est publiée à l'intention de tous les intéressés dans le NOVA User Group: <http://groupspaces.com/NOVAZPS/>. En plus d'offrir la transparence quant à l'état de la spé-

cification, le «User Group» permet également de commenter les concepts.

Bien que le projet se trouve encore dans une phase de développement précoce, les premiers tests de l'ensemble de la chaîne de fonctionnalités («end-to-end») sont déjà en préparation. Cette sorte de «vue en coupe» permet d'identifier le plus tôt possible d'éventuelles erreurs et possibilités d'améliorations.

zps@sbb.ch



Statistiques mondiales de l'UIC – le saviez-vous?

L'UIC publie chaque année un tableau de statistiques des principaux chemins de fer et pays ferroviaires. Un coup d'œil à ces statistiques permet de relativiser de façon salutaire le point de vue ethnocentrique du pays de chemins de fer qu'est la Suisse et d'identifier clairement les rapports de force.

Les statistiques ferroviaires mondiales de l'UIC, disponibles sur Internet pour la période entre 1991 et aujourd'hui, ne sont certes pas exemptes d'erreurs et proposent certaines catégories discutables, comme pour les automotrices et les remorques qui sont classées ensemble. Mais elles n'en sont pas moins les plus complètes au niveau mondial en ce qui concerne les comparaisons internationales.

Nous relevons ci-après quelques faits marquants tirés de la dernière édition en date, celle de 2011. La consultation des chiffres montre que d'autres pays sont davantage portés sur les chemins de fer que la Suisse, par exemple l'Autriche pour le trafic marchandises. Et qu'en dimensions absolues, les chemins de fer suisses sont des nains par rapport à la Chine, l'Inde, l'Allemagne ou les Etats-Unis (qui n'ont pratiquement que du trafic marchandises).

- Le plus grand réseau ferroviaire en valeurs absolues est celui des Etats-Unis: 194 000 km. La Russie, avec 85 000 km, la Chine avec 66 000 km et l'Inde avec 64 000 km sont loin derrière. En Europe (sans la Russie), l'Allemagne figure au 1^{er} rang avec 34 000 km, devant la France et ses 31 000 km. Le total des réseaux des membres de l'UIC dans le monde se monte à plus d'un million de kilomètres –

environ 25 fois le tour de la Terre. La Suisse ne compte que 3574 km, car les chemins de fer à voie métrique, non membres de l'UIC, sont absents de la statistique.

- Le plus petit réseau ferroviaire de tous les pays ayant des chemins de fer membres de l'UIC est celui du Monténégro (0,6 mio. d'habitants) avec 249 km, suivi du Swaziland (1,2 mio. d'habitants) avec 300 km.
- TRA, à Taïwan, présente la plus grande proportion de lignes à double voie (62,9 %). Les suivants sont déjà loin derrière: la SNCF (59,2 %) et les CFF (54,8 %). Cependant, Network Rail, pur exploitant de réseau en Grande-Bretagne, se classe devant les Taïwanais avec 74,9 %.
- La Suisse se situe au 19^e rang du classement absolu des pays avec trafic marchandises ferroviaire. C'est bien mieux que son rang en termes de population (93^e) et devant son rang en matière de force économique absolue (21^e). CFF Cargo et BLS Cargo transportent à eux deux 54 millions de tonnes. La SNCF dépasse ce total de peu avec 63 millions, et l'Italie (60 mio. d'habitants) ou la Corée du Sud (49 mio. d'habitants) se classent nettement derrière la Suisse avec respectivement 42 et 40 millions de tonnes. Le classement est emmené par la Chine (3148 mio. de tonnes),

le conglomérat d'ET cargo étasunien Class 1 (1710 mio.) et RZD en Russie (1381 mio.). En Europe centrale, seule l'Allemagne parvient à faire le poids face aux plus grands pays du monde avec ses 412 millions de tonnes et sa 7^e place. Les petits pays classés devant la Suisse sont l'Autriche (85 mio.), la République tchèque (79 mio.) et les pays portuaires que sont la Lituanie et la Lettonie.

- Il n'existe que douze pays dans lesquels les chemins de fer transportent davantage de passagers qu'en Suisse (402 mio. par année pour les CFF et le BLS). Tous ces pays sont nettement plus grands en superficie, entre deux fois et demie (Corée du Sud, 1218 mio. de passagers) et plus de 400 fois (Russie, 993 mio.). Le champion du monde dans ce domaine est le Japon avec 8819 millions de personnes transportées, devant l'Inde avec 7651 millions. L'Allemagne est déjà loin derrière au 3^e rang avec 1981 millions, devant la Chine (1543 mio.).
- Parmi les grandes entreprises de chemin de fer, les CFF sont imbattables au niveau de la part de tronçons électrifiés: 99,9 %. Les pays les plus proches sont la Géorgie (94,9 %), l'Arménie (87 %) et la Belgique (84 %). L'Allemagne (DB) arrive à peine à 59 % et la France, pays du TGV, à 52,8 %.

Les synopsis des statistiques ferroviaires de l'UIC sont disponibles à l'adresse www.uic.org/spip.php?article1347

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



Un train de containers «double stack» de la BNSF (Burlington Northern Santa Fe) sur la ligne Transcon Chicago–Los Angeles, photo prise près de Homer, Californie. Photo: Armin Schmutz

Nouvelles études de l'OFT relatives aux TP et aux personnes à mobilité réduite

D'ici fin 2013, les transports publics devront avoir adapté une bonne partie de leurs équipements aux besoins des voyageurs à mobilité réduite. Ceci concerne les aînés, les handicapés, mais aussi les voyageurs avec des poussettes. Les distributeurs de billets et les systèmes d'information des voyageurs qui n'ont pas encore été adaptés devront l'être dans les huit prochains mois au plus tard.



Voyageurs à mobilité réduite dans les TP: deux nouvelles études de l'OFT avec des conseils utiles pour les entreprises de transport.

Les TP ont dix ans de plus pour adapter le reste de l'infrastructure. Cela ne concerne néanmoins que les anciens véhicules, les quais ordinaires dans les gares qui n'ont pas été transformés récemment ou les guichets existants. Les infrastructures devant être rénovées ou transformées quant à elles sont à mettre aux normes dès à présent.

L'OFT a publié ces trois derniers mois divers rapports et études traitant en détail des problèmes encore en suspens. Deux de ces études sont particulièrement intéressantes et utiles pour la planification des TP, notamment d'un point de vue visuel:

- le rapport «Sécurité des déambulateurs dans les véhicules TP»
- le rapport «Recommandations en matière de signalisation et de communication de consignes de comportement à l'attention des personnes à mobilité réduite»

Le rapport sur l'information des voyageurs aborde les questions suivantes: Combien de pictogrammes destinés aux personnes à mobilité réduite sont-ils nécessaires dans un bus? Où le pictogramme invitant les personnes se déplaçant avec un déambulateur à s'asseoir sur les sièges et non sur le déambulateur doit-il être placé dans les wagons de train? Comment se présente le pictogramme pour les femmes enceintes?

Le rapport sur les déambulateurs montre clairement ce qui se passe avec des déambulateurs non fixés lorsqu'un bus roulant à 40 km/h est contraint à un arrêt d'urgence. Ou à quoi ressemblerait idéalement un cours d'utilisation des TP destiné aux clients se déplaçant à l'aide d'un déambulateur.

Les rapports peuvent être téléchargés à l'adresse www.bav.admin.ch/mobile/index.html?lang=fr sous Informations pour entreprises des TP et spécialistes / Etudes sur l'évolution des normes.

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

Fauteuil roulant, vélo, bagage, poussette, etc.

Le manque de place dans les bus et dans les trains est aussi un thème à l'OFT. Dans l'étude «Recommandations en matière de signalisation et de communication de consignes de comportement à l'attention des personnes à mobilité réduite» de 2013, l'OFT donne aux ET les conseils suivants (page 3):

«Les fauteuils roulants, déambulateurs, poussettes, bagages et autres prennent beaucoup de place dans un véhicule. Ceci peut entraîner des conflits spatiaux.

Les exigences techniques les plus élevées sont celles posées au transport des fauteuils roulants. C'est la raison pour laquelle les véhicules des transports publics ne disposent généralement que d'un nombre réduit d'emplacements ad hoc. Pour que les personnes en fauteuil roulant puissent profiter au maximum de ces emplacements, il est donc judicieux de signaler d'autres espaces appropriés pour les autres accessoires ou bagages encombrants.

Cela implique par exemple de marquer comme tels les espaces bien adaptés aux poussettes ainsi que les accès correspondants. Il convient également de signaler comme tels les espaces pour bagages lorsqu'ils ne sont pas immédiatement identifiables (par ex. entre les sièges). Ces mesures permettent de réduire les conflits spatiaux.» (hks)



RTE sur le dimensionnement des supports de la ligne de contact

Du fait de l'harmonisation avec les normes européennes et de l'abrogation de l'ordonnance sur les installations électriques des chemins de fer (OIEC), diverses modifications sont nécessaires dans les réglementations. S'agissant des lignes de contact, les ingénieurs planificateurs doivent désormais prendre en compte les normes correspondantes pour le dimensionnement des supports de ligne. Grâce à la nouvelle réglementation R RTE 27200 «Dimensionnement des supports de la ligne de contact», les planificateurs disposent d'un instrument adapté à leurs besoins.

Comme jusqu'à présent, les supports de la ligne de contact doivent être dimensionnés de sorte à optimiser le coût du cycle de vie et à garantir la sécurité de l'exploitation ferroviaire, tout en répondant aux exigences de disponibilité. Les dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF) exigent que les lignes de contact soient dimensionnées conformément à la norme SN EN 50119. L'application de cette dernière présuppose l'existence de prescriptions nécessaires à la détermination des effets et des cas de charge pour le dimensionnement, étant donné que la norme laisse une certaine marge de manœuvre. Elle doit en outre être flexible, de façon à pouvoir prendre en considération les particularités nationales. Il faut par exemple tenir compte, dans les Alpes, des charges de neige extrêmes et, dans les vallées exposées au foehn, des vents descendant perpendiculairement à la voie.

Les prescriptions définies dans la nouvelle réglementation R RTE 27200 s'adressent aux chemins de fer suisses et doivent servir de base éprouvée et axée sur la pratique pour obtenir un dimensionnement standardisé des installations de ligne de contact. Elles s'appliquent à toutes les installations de ligne de contact des chemins de fer suisses conformément aux critères d'application de l'annexe 4 (lettre c: installations de ligne de contact) de l'ordonnance sur les chemins de fer OCF.

La réglementation remplace les prescriptions relatives au dimensionnement statique des

supports de la ligne de contact figurant dans l'OIEC, abrogée au 1^{er} juillet 2012, et fournit une aide de calcul. Les chemins de fer peuvent ainsi adapter leurs réglementations en conséquence.

En cas de structures porteuses combinées, il convient de tenir également compte de toutes les prescriptions applicables (OLEI, etc.). Les autres actions éventuelles doivent être évaluées conformément à la norme SN 505 261.

L'élaboration de cette réglementation relativement brève et facilement compréhensible a duré environ un an. Les versions allemande et française ont été publiées début mai 2013.

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. Veuillez faire part de vos commentaires sur les contenus des règlements RTE en envoyant un e-mail à RTE@utp.ch. Votre soutien nous permettra de maintenir à jour l'ensemble de l'ouvrage.

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

Colloque d'échange de savoir et d'expériences

OACP et autres questions actuelles sur la formation dans le secteur des bus

Mardi 20 août 2013 de 9h20 à 15h30
Restaurant Allresto, Effingerstrasse 20, Berne

Le programme se compose de quatre blocs thématiques:

- Conquête et acquisition de personnel roulant, avec Jörg Buckmann, VBZ, et Walter Jenny, vbl
- Tests d'aptitude pour le personnel roulant, avec Margit Herle, Schuhfried, et Inge Griesche, CarPostal
- Exemples de formations du personnel roulant, avec Andreas van den Heuvel, VBZ
- Expériences réalisées durant la première phase de formation continue OACP / questions et réponses, avec Sven Britschgi, asa

Public-cible: responsables de la formation OACP, moniteurs de conduite, dirigeants d'entreprises, responsables du personnel, responsables de l'exploitation, de l'affectation du personnel, de la planification du service

Programme et inscription: www.voev.ch/ERFA-Tagung_2013_fr.html

Délai d'inscription: 13 août 2013



Les supports de la ligne de contact de la Gornergratbahn sur fond d'un sommet mondialement connu.

BLS: cent ans à la pointe

Le BLS est-il un chemin de fer national, ou seulement régional? La réponse prend des formes diverses dans l'ouvrage du jubilé du BLS richement illustré, «Pionierbahn am Lötschberg». Une conclusion est tout de même possible du point de vue historique: sans ce petit frère des CFF, la Suisse aurait été privée de plusieurs innovations et nouveautés mondiales.

Les Grisons ont un chemin de fer rien qu'à eux, ce qui s'explique facilement par la topographie du canton. L'existence des quelque 40 petits chemins de fer privés répartis dans presque tous les cantons est due à la dynamique industrielle de la Suisse autour de 1900: avant l'apparition des poids-lourds, l'économie avait besoin d'un moyen de transport bon marché et performant. Mais le fait que le canton de Berne ait construit un réseau comprenant de grandes traversées alpines et qu'il dispose aujourd'hui encore d'un chemin de fer qui n'a pas à rougir de la comparaison avec ceux des petites nations de l'UE ne s'explique pas aussi aisément. Dans le pays numéro un des chemins de fer en Europe, le BLS n'est plus véritablement une compagnie régionale, et le qualificatif «national» ne lui convient pas non plus réellement. Kilian T. Elsasser, Stephan Appenzeller et Anna Amacher Hoppler (entre autres) amènent cependant bien des éléments de réponse à cette énigme.

Système de courant risqué et locomotive championne du monde

À l'inauguration du chemin de fer pionnier du Lötschberg en 1913, les CFF existaient déjà depuis onze ans. Lorsque la Berner Alpenbahn Gesellschaft fonda le BLS en 1906, une douzaine de lignes se trouvaient sur le périmètre actuel du BLS. Mais les grandes infrastructures manquaient encore.

Anna Amacher Hoppler touche certainement juste en affirmant que la percée du Lötschberg répondait avant tout à des impératifs «d'opiniâtreté et de prestige». Après la Suisse centrale et la Suisse orientale, Berne voulait également sa propre traversée des Alpes. Et les intérêts de la France, situés plus à l'ouest à la suite de la perte de l'Alsace après la guerre perdue contre l'Allemagne en 1871, allaient dans le même sens. C'est ainsi qu'à l'origine du BLS, les banques françaises possédaient une solide majorité de la compagnie avec 57 %.

Pour Anna Amacher Hoppler, un fait est encore plus étonnant: le BLS n'a pas seulement misé sur la traction électrique, pas encore éprouvée à l'époque. Il a même carrément «inventé» l'alimentation électrique qui constitue aujourd'hui le standard en Europe centrale, à savoir du 15 kV monophasé à 16 2/3 Hz. Dans l'un de ses brillants apartés techniques, Theo Weiss explique un effet collatéral bienvenu de cette décision: le BLS a ensuite disposé des treize locomotives de série les plus performantes du monde, les Be 5/7.

Expérience en matière d'assainissements

L'ouvrage consacré au jubilé ne s'arrête pas aux acquis historiques, bien qu'ils ne soient pas négligeables:

- 1944: apparition de la première locomotive à bogies à traction intégrale
- 1976: début du passage du Lötschberg à deux voies, puis, en 2001, premier corridor à 4 m continu pour les semi-remorques et les «high cube container»
- 2006: fusion avec le RM, pas tout à fait volontaire du point de vue du petit chemin de fer
- 2007: inauguration du long tunnel le plus moderne du monde

Le BLS a aussi de l'expérience en assainissements financiers. Après la guerre gagnée en 1918, la France n'avait plus d'intérêt stratégique pour le corridor du Lötschberg. Le premier assainissement devint nécessaire en 1922, une fois que la France eut vendu ses actions. Le second assainissement eut lieu en 1932 et le troisième en 1942. Le BLS était donc suffisamment rodé en matière de crises pour surmonter la tentative de reprise par les CFF en 2000.

L'ouvrage, qui propose des photos actuelles en grand format et de magnifiques images anciennes, inclut heureusement aussi des considérations critiques. Les connaisseurs sont depuis longtemps au fait de l'histoire des «recettes canapé» du trafic marchandises: dans les années

1970, comme les tarifs étaient calculés sur la base des tonnes-kilomètres, le train empruntait virtuellement l'itinéraire le plus court, par exemple Bâle-Thoune via Hasle-Rügsau et Walkringen. En réalité, les lourds convois évitaient cette «ligne de montagne» et passaient par Berne-Wankdorf, tandis que les recettes de transport allaient au tronçon du BLS dans l'Emmental.

L'ouvrage est également critique par exemple dans l'article d'Olivier Bayard, dans la dernière partie traitant du futur du BLS. L'entreprise peut-elle s'imposer dans le trafic marchandises libéralisé? Avec ses finances problématiques, le canton de Berne va-t-il pouvoir contribuer à l'appel d'offres des trains à deux étages, qui coûteront 500 millions de francs?

Robert Bratschi, ancien directeur du BLS, avait mis le doigt sur le dilemme éternel de la compagnie en 1961: «Ce n'est pas la situation critique de l'entreprise, mais l'accomplissement de tâches d'envergure nationale qui appelle une décision.»

La signature de la préface de ce livre si important pour l'histoire du BLS par la ministre des transports Doris Leuthard est cependant de bon augure pour l'avenir. Et à la lecture de ces textes divertissants, on s'aperçoit aussi que le BLS, au mépris du cliché du Bernois flegmatique, a relevé tous ses défis jusqu'ici. Cent ans, ce n'est pas assez.

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



Elsasser, Kilian T., Appenzeller, Stephan et al.: Pionierbahn am Lötschberg – Die Geschichte der Lötschbergbahn, Zurich, 2013; 88 francs

Union des transports publics UTP

Dählhölzliweg 12
CH-3000 Berne 6
Téléphone 031 359 23 23
Fax 031 359 23 10
www.utp.ch, info@utp.ch

Rédaction

Roger Baumann, tél. 031 359 23 15
roger.baumann@utp.ch

Conception et layout

Rahel Bisesti, Gaby Schärer, UTP

Traduction française

Bruno Galliker, Sylvie Schneuwly, UTP

Impression

Rub Media AG
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern

Tirage

1200 allemand, 500 français

Prochaine édition

Septembre 2013