

voyage

VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

2 | 2013 | mai

Informations de l'Union

© AAGL



Plus d'offres, du matériel roulant neuf – mais à la fin, qui paie quoi?

Tout ou presque sur la carte TP

3

Beaucoup d'articles sont parus après l'annonce de l'introduction de la carte TP. Voici les dix points principaux et leur explication.

Le Chemin de fer du Lötschberg a 100 ans

5

Le BLS célèbre les ans 100 du Chemin de fer du Lötschberg – un projet dès le début pionnier sur de nombreux plans et initié par le canton de Berne.

Gros plan sur l'interface route-rail

10

L'«objectif d'assainissement 2014» a été le fil rouge du colloque technique sur l'interface entre la route et le rail organisé à Olten, qui a attiré 160 participants.

TRV: une solution à trouver ensemble

La demande en matière de trafic régional voyageurs (TRV) présente année après année des taux de croissance impressionnants – presque 6 % par an. Parallèlement, le taux de couverture des coûts est passé de 46 à plus de 49 % depuis 2007.

Afin de pouvoir absorber cette croissance de la demande, la plupart des entreprises de transport ont acquis du matériel roulant neuf et ont peu à peu introduit en de nombreux endroits la cadence semi-horaire, voire au quart d'heure. Parallèlement, le Conseil fédéral a massivement augmenté le prix des sillons.

Logiquement, cela a engendré des coûts supplémentaires, parfois considérables, ne pouvant plus être tous compensés par des gains de productivité. Or la brèche qui en résulte entre les coûts et les indemnités doit être comblée: soit par les plus de 1,5 million d'utilisateurs qui voyagent tous les jours en transports publics, soit par les contribuables (à travers les indemnités cantonales). Malgré cela, la branche des TP a décidé fin avril de renoncer à des mesures tarifaires en décembre 2013 – notamment parce qu'elle estime qu'on ne peut pas déjà imposer une nouvelle hausse des tarifs à la clientèle après celle de 2012.

Dans un courrier à la branche des TP, l'Office fédéral des transports parle d'arrêter les investissements ou de ne pas poursuivre l'élargissement de l'offre, ce qui constitue à notre avis un mauvais signal. Nous voulons préalablement analyser comment et où ce défaut d'indemnités est apparu.

Les points suivants sont néanmoins clairs: des économies de coûts substantielles ne sont pas possibles à court terme pour les entreprises de transport. De plus, les coûts de nouvelles offres de TP sont plus élevés que les recettes supplémentaires dues aux nouveaux clients. Et finalement, les TP se renchérissent pour les raisons précitées pendant que les coûts variables de la route chutent.

C'est pourquoi l'UTP demande à l'OFT et aux cantons une procédure de commande plus efficace et harmonisée à l'échelle suisse, ainsi qu'une planification financière anticipée. La branche des TP a impérativement besoin de sécurité dans la planification et de règles contraignantes à long terme pour les commanditaires.

Il est donc important que l'OFT, les cantons et la branche s'unissent afin de chercher en commun des solutions solides et durables. Nous ne lâchons pas le morceau!

Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP

Sommaire

L'UTP contre la construction d'un second tube au Gothard	2
Défis dans le trafic régional voyageurs	4
login et le monde de la formation	6
Rail européen depuis 1991: nette augmentation des prestations	8
L'UTP lance une audition relative à l'évolution de l'assortiment	9
Pas d'augmentation tarifaire	9
Consultations actuelles de l'OFT	11
L'avenir du chemin de fer: contre le bricolage sur un réseau dépassé	12

L'UTP contre la construction d'un second tube au Gothard

Dans sa réponse à la consultation, l'Union des transports publics (UTP) refuse la construction d'un second tunnel routier au Gothard, ceci pour deux raisons: premièrement, parce qu'elle estime que la Suisse ne pourra pas résister aux pressions de l'UE en vue d'ouvrir les quatre pistes à la circulation, et deuxièmement parce qu'une telle construction enverrait à l'Europe un mauvais signal en matière de politique des transports.

Lors de sa séance du 15 mars, le comité directeur de l'UTP a décidé de se positionner contre la variante de construction d'un deuxième tunnel routier à travers le Gothard. Deux raisons s'opposent à une telle construction:

L'UTP ne doute pas de l'intention du DETEC de n'ouvrir au trafic qu'une seule piste dans chaque tube routier, mais elle estime que cette position ne pourrait pas être tenue longtemps. L'expérience montre en effet que toute construction est utilisée dans la mesure des possibilités techniques. L'explication réside dans le fonctionnement de l'UE vis-à-vis de la Suisse. Avec un second tunnel routier au Gothard, la Suisse serait à la merci des pressions de l'UE. Le pays disposerait de deux tunnels routiers modernes sur le plus court tronçon de transit alpin, mais une piste sur deux resterait fermée en raison de promesses de politique intérieure. Pour l'UTP, ceci ne constitue rien de moins qu'une invitation à l'UE à mettre la Suisse sous pression.

Un mauvais signal en matière de politique des transports

De plus, la construction d'un deuxième tunnel routier envoie un mauvais signal à l'UE. Celle-ci en déduirait inévitablement que la Suisse mise sur la route dans le trafic de transit. En outre, cela se produira au moment où le tunnel de base

du Gothard sera inauguré. L'une des conséquences en sera que certains Etats-membres de l'UE feront encore moins d'efforts pour aménager les infrastructures du trafic marchandises ferroviaire, comme des terminaux ou de nouvelles voies.

Pour l'UTP, il est clair que le canton du Tessin doit être bien desservi durant les travaux d'assainissement, principalement durant la saison touristique. Cela devrait être réalisable à travers une limitation des travaux aux mois situés hors de la haute saison et en mettant en place un chargement attractif sur le train.

Concernant le chargement sur le train esquissé dans la variante d'assainissement correspondante, l'UTP souligne que les entreprises de chemin de fer réunies en son sein considèrent le chargement des poids lourds et des véhicules privés comme faisable durant les travaux. Les chemins de fer marchandises suisses sont capables de fournir la prestation de transport temporaire prévue, que ce soit individuellement ou sous forme de consortium, mais à condition que le corridor de 4 m pour les accès nord et sud du tunnel de base du Gothard soit réalisé à ce moment-là.

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

© CFF

A venir

Du dimanche 26 au jeudi 30 mai 2013
UITP World Congress
 Lieu: Genève

Jeudi 22 et vendredi 23 août 2013
Assemblée générale UTP 2013
 Lieu: Berne

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



La construction d'un 2^e tube dans le tunnel routier du Gothard enverrait un mauvais signal à l'UE.

La carte TP en dix points

La carte TP est la nouvelle carte de mobilité des transports publics suisses au format carte de crédit et équipée d'une puce RFID intégrée. Lors de sa séance du 14 février 2013, le Comité stratégique du Service direct (StAD) a donné son feu vert à la mise en œuvre de la carte. Les médias ont montré un grand intérêt pour cette innovation majeure des transports publics suisses. Ils ont beaucoup écrit à ce sujet, mais tout n'était pas juste. C'est pourquoi nous voulions vous donner encore un aperçu des dix points majeurs de la carte TP.

Point 1: La carte TP sera dans un premier temps réservée aux abonnements généraux et demi-tarif

Le StAD a décidé, dans un premier temps, de lancer la carte TP uniquement pour les abonnements généraux et demi-tarif. Cette première étape sera réalisée en 2015. Durant cette étape, il ne sera pas encore possible de charger des billets individuels sur la carte. L'intégration d'offres de TP supplémentaires (abonnement Voie 7, cartes journalières, etc.) n'a pas encore été décidée.

Point 2: Introduction du mode de renouvellement automatique

Le mode de renouvellement automatique de l'AG et du demi-tarif va être introduit en même temps que la carte TP. Ainsi, l'abonnement sera prolongé automatiquement si le client ne le résilie pas activement. Les clients des transports publics seront rendus attentifs aux délais de résiliation en temps utile.

Point 3: Abonnements communautaires sur la carte TP

Les communautés tarifaires suisses sont favorables à l'introduction de la carte TP. Les discussions sur l'ajout des abonnements communautaires sont en cours. Il reste encore à définir quels abonnements communautaires seront intégrés et à quel moment. Les communautés décident elles-mêmes d'adopter la carte TP et de l'assortiment qu'elles souhaitent y proposer. Si une communauté décide d'intégrer ses abonnements à la carte TP, elle lancera son propre projet en collaboration avec le projet global.

Point 4: Carte TP au nouveau design neutre

L'une des décisions importantes prises par le StAD a été le développement et l'introduction d'une carte TP au nouveau design neutre. En d'autres termes, la carte TP ne comportera plus le logo d'une entreprise de transport ou d'une communauté tarifaire. Au lieu de cela, il a été décidé d'élaborer un nouveau design, représentatif pour l'ensemble des TP suisses. Une agence spécialisée a déjà été mandatée à cet effet.

Point 5: Plus-values pour la clientèle

La carte TP permet d'offrir aux clients des transports publics des prestations complémentaires attrayantes. Parmi les possibilités envisageables figurent l'accès aux stations de ski, des entrées de musée, le covoiturage avec Mobility, etc. Le StAD statuera sur les plus-values pour la clientèle et les règles des TP à ce sujet vraisemblablement en septembre 2013.

Point 6: Garantie d'une protection des données maximale

Aucune donnée client ne sera enregistrée sur la carte TP, la carte ne contiendra qu'un numéro de carte technique. Ce dernier ne pourra être lu qu'avec un appareil par le personnel de contrôle. En outre, la carte ne permet pas une localisation généralisée ou l'établissement d'un profil de déplacement de l'hôte.

Point 7: Introduction du contrôle électronique à l'échelle suisse dans les TP

Le contrôle électronique sera introduit à l'échelle suisse dans les TP en même temps que la carte TP. L'équipe de projet Carte TP développe les solutions de logiciels et d'interfaces nécessaires à cette fin. La vérification de la prestation et de la validité de l'abonnement sur la carte se fait à l'aide d'un appareil de contrôle. Le résultat s'affiche en une vitesse éclair. La carte comportera désormais une photo du client plus grande, ce qui facilitera le contrôle d'identité. Le contrôle des abonnements sera également amélioré.

L'acquisition des appareils de contrôle incombera aux ET, qui bénéficieront néanmoins du soutien et des conseils de l'équipe de projet. Des solutions interentreprises telles que des communautés d'achat sont aussi envisageables. L'équipe de projet prendra contact avec les ET

afin de faire le point sur la situation en matière d'appareils de contrôle.

Point 8: Economies de coûts avec la carte TP

L'introduction de la carte TP permettra d'économiser des coûts. Des économies pourront notamment être réalisées dans la production de la carte en plastique, puisque cette dernière ne devra plus être renouvelée chaque année, ou dans les systèmes de gestion financière. En outre, les cas d'abus seront limités grâce à un contrôle plus précis.

Point 9: Modèle de financement de la carte TP (préfinancement)

Un modèle de préfinancement de la carte TP est en cours d'élaboration et doit être soumis au StAD pour décision. On envisage par exemple un préfinancement par l'UTP ou par une ou plusieurs ET. La facturation des coûts n'aura lieu qu'à partir de 2016, lorsque les premières recettes entreront. Cette marche à suivre permet de remplir les exigences de l'OFT et d'assurer que les coûts du trafic régional voyageurs donnent droit à des indemnités pour les offres 2016/2017. Aucun coût lié au projet Carte TP ne peut être annoncé pour les offres 2014/2015.

Point 10: faisabilité établie pour BIBO (Be-in, Be-out)

Le passage complet à la saisie électronique de données de voyages (BIBO, Be-in, Be-out) a été examiné dans le cadre d'une étude de faisabilité. Le lancement d'un système BIBO s'est avéré réalisable sur le plan technique et commercial. La branche des TP estime néanmoins inopportun de l'introduire pour l'instant. La situation changerait si les instances politiques venaient à exiger une taxation accrue de la mobilité sur la route et sur le rail. Dans un tel cas, la branche des TP examinerait la possibilité de développer la carte TP vers la technologie BIBO.

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

La carte TP soumise à l'enquête générale est acceptée à 85,7 %

La carte TP a été acceptée à un taux de 85,7 % dans le cadre de l'enquête générale menée au sein du Service direct. Sur les 243 entreprises de transport ayant le droit de vote, 98 ont participé (40 %). Seules quatre voix contre ont été enregistrées. Les craintes quant à des charges supplémentaires pour les petites entreprises de transport et l'impératif d'économie imposé par les pouvoirs publics constituaient les principaux motifs de rejet.

Défis dans le trafic régional voyageurs

Le trafic régional a fortement augmenté ces dernières années. Les brèches financières croissantes et le déroulement en partie insatisfaisant du processus de commande constituent des défis que les entreprises de transport et les commanditaires doivent relever ensemble.

Le trafic régional voyageurs (TRV) sur le rail et la route est une véritable *success story*. Les personnes-km parcourus dans le TRV ont augmenté en moyenne de 5,7 % ces dernières années. Afin de pouvoir gérer la croissance continue de la demande, les entreprises de transport ont acquis du matériel roulant moderne et ont introduit sur de nombreux tronçons la cadence à la demi-heure, voire au quart d'heure.

Nouvelles brèches financières

Cette extension de l'offre implique une augmentation des coûts perceptible, qui a ouvert de nouvelles brèches dans le financement du TRV. Début février 2013, l'OFT a informé les cantons et les entreprises de transport qu'il entendait combler à court terme ces lacunes en abaissant le prix du courant de traction et à l'aide d'un crédit supplémentaire. Pour les périodes de l'horaire 2014/2015, il attend néanmoins des gains d'efficacité du côté des ET. En outre, la Confédération ne cofinance aucune extension de l'offre et ne participe qu'aux achats de matériel roulant de remplacement indispensables. Enfin, la directive sur la «rentabilité minimale» doit être mise en œuvre de manière conséquente. Les offres présentant un degré de couverture des coûts inférieur à 20 % ne sont plus comman-

dées conjointement. Cela concerne en premier lieu les offres de bus à la cadence semi-horaire. Les offres à la cadence horaire dont le degré de couverture des coûts est inférieur à 10 % sont également touchées.

Exigences de l'UTP

Le comité de l'UTP a pris pour prétexte la situation financière difficile et le déroulement insatisfaisant du processus de commande pour traiter le thème du TRV en profondeur. Ce faisant, il a émis les constats suivants:

- Le processus de commande n'est pas suffisamment contraignant ni juridiquement sûr. Le matériel roulant et les concepts d'offre sont soumis à la décision de la Confédération et des cantons, sans que les commanditaires n'en garantissent le financement.
- Le risque de conventions/commandes lacunaires incombe uniquement aux entreprises de transport.
- Le processus de commande peut être optimisé. Le fait que les entreprises de transport doivent soumettre leurs offres à la Confédération et aux cantons en avril de l'année précédente et qu'aucune convention valable ne soit encore disponible au changement d'horaire en décembre n'est pas satisfaisant.

- Les offres supplémentaires engendrent des coûts: les instances politiques doivent décider qui finance les offres supplémentaires. Les entreprises de transport ne peuvent pas assumer seules les surcoûts, même en réalisant des gains considérables de productivité.

Les entreprises de transport et les commanditaires ne peuvent pas à eux seuls faire face de manière satisfaisante aux défis complexes posés. Le comité de l'UTP a donc proposé à l'OFT, au DETEC et à la CTP de créer un groupe de travail commun et d'approuver les grandes orientations suivantes:

- Le processus de commande doit être plus efficace: les calendriers doivent être clairement définis et respectés. Les commanditaires doivent procéder de manière plus rapide et plus coordonnée. La branche sait qu'elle doit aussi améliorer certains aspects.
- L'UTP exige une harmonisation du processus de commande et une planification à temps des besoins financiers: la Confédération et les cantons doivent s'atteler activement à cette tâche, en collaboration avec l'UTP et les entreprises de transport. Les moyens nécessaires prévus doivent aussi être effectivement mis à disposition par les commanditaires.
- Il faut apporter une sécurité de planification et un caractère contraignant: la branche exige des conditions cadres absolument fiables. Le risque des coûts non couverts ne doit pas peser uniquement sur les entreprises de transport.
- Les entreprises de transport doivent pouvoir constituer un capital d'investissement. Elles doivent pouvoir générer des moyens à travers des amortissements, afin qu'une nouvelle acquisition puisse être entièrement financée à la fin de la durée de vie du matériel roulant.

© Appenzeller Bahnen



Evaluation du processus de commande

Entretemps, l'OFT a indiqué qu'il entendait d'abord procéder à une évaluation externe du processus de commande. Cette évaluation vise à mettre en évidence les avantages et inconvénients du système actuel et à formuler des propositions concrètes d'amélioration. L'UTP et certaines entreprises de transport seront également représentées dans le groupe de travail chargé de l'évaluation. Par ailleurs, la Commission Traffic régional (CTR) de l'UTP a créé un groupe de travail qui élabore actuellement une prise de position de l'UTP sur l'avenir du trafic régional voyageurs.

L'UTP est convaincue que les efforts communs proposés permettront de poursuivre la *success story* du trafic régional voyageurs.

Les offres supplémentaires et le nouveau matériel roulant engendrent des coûts élevés que les ET ne peuvent pas assumer seules.

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

Le BLS fête les 100 ans du Chemin de fer du Lötschberg

Il y a près de 100 ans, le 28 juin 1913, le Chemin de fer du Lötschberg entrait en service. Aujourd'hui, avec son tunnel de base, le Lötschberg est un élément majeur de la politique suisse des transports. La ligne de faîte forme par ailleurs la colonne vertébrale du tourisme régional.



Les Fb 5/7 livrées par SLM et MFO, resp. BBC, sont les premières locomotives de série du BLS. Avec leurs 2500 CV, elles étaient les locomotives les plus puissantes du monde. La Be 5/7 n° 160 peu après sa mise en service.

1913 a été l'une des années les plus expansives dans l'histoire de chemin de fer suisse, du moins en ce qui concerne les trains à voie métrique, les chemins de fer de montagne, les trams et l'électrification. Ainsi, depuis son ouverture en 1913, le Chemin de fer du Lötschberg constitue, avec le tronçon du Simplon, le deuxième axe de transit à travers les Alpes après le Gothard. Sa construction partit d'une initiative du canton de Berne, qui se trouva coupé de l'axe de trafic principal nord-sud après la mise en service du Chemin de fer du Gothard. Il voulait ainsi pallier cet inconvénient en construisant son propre axe ferroviaire. Dans ce projet, il bénéficia du

soutien de la France, qui avait dû céder l'Alsace au Reich allemand en 1871, y compris le passage de la frontière à Bâle. La France était donc intéressée par un nouveau tronçon de transit à l'ouest vers l'Italie via la gare frontalière de Delle.

Le tracé a néanmoins été longtemps sujet à controverse. En 1889, l'ancien conseiller d'Etat Wilhelm Teuscher (1834–1903) proposait dans une publication de faire passer le Lötschberg par le Kandertal. En 1902, un comité d'initiative fut constitué, composé de membres éminents et dont il fit lui-même partie. Parmi une multitude de projets, le Lötschberg se trouva

au final encore face au projet Wildstrubel de l'ingénieur civil valaisan Ernst von Stockalper, dont l'accès devait passer par le Simmental. Ce projet bénéficia du soutien du gouvernement valaisan. Le 27 juin 1906, le Grand Conseil bernois se prononçait à une large majorité en faveur de la construction du Chemin de fer du Lötschberg (Frutigen–Brigue). Un mois plus tard, le BLS était fondé sous le nom de Compagnie du Chemin de fer des Alpes Bernoises Berne-Lötschberg-Simplon. Tôt déjà, il fut décidé d'exploiter le tronçon avec une traction électrique – une décision pionnière. Pionnière, parce que l'équipement électrique avec du courant alternatif de 15 000 V lancé par le BLS, à l'époque encore une petite société régionale, allait devenir le standard pour l'approvisionnement en électricité du chemin de fer en Europe centrale. Ce n'est qu'en 1916 que les CFF décidèrent de passer à ce système, ce qui sonna la fin de l'ère du chemin de fer à vapeur en Suisse.

Locomotive électrique avec record mondial

La locomotive utilisée par le BLS au Lötschberg, la Be 5/7 – dont la société de chemin de fer disposait de plus de 13 exemplaires – était à l'époque la locomotive électrique la plus robuste et la plus moderne du monde, affichant une puissance de 1870 kW. Avec ses 2500 CV, elle pouvait tracter des wagons jusqu'à 350 t sur des rampes raides. Entre Frutigen et le portail nord du tunnel de faîte, la dénivellation est de 460 m. Le «Lötschberg», comme on l'appelle dans le langage populaire, fait partie des plus importants ouvrages ferroviaires suisses. Son tronçon de montagne entre Frutigen et Brigue, long de 60 km, compte 36 tunnels et galeries, et 22 ponts. L'ouvrage principal est le tunnel du Lötschberg entre Kandersteg et Goppenstein, qui s'étend sur 14,6 km. Le viaduc sur la Kander près de Frutigen et le pont du Bietschtal sur la rampe sud au-dessus de Rarogne sont eux aussi des ouvrages d'art impressionnants.

(pd/hks/rob)

© BLS Archiv



A Kandersteg, les autorités communales et les dames d'honneur attendent le train d'inauguration officiel en provenance de Spiez.

Evénements du jubilé

Pour fêter le jubilé, différentes activités sont prévues le long des rampes nord et sud. La prestation du BLS lors de la semaine Belle Epoque de Kandersteg appartient déjà au passé.

- Du 3 au 12 mai BEA/CHEVAL Berne
- 7 mai lancement du livre du jubilé «Pionierbahn am Lötschberg»
- 29 et 30 juin grande fête du BLS à Frutigen – «BLS erfahren und erleben»
- 15 juillet course spéciale à l'occasion des 100 ans de la mise en service
- 7 et 8 septembre fête de la rampe sud avec différentes activités entre Goppenstein et Brigue

login et le monde de la formation

De grands changements s'opèrent dans la formation et la formation continue de la branche des TP. La vice-directrice de l'UTP Mirjam Büttler s'exprime sur les départs à la retraite et les générations creuses, le manque de spécialistes, login et autres défis de politique de formation.



Mirjam Büttler, quels sont les défis à venir de la branche des TP dans le domaine de la formation?

Oh, il y en a plein (rires).

Concrètement, il s'agit de former assez de bons spécialistes pour toute la branche. De nombreuses personnes de la branche des TP vont partir à la retraite ces prochaines années. D'un autre côté, on voit maintenant arriver les générations creuses. De nombreux secteurs cherchent donc à attirer les jeunes, et pas uniquement le nôtre. Nous devons donc être suffisamment attrayants pour qu'un jeune choisisse de faire sa formation commerciale aux TP plutôt que dans le secteur de la chimie. En même temps, les entreprises de transport se font concurrence pour embaucher des apprentis et des gens bien formés. Ça accentue le problème.

Comment la branche entend-elle faire face à ce manque de spécialistes?

D'un côté, les entreprises de transport redéfinissent leur formation et leur profil. De l'autre, nous améliorons nos formations et formations continues. On parle souvent de manque d'ingénieurs, c'est un problème qui s'aggrave et que nous abordons ensemble avec Swissrail. Mais le manque de spécialistes concerne différents échelons et domaines. On doit donc s'activer à différents niveaux. Nous travaillons par exemple à la création d'un nouvel apprentissage

dans les TP. Cette formation vise à transmettre des connaissances de base dans les secteurs production et exploitation, et à compléter la formation classique d'employé de commerce en TP.

C'est pour cela que cette idée de solidarité reste importante. Même si ce mot peut paraître usé et démodé.

On a l'impression qu'en matière de formation, les entreprises de transport misent moins sur la coopération qu'avant. A quoi doit-on cette évolution?

Les entreprises de transport subissent une pression financière nettement plus grande qu'il y a encore quelques années. En plus, la concurrence est beaucoup plus forte qu'avant. Du coup, on s'occupe davantage de soi-même que de l'ensemble de la branche. Mais il y a un changement culturel qui s'opère au sein des TP et dans le monde du travail. Et il n'est pas seulement lié à la pression financière. La tendance, en particulier dans la formation, est donc à éviter la collaboration. C'est très dangereux pour notre branche. Si l'on tient compte du fait qu'aujourd'hui les gens ne travaillent plus toute leur vie dans la même entreprise, il est juste au plan

stratégique d'orienter les systèmes de formation et de formation continue sur toute la branche et non sur certaines entreprises de transport.

Dangereux? N'est-ce pas un peu exagéré?

Lorsque la communauté de formation login a vu le jour il y a 10 ans, on voulait affronter les défis ensemble, en tant que branche. L'introduction du principe de rotation, par exemple dans la formation d'employé de commerce en TP, était une idée géniale qui a profité à tout le monde. Mais il y a aussi une idée de solidarité qui se cache là-dedans, car, à première vue, les entreprises ne profitent pas toutes de la même manière du système. En règle générale, ce sont les petites entreprises qui en profitent le plus. C'est justement dans cette zone de tension que nous évoluons: les grandes entreprises pourront toujours s'organiser elles-mêmes, peu importe les problèmes qui surgiront. Pour les petites entreprises, cela peut être plus difficile. Si l'on y regarde de plus près et à long terme, une conception globale consolide l'ensemble de la branche et la rend plus forte sur le marché du travail. C'est pour cela que cette idée de solidarité reste importante. Même si ce mot peut paraître usé et démodé.

Quels sont les autres dangers?

Est-il possible de garantir une haute qualité en ne pensant qu'à soi-même? Là, je pose un point d'interrogation. Autre élément non moins important: je suis persuadée que les offres de formation et de formation continue sont plus efficaces et coûtent moins cher si nous nous associons. Sans collaboration, il n'y a plus d'échange de savoir et les TP ne sont plus perçus comme un ensemble. Et là il y a danger.

Chez login, la collaboration était placée au premier plan. La communauté de formation va se restructurer. Concrètement, quelle va être la suite?

L'idée est que login n'offre plus que la formation initiale. La formation continue, par contre, devrait être intégrée aux CFF. En outre, login devrait devenir une SA dont les CFF posséderaient la majorité à 70%. Voilà les plans actuels, mais rien n'a encore été décidé. La décision sera prise par une assemblée des membres de login. Avant cela, elle doit encore être discutée au sein des organes de l'UTP et des entreprises de transport.

Ce thème a été discuté ardemment...

Du point de vue du contenu, il est incontestable que certains changements doivent être apportés à login. Une telle organisation peut devenir encore plus performante. C'est pour cela que les CFF ont initié le projet pour la nouvelle concep-



tion de login. Je suis pour des processus participatifs. Peut-être qu'on aurait dû discuter d'abord des points critiques au comité de login et lancer ensuite un processus commun. Une marche à suivre coordonnée au départ aurait certainement été mieux acceptée et mieux comprise au sein de la branche. Mais les choses sont faites et nous devons aller de l'avant.

Si l'on tient compte du fait qu'aujourd'hui les gens ne travaillent plus toute leur vie dans la même entreprise, il est juste au plan stratégique d'orienter les systèmes de formation et de formation continue sur toute la branche et non sur certaines entreprises de transport.

Quelles ont été les exigences de l'UTP dans les travaux sur login?

Nous avons fait très tôt des propositions écrites et orales, et nous avons aussi pu imposer la plupart de nos exigences. L'accès à la formation sera non discriminatoire, et login travaillera sans but lucratif. Le principe de rotation sera aussi maintenu dans la formation commerciale. La composition du conseil d'administration restera large, nous ne voulons pas d'un conseil restreint. Nous avons aussi obtenu que le conseil d'administration décide à la majorité qualifiée. En d'autres termes, les CFF ne peuvent pas décider sans un autre partenaire. Mais tout cela doit encore être fixé par écrit et rendu contraignant ces prochaines semaines.

Quels sont les points en suspens?

Pour la formation initiale, nous sommes en bonne voie dans la mesure où nous ancrons par écrit ce qui a été discuté. Pour la formation continue, pas encore.

Et quels sont les points en suspens pour la formation continue?

Les CFF vont reprendre les offres de formation continue de login. Ils vont aussi proposer ces cours aux autres partenaires de la branche. C'est positif. Mais il reste certaines craintes. C'est pour cela que nous devons ancrer certains principes. Il faut notamment garantir pour tous un accès non discriminatoire à ces formations. En outre, il n'est pas admissible que les CFF réalisent d'importants bénéfices avec ces offres au sein de la branche. Tout le monde doit être soumis aux mêmes conditions.

Quelles sont les prochaines étapes?

Une fois tous les points en suspens réglés, l'assemblée des membres de login prendra sa décision, en automne. Avant cela, le comité de l'UTP discutera de la question. Si l'UTP participe à login en tant qu'actionnaire minoritaire, nous devons investir de l'argent. De plus, les actionnaires ont des droits et des obligations qui doivent être clairement définis dans une convention. L'UTP veut une participation véritable, pas une participation prétendue. Pour pouvoir décider, il faut que le tout, à savoir la formation et la formation continue, tienne la route. Pour l'UTP, il a toujours été clair que la coopération en matière de formation était la seule voie porteuse d'avenir. Nous allons faire en sorte que ça reste le cas.

Quels sont les autres projets en cours dans le domaine de la formation?

Nous travaillons sur plusieurs projets. J'ai déjà parlé du nouvel apprentissage. Nous allons aussi refonder prochainement l'examen professionnel de manager en TP. Par ailleurs, nous avons déposé, conjointement avec les CFF et les partenaires sociaux, une demande à la Confédération afin d'obtenir la reconnaissance des mécanicien(ne)s de locomotive.

Vu les nombreux projets prévus, le comité directeur de l'UTP va demander à l'assemblée générale d'augmenter le fonds pour la formation. Nous réfléchissons aussi à la création d'une commission de formation. La branche des TP ne dispose aujourd'hui pas d'organe coordonnant les questions sur la formation, les priorisant de façon contrôlée et clarifiant les questions stratégiques. Chez Remontées Mécaniques Suisses, on a réalisé de très bonnes expériences avec la commission de formation.

Quels sont les autres défis posés au domaine de la formation?

L'un des autres défis est de stopper les actuelles tendances à la différenciation dans la collabo-

ration interne à la branche. Et pas uniquement dans le domaine de la formation. J'espère que nous ne perdrons pas la volonté de collaborer. C'est clair que les entreprises de transport ne partagent pas toujours les mêmes besoins et cultures. C'est sûr que c'est parfois pénible. Mais nous formons un système global. Et l'un des meilleurs systèmes de TP au monde. Car en fin de compte, les premiers concernés, ce sont nos clients. Si nous voulons poursuivre la *success story* des TP en Suisse, nous devons collaborer. Et je vais m'engager personnellement pour que nous y parvenions.

Mirjam Bütler, merci pour cet entretien.

Mirjam Bütler est vice-directrice de l'UTP et membre du comité de login. Propos recueillis par Roger Baumann, responsable de la communication à l'UTP.

login

login est la communauté de formation du monde des transports, qui réunit plus de 60 entreprises des transports publics et du trafic aérien. Pour ses membres, elle organise des apprentissages, des stages et des formations continues de haute qualité. Les CFF ont lancé en 2012 un projet complet en vue de refondre leurs offres de formation. login est aussi concernée. Les CFF ont décidé que login deviendrait une société d'actionnaires, dans laquelle ils possèderaient une majorité à 70 %. Le BLS, les RhB, l'UTP et, éventuellement, le trafic aérien devraient aussi en faire partie. Les décisions en ce sens doivent encore tomber.

Formation initiale

A l'avenir, login ne devrait plus proposer que la formation initiale. Les apprentis en TP resteront employés par login, et le principe de rotation sera maintenu. Les entreprises de transport auront la possibilité de lier davantage les apprentis avec leur entreprise formatrice. Et ce par exemple à travers un positionnement sur le marché ou une modification du principe de rotation.

Formation continue

Les CFF ont décidé d'intégrer la formation continue, jusqu'ici proposée par login, dans leur offre de formation. Sont concernées les secondes formations de pilote de locomotive, du personnel d'accompagnement et de chef(fe) circulation des trains (CCT). La formation «Spécialiste en TP» continuera d'être proposée par login.

L'offre des CFF devra rester ouverte à toutes les autres entreprises de transport. L'UTP estime qu'il faut là aussi encore ancrer des principes communs.

Informations correspondant aux données disponibles fin avril 2013.

Rail européen depuis 1991: nette augmentation des prestations

Les chemins de fer européens sont devenus nettement plus performants ces 20 dernières années, comme le montre la comparaison des statistiques de l'UIC entre 1991 et 2011. Les trains-km ont augmenté presque partout, et toutes les entreprises ont diminué leur personnel à l'exception de la DB. Avec 36 % de trains-km en plus et 24 % de personnel en moins, les CFF font bonne figure.

La statistique globale est fortement altérée par le net recul des trains-km des chemins de fer russes. La RZD, l'ancienne compagnie soviétique, a perdu davantage de trains-km que tous les autres chemins de fer n'en ont gagné, à savoir un milliard et demi. A titre de comparaison, les CFF parcourent actuellement quelque 169 millions de trains-km. Pour tous les chemins de fer figurant dans la statistique, les trains-km du trafic voyageurs et ceux du trafic marchandises sont additionnés. Les plus fortes augmentations sont le fait des Danois (DSB, +60 %), des Allemands (DB, +54 %) et des Suisses (CFF, +36 %). Les calculs sont difficiles à établir dans le cas des chemins de fer britanniques, car leur éparpillement durant l'ère Thatcher ne permet plus de comparer avec 1991. La séparation entre la République tchèque et la Slovaquie a les mêmes conséquences pour les chemins de fer tchèques (CD, anciennement CSD).

Parmi tous les chemins de fer européens affiliés à l'UIC, seule la DB présente une augmentation du personnel. Le nombre de collaborateurs est passé de 232 000 à 282 000 entre 1991 et 2011. Toutes les autres entreprises ont fortement réduit leur nombre de collaborateurs, à commencer par CD/CSD avec quasiment 86 %, chiffre à relativiser par la comparaison biaisée.

Les CFF font bonne figure

En prenant en compte simultanément la croissance des trains-km et la réduction du personnel afin d'obtenir une forme spécifique d'augmentation des prestations, les chiffres des CFF sont impressionnants. Leur prestation est passée en 20 ans de 3260 à 5830 trains-km par collaborateur, soit une augmentation de presque 80 % et de 4 % par année. Ceci ne suffit pourtant pas à décrocher une médaille au niveau européen. Les collaborateurs de NS, aux Pays-Bas, réalisaient déjà 4370 trains-km par personne en 1991 et sont montés à 11 400 en 2011, une augmentation de 160 %. Leurs collègues de DSB (Danemark) produisent en moyenne 8800 trains-km chacun, et ceux de la Renfe, en Espagne, atteignent même les 13 070.

Il est cependant plus facile d'accumuler les trains-km avec une forte proportion de trains longues distances, comme c'est le cas pour la

Renfe, ou sans trafic par wagons complets, à l'instar des NS. Avec un important trafic régional et un trafic par wagons complets encore conséquent, donc une part élevée de service public, la DB, les ÖBB et les CFF ne réalisent pas d'augmentations des prestations sensationnelles, mais la performance reste sérieuse. Avec leurs 5830 trains-km par collaborateurs, les CFF se placent nettement devant la DB (3470) et les ÖBB (3160). La comparaison directe est néanmoins délicate dans ce cas également. Le rapport entre les trains-km et le personnel est généralement favorable aux ET exploitant de nombreux trains courts plutôt que peu de longs

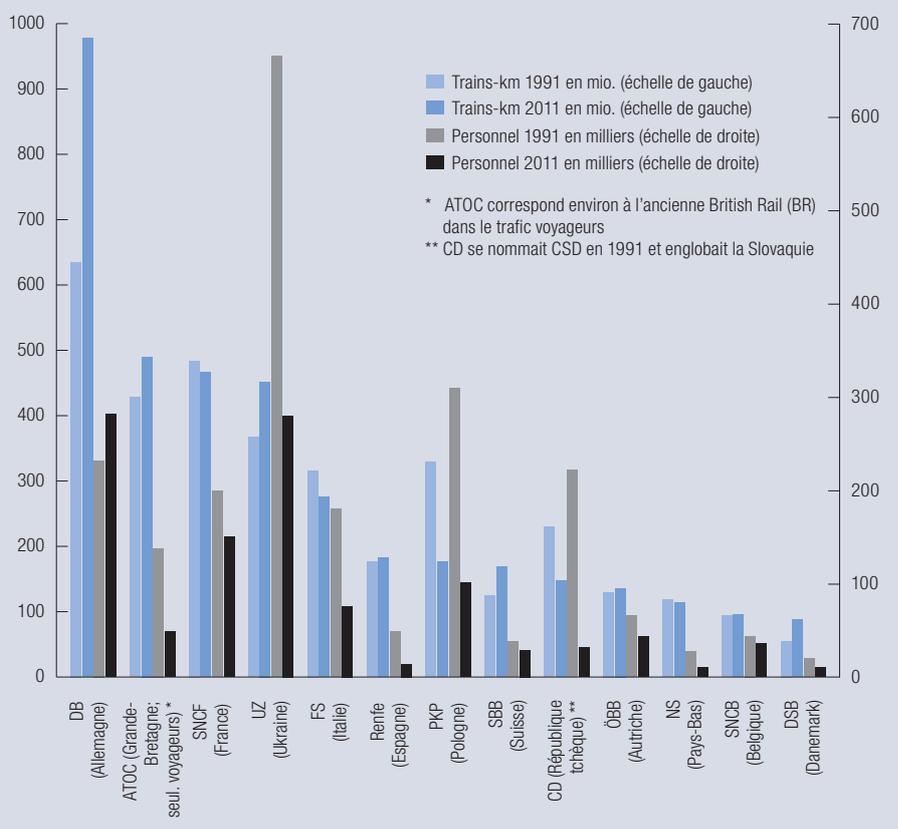
trains. Et la comparaison personnel/personnes-km n'est pas plus aisée, car elle profite aux ET dont les trains ne s'arrêtent que tous les 80 km dans une gare du trafic longues distances et non, comme en Suisse, tous les 2 km dans une gare de village.

Les chemins de fer d'Europe orientale, comme ceux de l'ouest du continent, ont connu une augmentation sensible, mais ils peinent encore aujourd'hui à franchir la barre des 2000 trains-km (à l'exception des chemins de fer tchèques). La SNCF et les FS italiens présentent des chiffres du même ordre que les ÖBB. Au total des 15 plus grandes entreprises européennes, Russie comprise (RZD), le personnel a été réduit de moitié entre 1991 (4,06 mio. de collaborateurs) et 2011 (2,06 mio.).

Chiffres originaux à l'adresse www.uic.org/spip.php?article1347

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

Evolution des trains-km et du personnel des grands chemins de fer européens entre 1991 et 2011; chiffres du synopsis de l'UIC



Les chemins de fer d'Europe centrale ont connu des évolutions fort différentes entre 1991 et 2011: augmentation massive des prestations en Espagne, au Danemark et aux Pays-Bas, chute du trafic en Pologne et en France, augmentation à des niveaux différemment élevés dans le trafic voyageurs et marchandises en Allemagne, en Autriche et en Suisse.

L'UTP lance une audition relative à l'évolution de l'assortiment

Simultanément au feu vert donné pour la carte TP, la branche des transports publics a lancé une audition à large échelle relative à des nouveaux titres de transport mieux adaptés aux besoins des voyageurs. L'audition dure jusqu'au 19 mai.

Les transports publics suisses sont synonymes de haute qualité. C'est aussi pour cette raison que la demande ne cesse de croître, nécessitant une étendue de l'offre TP et son financement. Toutes les parties prenantes – à savoir la Confédération, les cantons, les ET et la clientèle – sont donc appelées à participer au financement durable du système de TP. Les défis à relever vont augmenter en raison des discussions en cours au sujet du financement par les usagers et du financement de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

C'est pourquoi un groupe de travail de l'UTP s'est attelé à l'élaboration des grandes orientations du développement de l'assortiment. La branche entend ainsi montrer en toute transparence la manière dont les offres peuvent évoluer à long terme, avec pour base des nouvelles possibilités de distribution. L'UTP entend maintenant soumettre ces grandes orientations aux associations, partis et organisations intéressés. L'assortiment actuel ne répond plus à tous les besoins. Du fait de l'absence de lien entre le Service direct et les communautés, certaines relations pendulaires ne peuvent plus être couvertes avec un abonnement adéquat. L'AG actuel répond certes à ces besoins, mais offre un prix fixe pour des prestations de transport très variées. D'un autre côté, les clients occasionnels sont confrontés à des tarifs normaux élevés. La branche des TP entend à l'avenir offrir à tous les voyageurs des produits attrayants et sur mesure,

en fonction des besoins individuels en mobilité. Elle prévoit donc de relier le Service direct et les communautés et de créer des assortiments pour promouvoir le trafic de loisirs. La vente axée sur les besoins en transport de la clientèle améliore aussi la vue d'ensemble de l'assortiment.

Grandes orientations de l'audition

Les abonnements sont destinés avant tout aux grands voyageurs. Ces derniers ont besoin d'une grande flexibilité de l'horaire, aussi durant les heures de pointe. L'objectif visé est une différenciation géographique et équitable des prix. Le client choisit où il se déplace, et paie un prix en fonction. Les nouveaux abonnements doivent combler la lacune entre l'AG et les abonnements communautaires à l'échelle suisse. Les deux idées mises en consultation sont les suivantes:

- offre à l'échelle suisse d'abonnements de parcours combinés avec des zones communautaires
- abonnement communautaire combiné avec des jours AG

Dans les titres de transport individuels, l'accent est mis davantage sur le trafic de loisirs. 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. Parallèlement, l'adaptation en fonction de la saison des prix des entreprises de transport touristiques doit permettre de mieux maîtriser les fluctuations de la demande. Avantages de ces nouveaux produits:

- billets et cartes journalières à prix réduit, contingentés
- tarifs saisonniers pour les entreprises de transport touristiques (durant les mêmes périodes dans toute la Suisse)
- billets dégriffés: titres de transport à prix réduit et liés à l'horaire dans l'assortiment permanent, contingentés

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

Etat du projet BIBO

Lors de sa séance du 14 février 2013, le Comité stratégique du Service direct (StAD) a décidé de lancer la carte TP. La branche des TP franchit ainsi un premier pas important vers la billetterie électronique. La carte TP est conçue de sorte à pouvoir être développée ultérieurement. En ce qui concerne BIBO (saisie électronique dans le véhicule), les analyses complètes réalisées confirment la faisabilité technique du projet dans les transports publics. La branche des TP estime néanmoins inopportun pour l'instant de lancer la mise en œuvre. Les choses changeraient si les responsables politiques venaient à exiger une taxation accrue de la mobilité pour la route et le rail. Dans un tel cas, la branche des TP examinerait la possibilité de développer la carte TP vers la technologie BIBO.

Pas d'augmentation tarifaire

Le comité de l'UTP compétent en la matière a décidé fin avril de renoncer à des mesures tarifaires en 2013, malgré la situation financière difficile à laquelle de nombreuses entreprises de transport sont confrontées – notamment à cause des coûts liés au nouveau matériel roulant acquis.

Pour répondre à la hausse continue du nombre de passagers, les entreprises de transport acquièrent régulièrement du matériel roulant neuf. Les coûts élevés qui en découlent sont néanmoins toujours portés à la charge des ET. De nombreux membres de l'UTP – en particulier dans le transport régional voyageurs

donnant droit aux indemnités – font face à une situation financière difficile. Si les mesures tarifaires 2012 destinées à cofinancer la hausse du prix des sillons ont contribué à garantir les ressources pour l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, le trafic régional voyageurs, quant à lui, s'est vu d'abord confronté à des coûts sup-

plémentaires. Malgré cela, la branche des TP a décidé fin avril de ne pas prendre de mesures tarifaires en 2013. D'une part, parce que la branche ne souhaite pas imposer à la clientèle une nouvelle augmentation des tarifs des TP après celle appliquée en décembre 2012 à hauteur de 5,2 % en moyenne, d'autre part pour éviter que la clientèle ne se tourne vers la voiture. Renonçant à des mesures tarifaires cette année, l'UTP demande à la Confédération d'agir afin de combler la brèche financière dans le trafic régional voyageurs, par exemple à travers une augmentation des indemnités.

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

Belle affluence au colloque spécialisé rail-route

Comme on le sait, tous les passages à niveau doivent être assainis conformément à la loi d'ici fin 2014. Les 450 jours ouvrés restants d'ici-là et la publication de nouvelles réglementations ont incité plus de 160 personnes à se rendre à Olten le 21 mars 2013 pour le premier colloque organisé en commun par la VSS et l'UTP. Les participants se sont vu proposer un programme dense, avec certains éléments connus et de nombreuses informations nouvelles.

Un enseignement clair a pu être tiré: la recherche commune de solutions est l'étape la plus importante vers le succès. Le colloque a montré de façon impressionnante qu'en s'écoulant mutuellement et en discutant autour d'une table (ou de plusieurs), des solutions pouvaient être trouvées ensemble – responsables de la route et entreprises de chemin de fer, VSS et UTP, OFT et OFROU. Cela fonctionne malgré l'énorme défi que représente l'«objectif d'assainissement 2014» et encourage l'augmentation de la sécurité sur l'interface entre le rail et la route.

Documentation de base Passage à niveau R RTE 25931 / SN 671 512

Avec la nouvelle documentation de base Passage à niveau publiée en décembre 2012, les fondements d'une meilleure collaboration et d'une compréhension raffermie entre le rail et la route ont été posés. Cette actualisation sous forme de compilation, élaborée par un groupe de travail mixte UTP/VSS, répond à la question «comment concevoir une installation de passage à niveau?». Les réglementations routières (SN 671 510 et 511) et ferroviaire (R RTE 25031), pas entièrement satisfaisantes, ont donc pu être remplacées par un nouveau document qui paraît aussi bien en tant que RTE que comme norme suisse (SN).

Les intervenants ont donné un aperçu de la réglementation, qui va de la nouvelle struc-

ture aux compléments et aux modifications en passant par les nouvelles parties concernant les barrières à ouverture manuelle et la surveillance de l'espace. Un coup d'œil dans la pratique a permis d'ajouter des exemples concrets à la théorie pure.

Solutions pour les passages à niveau secondaires / barrières à ouverture manuelle

L'exposé sur les barrières à ouverture manuelle a abordé la question des autres mesures d'assainissement envisageables pour les passages à niveau secondaires (p. ex. les passages à niveau franchis seulement quelques fois par année par un agriculteur). Pour de tels passages, non conformes aux prescriptions en raison de conditions de visibilité insuffisantes et pour lesquels la construction d'un passage supérieur ou inférieur est impossible ou inenvisageable financièrement, l'installation de barrières automatiques se justifie rarement par rapport à l'utilité.

La suppression est donc toujours la première priorité dans le cas des passages à niveau secondaires. Les solutions possibles sont des améliorations foncières ou des adaptations de la structure agricole. Elles sont durables, mais leur mise en place nécessite généralement plusieurs années et elles sont donc difficilement compatibles avec l'objectif de 2014. L'acquisition de droits de passages non attribués ou de terrains peuvent en outre constituer un moyen simple de supprimer des passages à niveau. Cependant, le droit foncier agricole fixe des limites strictes dans ce domaine.

Pour les passages à niveau ne pouvant pas être supprimés et sur lesquels le trafic routier est extrêmement faible, la pose d'une barrière à ouverture manuelle peut constituer une solution peu onéreuse. La sécurisation d'une telle installation n'est pas technique, mais passe par des processus d'exploitation. Les cinq types de processus d'utilisation ont été brièvement présentés lors du colloque. Le cercle fermé des utilisateurs doit recevoir une instruction spécifique.

Ces passages à niveau ne sont donc pas prévus pour desservir des habitations, mais au plus de

petites parcelles agricoles. En outre, le processus d'exploitation doit être réglé et enseigné aux ayants droit à travers une convention. Un modèle de convention peut être téléchargé sur l'Extranet de l'UTP auprès du Groupe de travail Passages à niveau.

Détails concernant la surveillance de l'espace

Si la vitesse des trains dépasse 140 km/h ou que le dégagement du passage à niveau est difficile, les DE-OCF exigent de prévoir des mesures de reconnaissance des véhicules routiers. Le thème est traité dans différents chapitres de la nouvelle documentation de base sous le terme «Surveillance de l'espace».

Surveillance de l'espace dans le RTE 25931

Choix de la surveillance de l'espace	4.2.4
Définition du dégagement difficile	4.5.3
Carrefour routier à faible distance	6.1.3
Déroulements fonctionnels	6.4.3
Équipement constructif boucles à induction	7.3.6
Désignation	8.2.6
Gestion des dérangements	9.3

La formulation de certains aspects est volontairement ouverte en raison de la multiplicité des possibilités techniques et entrepreneuriales. Ces détails importants doivent être évalués et appliqués individuellement en fonction de l'infrastructure et de l'entreprise.

L'application de la documentation de base par les différents spécialistes fera certainement apparaître des erreurs et des questions. De plus, le développement futur des lois, ordonnances, etc., sur lesquelles la documentation de base s'appuie, nécessitera un entretien et un développement continu du document. Les remarques des utilisateurs, routiers comme ferroviaires, seront continuellement collectées par l'UTP. Veuillez envoyer vos suggestions et idées par e-mail avec le mot-clé «Doc de base PN» à l'adresse rte@utp.ch.

Défis actuels rail-route

Les réflexions faites par un responsable de la route au sujet de la problématique des passages à niveau ont permis de tirer la conclusion suivante: l'infrastructure de transport doit être conçue de manière à pouvoir absorber la mobilité nécessaire de façon sûre, efficace et respectueuse de l'environnement. Dans ce contexte, le rail et la route ne doivent pas être montés l'un contre l'autre, mais se concerter malgré des exigences parfois contradictoires. La construction



Solution novatrice de sécurisation d'un passage à niveau avec surveillance canine.

de routes et de voies ferrées est un processus technique, mais aussi politique, et prend donc du temps. Une prise en compte anticipée des différents intérêts et des développements planifiés ainsi que l'implication de toutes les parties dans le processus de planification permettent d'obtenir de bonnes solutions et d'économiser du temps et de l'argent. Ces réflexions ont également été approfondies au moyen d'exemples pratiques.

Outre les passages à niveau, il a été question des tracés parallèles entre la route et le rail. Le concept de base de la nouvelle norme «Tracés parallèles rail-route» (SN 671 520), l'application d'un outil et le rapport entre mesures de protection et distance de sécurité nécessaires ont été expliqués. La réglementation prévue dans les DE-OCF 2014, art. 23.1, pour les installations nouvelles et existantes, qui sera mise en consultation en mai 2013, a également été mentionnée.

Assainissement des passages à niveau

L'assainissement 2014 a donné une précieuse impulsion en vue de réduire fortement les sources potentielles de danger des passages à niveau. Pour toutes les parties, il représente un important défi sur un peu moins de deux ans, présenté sous différents points de vue.

L'OFT a montré l'état actuel de l'assainissement et les facteurs nécessaires à assurer les travaux d'assainissement dans les délais. L'une des clés

pour cela est la qualité des dossiers d'approbation des plans des chemins de fer et des bureaux d'ingénieurs. En fixant les priorités de manière adéquate et en effectuant un sprint final, l'objectif d'assainissement 2014 devrait pouvoir être atteint.

Pour les entreprises de chemin de fer, il est souvent difficile de réunir intérêts propres et intérêts extérieurs, le décalage est trop important. Malgré les efforts considérables produits par les chefs de projet des entreprises, détestés pour leur tendance à poser des barrières partout, le retard pris au début de l'assainissement permettra difficilement d'atteindre l'objectif de 2014. Des solutions praticables débouchent souvent sur des compromis insatisfaisants, car la volonté et le temps manquent pour réaliser des assainissements durables. Les entreprises de chemin de fer ont besoin d'être davantage protégées par les autorités, par exemple à travers un traitement plus rapide et précis des recours ou une meilleure acceptation de solutions novatrices et axées sur les risques. De plus, il faut maintenant clarifier quelles seront les conséquences pour les chemins de fer quant aux passages à niveau qui ne seront pas assainis d'ici au 31 décembre 2014.

Bien que le public ne remette pas en question les objectifs d'augmentation de la sécurité aux passages à niveau, les mesures concrètes et les coûts de réalisation élevés en apparence soulèvent souvent la question de la proportionnalité.

Les conflits d'intérêts de nature financière, politique et technique ont été exposés à travers l'exemple des Appenzeller Bahnen. Les facteurs de succès pour remplir l'objectif de 2014 sont, du point de vue de la route, des modèles de financement clairs, une procédure suivant le principe 20/80, une approche intégrale de la sécurité et l'absence d'obstacles formels de la part des autorités.

Les exposés et les discussions ont nettement démontré que le décalage était encore trop important entre les bases et la mise en œuvre avec toutes ses conditions-cadres et ses difficultés. De nombreuses questions restent aujourd'hui sans réponse.

Le colloque spécialisé a permis d'améliorer sensiblement la compréhension mutuelle entre le rail et la route. Le système suisse a pour avantage de permettre une collaboration simple et pragmatique entre le législateur et les exécutants, même si des conflits d'intérêts perturbent parfois les processus et que certaines parties prenantes doivent faire le poing dans leur poche afin de servir la cause commune.

Les exposés peuvent être téléchargés à l'adresse suivante: www.foev.ch/Colloque_UTP_VSS.html

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

Consultations actuelles de l'OFT

Trois consultations relevant du domaine de la technique ferroviaire sont en cours ou vont être lancées très bientôt par l'Office fédéral des transports. Aperçu.

Développement des DE-OCF 2014

L'Office fédéral des transports (OFT) a terminé fin mars 2013 les documents d'audition relatifs au développement des DE-OCF 2014. L'audition externe aura lieu du 3 mai au 21 juin 2013. Elle porte notamment sur les nouveaux articles dans le domaine de la construction et des véhicules ainsi que sur l'adaptation d'articles dans les domaines des installations de sécurité et des installations électriques.

Mise en œuvre de la directive sur l'interopérabilité et sur la sécurité

Suite à l'audition relative aux projets de mise en œuvre des directives UE fin 2012, l'Office fédéral des transports (OFT) a examiné les avis reçus, qui ont ensuite été approfondis dans le cadre d'ateliers communs avec les représentants des chemins de fer. Les questions de principe soulevées ont également été réexaminées à cette occasion. Une nouvelle audition portant

sur la révision des aides à la mise en œuvre aura lieu du 6 au 31 mai 2013. Celle-ci contiendra divers articles des DE-OCF et les directives relatives aux organismes de contrôle indépendants des chemins de fer, aux conditions à remplir pour les demandes d'approbation des plans (directive concernant l'art. 3 OPAPIF), au rapport annuel sur la sécurité des chemins de fer et aux exigences d'interopérabilité relatives aux tronçons partiellement interopérables.

Standard national du contrôle de la marche des trains à voie métrique

L'Office fédéral des transports (OFT) souhaite, sur la base de l'art. 38.4 OCF, fixer un standard pour le contrôle de la marche des entreprises ferroviaires qui n'ont pas déjà migré ou ne migreront pas vers l'ETCS (pour la plupart des trains à voie métrique). Ce standard basé sur des composants ETCS vise notamment à empêcher l'émergence de solutions incompatibles entre

elles et à garantir l'indépendance par rapport à un fournisseur unique ainsi que la disponibilité à long terme des composants.

En collaboration avec les chemins de fer, l'industrie et l'Union des transports publics, l'OFT a élaboré une spécification devant couvrir l'ensemble du système ainsi que l'équipement des infrastructures et des véhicules. Le projet a bien avancé, mais nécessite plus de temps que prévu en raison de sa complexité et des ressources limitées.

Après une consultation préliminaire dans un cercle restreint (OFT et groupe de travail de l'UTP), le projet est soumis à une consultation externe du 8 avril au 3 mai 2013. Il devrait entrer en vigueur avec des informations complémentaires de l'OFT en été 2013.

Les documents en question peuvent être téléchargés sur le site de l'OFT sous «Consultations en cours». Veuillez envoyer vos réactions et commentaires, avec copie préalable à urs.walser@utp.ch, directement à l'OFT.

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

L'avenir du chemin de fer: contre le bricolage sur un réseau dépassé

Berne–Genève en 50 minutes, St-Gall enfin reliée correctement à Zurich, et plus de problèmes de capacités en Suisse romande grâce à un nouveau tracé LGV entre Genève et Lausanne: voici quelques-unes des visions exposées dans l'ouvrage de Daniel Mange «Plan Rail 2050: Plaidoyer pour la vitesse». Son exigence: il faut voir les choses en grand. Mais dans les projets FAIF, il n'est question que d'améliorations ponctuelles, voire de quelques bricolages sur un réseau dépassé.

Lire l'ouvrage de Mange d'une seule traite – cela peut être bien sûr aussi être fait dans le train – donne presque le vertige à voir le nombre de projets passés et présents sur l'avenir du chemin de fer en Suisse. La Confédération, comme on le sait, est un pays qui compte des centaines de visionnaires du chemin de fer. Ces visionnaires sont en plus encadrés par les planificateurs cantonaux, qui souhaitent tous remporter une part du gâteau dans les investissements importants réalisés pour le chemin de fer et émettent de suite des réclamations.

Dans son ouvrage, Mange n'a repris aucune idée fantaisiste, mais il ne s'est pas non plus interrogé en détail sur chaque projet.

Une vue d'ensemble unique, même pour les professionnels

Le livre de Mange donne le meilleur aperçu exposé jusqu'ici de tout ce qui se passe, pourrait se passer ou devrait se passer en Suisse dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire. Même pour les instances politiques, l'ouvrage offre un clair aperçu sur un thème dont il est difficile d'avoir une vue d'ensemble.

L'auteur énumère aussi tout ce que la Confédération fait dans ce domaine. Ainsi, il mentionne que la relation Lausanne-Lugano ne durera bientôt plus 5h20 via les Centovalli, mais passera à 4h20 via Gallarate et la nouvelle relation Mendrisio-Varese qui s'ouvrira en décembre 2014. Le regard sur l'Europe, que les Suisses romands cultivent généralement plus intensément, fait dans tous les cas du bien aux Suisses allemands. Les jalons de la politique européenne des transports depuis 1985 ne sont nulle part mieux représentés que dans le livre de Mange, qui y consacre quatre pages.

Plaidoyer pour la vitesse – mais aussi pour les pendulaires?

Les visions rassemblées sont naturellement fascinantes pour les nombreux férus de chemin de fer. L'idée de relier Berne à Zurich en 30 minutes, à Genève en 50 minutes, à Lugano en 1h30, à Milan en 2h, à Paris en 3h05, à Munich en 3h15 et à Londres en 5h15 fait rêver. Mais, en marge, l'ouvrage mène à se demander pourquoi. La vitesse a, à priori, une valeur positive. Par contre, le livre ne dit rien du fait qu'elle puisse avoir des effets non désirés sur l'aménagement du territoire, par exemple lorsque l'on fait la navette tous les jours entre Zurich et Lugano comme si c'était normal ou que l'on part en week-end à Londres en train.

On aurait bien souhaité y voir aussi une discussion approfondie sur la question de savoir s'il est mieux d'augmenter les fréquences ou de raccourcir les temps de parcours. Les instances politiques misent aujourd'hui sur l'augmentation des fréquences. Et les récentes décisions du peuple en matière d'aménagement du territoire iraient aussi plutôt dans cette direction.

Financement: l'espoir mis dans les privés

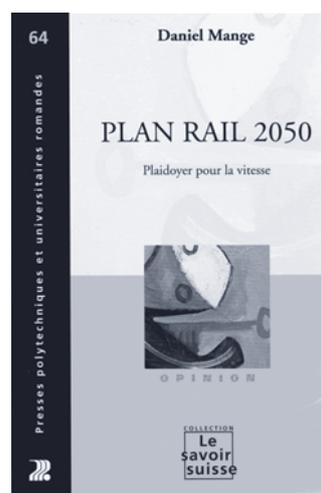
Bien que la question du financement se pose rapidement dans tous ces nombreux projets visionnaires, le Plan Rail 2050 ne prévoit aucun concept dans ce domaine. Selon Mange, les investissements devraient osciller entre 75 et 85 milliards d'ici 2040. FAIF table sur environ 42 milliards d'ici 2050, ce qui n'en représente même pas la moitié. Le professeur à l'EPFL est quant à lui convaincu que les lignes à grande vitesse se démarquent clairement du réseau de base et représentent ainsi les candidates idéales pour de nouvelles formes de financement

comme le partenariat public-privé (PPP). Il se réfère pour cela aux lignes Perpignan-Figueras ou Nîmes-Montpellier, qui doivent être financées en PPP.

On pourrait néanmoins se demander si, avec l'augmentation du trafic voyageurs et marchandises, des objets visionnaires tels qu'un nouveau tunnel de base au Simplon (de 30 à 40 km de long, suivant la solution) engrangerait à nouveau, dans des délais raisonnables, les 15 milliards qu'ils coûteraient probablement aux investisseurs privés. En France, les tronçons PPP relient des centres avec 150 000 (Nîmes) et 250 000 (Montpellier) habitants, qui jusqu'ici sont nettement moins bien desservis par le train que les villes suisses de même envergure.

Le temps a déjà, ici ou là, dépassé le livre paru en 2010. Ne serait-ce qu'en ce qui concerne les investissements pour STEP 2025, qui sont passés de 3,5 milliards à l'époque à 6,4 aujourd'hui – aussi grâce à l'UTP – et le TransRUN dans le Jura neuchâtelois, qui a échoué de justesse en votation en 2012, obtenant 49,7 % des voix.

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



Daniel Mange

Plan Rail 2050: Plaidoyer pour la vitesse

Collection Le savoir suisse; 17 fr. 50.

Union des transports publics UTP

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

Rédaction

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

Conception et layout

Rahel Bisesti, Gaby Schärer, UTP

Traduction française

Bruno Galliker, Sylvie Schneuwly, UTP

Impression

Rub Media AG
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern

Tirage

1200 allemand, 500 français

Prochaine édition

Juillet 2013