

voyage



VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

1 | 2013 | février

Informations de l'Union

© CFF



FAIF profitera grandement à la région lémanique et, par conséquent, à l'ensemble de l'axe est-ouest, de St-Gall à Genève.

Regard sur les projets d'avenir des TP 3

Lors de la séance d'information «Un pas dans l'avenir des TP», l'UTP a donné un aperçu de l'état actuel des projets centraux de marketing et de distribution dans le domaine des TP.

Comment faire face à une mobilité croissante? 6

La mobilité en Suisse arrive à ses limites. Les participants au Forum Oberhofen ont cherché des solutions pour gérer sa croissance.

Congrès mondial de l'UITP à Genève 8

Le congrès de l'UITP aura lieu fin mai à Genève. Le boom des TP se reflète également dans le nombre d'exposants et de visiteurs attendus.

FAIF: il faudra se montrer encore plus persuasif!

Il y a un an exactement, j'écrivais à cette place: «FAIF: l'année des délibérations parlementaires». L'heure d'une rétrospective est-elle arrivée? Non, FAIF constitue depuis de nombreuses années le projet le plus important des TP, et il nous occupera cette année encore.

Néanmoins, certains paramètres ont changé à «notre» avantage, si je puis m'exprimer ainsi. En effet, l'exigence formulée par l'UTP d'augmenter le montant de la première étape d'aménagement de 3,5 à 6 milliards a été reprise par le Conseil des Etats, de même que notre proposition de financer les coûts supplémentaires à travers un pour mille de TVA limité dans le temps.

Le projet doit être examiné cette année par le Conseil national (vraisemblablement durant la session d'été). Bonne nouvelle: la commission d'examen préalable du Conseil national a soutenu le projet FAIF à l'unanimité, en approuvant les principales mesures. La commission a considéré majoritairement que le financement de l'infrastructure ferroviaire et celui de l'infrastructure routière devaient être mieux coordonnés. Elle a toutefois rejeté une proposition de renvoi,

qui voulait contraindre le Conseil fédéral à coordonner le financement à long terme de l'infrastructure routière et celui de l'infrastructure ferroviaire, les projets concernés devant être présentés simultanément. Malgré cela, la résistance au Conseil national est plus forte qu'au Conseil des Etats.

En conséquence, bien que FAIF, dans sa forme actuelle, permette une amélioration de l'ensemble du réseau ferroviaire suisse et une mise en œuvre équilibrée entre les régions, il nous faudra encore effectuer un grand travail de persuasion jusqu'à ce que ce projet porteur d'avenir et si important pour l'économie et le tourisme suisses soit entériné comme nous le souhaitons par les deux Chambres lors des votes décisifs à la fin de l'année. Une fois que le Parlement aura voté, ce sera au tour du peuple de se prononcer sur le contre-projet direct à l'initiative de l'ATE, probablement en 2014.

D'ici là, nous aurons donc besoin de votre soutien à bien des égards – nous comptons sur vous!

Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP

Sommaire

Chemins de fer: croissance freinée	2
Hits de vente: le passeport vacances et le billet d'accompagnant	2
Fluctuation du volume de passagers: lancement du projet pilote car postal XXL	4
Admissions dans le rayon de validité général et demi-tarif du tarif 654	4
Les TP en bref	4
La fin de l'Eiger, du Mönch & co.	5
Kathrin Schafroth, cheffe de projet Formation à l'UTP	5
Horaires en affiches: le vernissage fait salle comble	8
Mieux gérer les risques naturels grâce à l'outil de calcul «EconoMe-Railway»	9
Nouvelle édition du règlement RTE Profil d'espace libre – voie normale	10
Communication de données moderne pour véhicules de TP	11
Le baron et sa «douce»	12

Chemins de fer: croissance freinée

Le relevé des prestations des grandes entreprises de chemin de fer suisses établi par l'Office fédéral de la statistique (OFS) montre un renversement de tendance: les voyages de personnes, les voyageurs-km et les tonnes-km ont tous reculé par rapport à 2011, ceci alors que le trafic ferroviaire ne cessait de croître depuis plusieurs années.

Selon l'OFS, la demande des voyages de personnes (fréquentation) entre juillet et septembre 2012 était inférieure de 1,7 % par rapport à la même période en 2011, les voyageurs-km de 3,3 % et les tonnes-km de 5,4 %. Ces chiffres restent néanmoins positifs par rapport à ceux de la même période en 2010, du moins en ce qui concerne le trafic voyageurs.

Il est en outre réconfortant de constater que le troisième trimestre 2012 du trafic marchandises a été meilleur que les deux premiers, lesquels avaient généré la plus forte demande de transport ces dernières années. En chiffres absolus,

les grandes entreprises de chemins de fer (CFF, BLS, SOB, Thurbo et RhB) ont transporté 91,5 millions de voyageurs (3/2011: 93,1 millions) et parcouru 4,56 milliards de pkm (3/2011: 4,71). Dans le domaine du trafic marchandises, CFF Cargo, BLS et Crossrail ont parcouru 2,55 milliards de tonnes-km, contre 2,66 milliards durant la même période en 2011 et 2,73 milliards en 2010. Ces chiffres de l'OFS sont provisoires. L'ensemble des chiffres 2012 sera vraisemblablement disponible en avril/mai.

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

Hits de vente: le passeport vacances et le billet d'accompagnant

En automne 2012, les transports publics et Suisse Tourisme ont convié les Suisses à passer leurs vacances dans le pays. Les chiffres de vente des offres d'automne «passeport vacances» et «billet d'accompagnant» sont désormais connus et sont très réjouissants.



A venir

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

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

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

Entre la mi-septembre et la fin octobre 2012, les transports publics et Suisse Tourisme ont proposé deux offres d'automne très avantageuses dans le cadre de la campagne de loisirs. Cette action avait pour objectif de montrer, à travers des offres attrayantes, les avantages des déplacements en transports publics durant les loisirs. Un premier constat peut être tiré: les offres «passeport vacances» et «billet d'accompagnant» ont séduit de nombreux voyageurs: vendu à 27 400 exemplaires, le passeport vacances

a nettement dépassé les attentes. Le billet d'accompagnant a quant à lui été vendu au nombre de 54 700, un très bon résultat conforme aux objectifs.

Les chiffres vont maintenant être analysés et évalués dans le cadre d'une étude de marché. D'ici au printemps, les organes de l'UTP décideront de répéter ou non une action en automne.

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

«Un pas dans l'avenir des TP II» – regard sur les projets centraux des TP

Lors de la séance d'information organisée en décembre dernier, l'UTP a donné un aperçu de l'état actuel des projets centraux de marketing et de distribution dans le domaine des transports publics (MIPSO, ZPS, la Carte TP et BIBO). Quelque 140 participants issus d'entreprises de transport et des autorités ont répondu à l'appel, confirmant le grand intérêt porté à ces thèmes d'avenir.

Le projet «Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire» (FAIF) est le projet des TP le plus important depuis des années, a souligné le directeur de l'UTP Ueli Stückelberger dans son discours d'ouverture. Mais les projets de marketing et de distribution des transports publics sont tout autant importants. Comme l'année précédente, la question du jour était: «Où en sont les projets aujourd'hui?»

Les quatre projets centraux sont l'Evolution à moyen terme des prix et de l'assortiment (MIPSO), le Futur système de prix des TP suisses (ZPS), la Carte TP et Be-in, Be-out (BIBO). Leur particularité: les équipes de projet sont interdisciplinaires et composées de collaborateurs issus de toute la branche des TP. Les résultats des travaux sont discutés en détail et développés au sein des organes du Service direct et des communautés. L'intérêt général des projets pour la branche a été souligné à travers plusieurs hommages rendus par des personnalités des transports publics.

Les projets

Un regard sur les travaux relatifs à la stratégie d'assortiment à moyen terme MIPSO a montré l'objet de ce projet, qui consiste à élaborer une stratégie dans le but de créer de nouvelles offres attrayantes pour la clientèle et d'exploiter les potentiels d'augmentation des recettes. Pour les abonnements et les cartes de réduction, les possibilités résident dans la liaison du Service direct avec les communautés. Les titres de transport individuels doivent s'orienter plus fortement sur la qualité de l'offre, tandis que l'AG doit absolument être conservé dans l'assortiment.

Remplacer les anciens systèmes de façon intelligente: le futur système de prix

Le Futur système de prix des TP suisses (ZPS) vise à remplacer et à simplifier les systèmes de vente et de distribution actuels, qui sont devenus dépassés. Le petit film diffusé lors de la manifestation visait à montrer de façon imagée la plus-value que représente la liaison du Service direct avec les communautés pour la clientèle (un voyage, un billet). Les voyageurs devraient à

l'avenir pouvoir effectuer un trajet avec un seul billet en empruntant tous les moyens de transport en Suisse, sans distinction entre le Service direct et les communautés tarifaires.

Carte TP et Be-in, Be-out

Avec la Carte TP, il est possible d'enregistrer différents abonnements de TP (demi-tarif, AG, abonnements communautaires) sur la même carte. On prévoit également d'y ajouter des services supplémentaires, par exemple pour l'utilisation de Mobility, la location de vélos, l'entrée dans un musée ou l'accès à des destinations de ski.

L'introduction de Be-in, Be-out (BIBO) doit offrir à la clientèle un nouvel accès aux transports publics. Les trajets effectués sont enregistrés automatiquement et facturés ultérieurement, et le client n'a plus à acheter un billet avant d'entreprendre son voyage. BIBO simplifie les déplacements et contribue à réduire les coûts de distribution dans les transports publics.

La présentation des projets a été suivie par un tour des questions, dont les participants ont intensément profité. Les questions ont porté avant tout sur le financement des projets et des



Des rangs bien remplis à la journée des TP à Berne.

innovations. Les discussions menées durant les pauses et le lunch debout qui a suivi ont montré le grand intérêt porté aux projets de TP communs.

L'UTP réitérera donc l'expérience le **10 décembre 2013** pour donner de nouvelles informations sur l'état des principaux projets de TP. Veuillez d'ores et déjà réserver cette date.

angela.liechti@utp.ch, 031 359 22 55



Débat avec Andreas Fuhrer (ZPS), Annette Antz (MIPSO), Bernd Nagel (Carte TP), le directeur de l'UTP Ueli Stückelberger, Santiago Garcia (BIBO) et l'animateur Hans Kaspar Schiesser (de g. à d.).

Fluctuation du volume de passagers: lancement du projet pilote car postal XXL

Un trolleybus à double articulation peut transporter bien plus de passagers qu'un bus ordinaire. Mais que faire lorsque le volume de passagers est très fluctuant au cours de la journée? Pour le savoir, CarPostal SA lance un nouveau projet pilote de bus avec remorque, appelé car postal XXL.

Les habitants de Zoug, Lucerne ou Lausanne le connaissent déjà: certains bus de ligne circulent avec ou sans remorque, en fonction de l'heure.

Le système de remorque, qui peut être accrochée et décrochée en un tournemain, présente de gros avantages: l'entreprise de transport peut

ainsi augmenter les capacités de voyageurs durant les heures de grande affluence et les réduire en faisant circuler le bus sans remorque durant les heures creuses.

CarPostal SA a décidé elle aussi de tirer profit de ces avantages en mettant en service le 14 janvier dernier un car postal avec remorque entre Guin (FR) et Laupen (BE) durant les heures de pointe. Le car postal XXL profitera en premier lieu aux écolières et écoliers de la région. Il offre 63 places assises et 100 places debout, ce qui représente environ 20 places debout de plus que dans un bus articulé. Le véhicule moteur et la remorque sont climatisés et possèdent un plancher surbaissé ainsi qu'un accès Internet gratuit.

Le car postal XXL est un projet pilote. Durant deux à trois ans, CarPostal Suisse SA examinera si les véhicules à remorques conviennent pour d'autres régions ou communes. CarPostal avait déjà utilisé de tels véhicules jusqu'en 1987, le dernier ayant circulé sur l'itinéraire Urnäsch – Schwägalp.

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



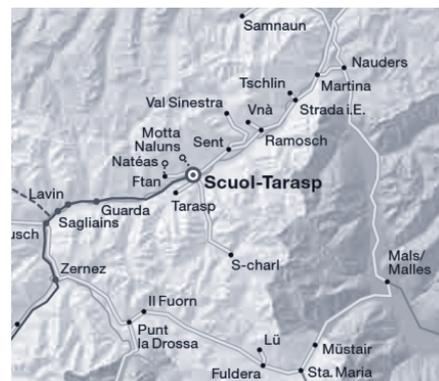
Un car postal en version XXL pour répondre à la demande aux heures de pointe.

Admissions dans le rayon de validité général et demi-tarif du tarif 654

Deux entreprises de transport ont intégré le rayon de validité de l'AG et de l'abonnement demi-tarif au changement d'horaire de décembre: l'entreprise d'automobiles Automobildienst SAD participe désormais au tarif général. Il est dès lors possible de voyager avec l'AG ou une carte journalière par le col de l'Ofen pour Santa Maria Val Müstair, puis de passer par Mals et le col du Reschen pour Martina et de revenir

à Scuol-Tarasp sans supplément. Toutes les entreprises de transport participantes font maintenant partie du tarif général pour cette boucle. En outre, Autobus Freienbach (ABF) a intégré le rayon de validité du demi-tarif et de l'AG en tant que nouveau membre.

hanspeter.wenger@utp.ch, 031 359 22 47



Nouveau dans le rayon de validité AG: les TP dans la région de Scuol-Tarasp.

Les TP en bref

Début encourageant pour le «Bipperlisi»

Depuis le changement d'horaire du 9 décembre 2012, le «Bipperlisi» circule à nouveau entre Niederbipp (BE) et Oensingen (SO), après une pause de 70 ans bien comptés. Les premiers chiffres de fréquentation indiquent que le tronçon de 20 millions de francs construit en deux ans a du succès auprès des pendulaires et de

nombreux écoliers: selon le directeur de l'Aare Seeland mobil Fredy Miller, le train accueille 400 passagers par jour, la tendance étant à la hausse. L'Aare Seeland mobil souhaite réaliser une analyse complète de la demande au début de cet été.

Les CFF appliquent la décision du tribunal dans les wagons duplex

Les CFF cèdent dans le conflit avec les associations de personnes à mobilité réduite et vont

réaliser les adaptations exigées par le Tribunal fédéral administratif dans les nouveaux trains Intercity à deux étages. Le compartiment supplémentaire pour handicapés avec toilettes accessibles en chaise roulante sera finalement aménagé dans la voiture voisine au wagon-restaurant. Le tribunal a rejeté la requête concernant l'installation d'un ascenseur pour accéder au pont supérieur des wagons-restaurants.

La fin de l'Eiger, du Mönch & co.

Il était infalsifiable, un original helvétique, faisait l'unanimité sur la scène suisse des TP, il a même été le motif de la carte de vœux 2012 des CFF et portait un joli nom: le papier sécurisé des TP «chaîne de montagnes». Le 10 décembre 2013 au plus tard, il cédera la place au papier sécurisé normé européen au nom sordide de «CIT 2012».

Les clients des TP suisses ont eu à peine 17 ans pour s'habituer au papier «chaîne de montagnes» rose et bleu clair. En 2013, il sera remplacé peu à peu aux automates et aux guichets. Au grand dam des faussaires qui, malgré un savoir-faire exceptionnel, ne seront jamais parvenus à falsifier le papier «chaîne de montagnes», alors qu'environ 1 billet de banque sur 20 000 est un faux, comme le confirme Jürg Ritz, responsable des précieux rouleaux et de leur utilisation aux CFF: «Il était vraiment presque impossible de le falsifier». Aucune tentative n'a abouti, du moins pas à notre connaissance. Car le papier «chaîne de montagne» contenait toute une série d'éléments de sécurité:

- montagnes imprimées en couleur rose lumineuse réfléchissante, pratiquement impossible à copier;
- gaufrage (feuille de diffraction) sous la forme du logo des TP train, bus et bateau – obligatoires dans cet ordre – identique à un hologramme avec effet réfléchissant et brillant;
- impression de la mention «SBBCFF» en caractères presque invisibles à l'œil nu, cachée en dessous des montagnes de l'Eiger, du Mönch et de la Jungfrau; les seuls éléments visibles

étant neutres, à savoir sans référence visible à l'entreprise de transport (p. ex. les CFF);

- répétition du logo des TP au-dessus des sommets de l'Oberland bernois, imprimés avec une encre spéciale visible uniquement lors d'un contrôle UV;
- cadre de sécurité dans le ciel et les montagnes dont les lignes, plus ou moins épaisses, représentent des formes géométriques;
- numérotation au dos indiquant l'ET qui a acheté le papier auprès d'un imprimeur agréé. Quiconque voulait jouer les faussaires devait donc espérer voir quelques centimètres de papier sécurisé tomber par inadvertance dans la corbeille à papier lors du changement de rouleaux aux automates. Ce qui heureusement n'était pas monnaie courante.

Le papier «chaîne de montagnes» était à peu près deux fois plus grand qu'une carte de crédit. Il remplaça jadis les billets en carton, en circulation depuis 1858 sous l'appellation de billets «Edmonson» et imprimés au guichet dans un bruit retentissant. Aujourd'hui, le papier «chaîne de montagnes» est lui aussi victime de la mode qui prend partout où les coûts de production sont passés à la loupe: le nombre

de types de papier doit être réduit. Le nouveau standard est au format carte de crédit (credit card size ticket = CCST) et a été défini par le CIT à Berne et l'UIC à Paris. Son avantage: les billets peuvent être émis au format carte de crédit ou, d'après l'usage, au format double. Le billet individuel national le plus utilisé grandit donc de quelques millimètres (6 mm en largeur et 3 en hauteur). Dans le trafic international, le billet au format long IATA issu de l'aviation est maintenu, mais se rallonge de 3 cm et est assorti de deux «Z» placés l'un en dessous de l'autre sur le côté gauche.

Pour Noël 2012, les CFF ont rendu un dernier hommage émouvant au papier «chaîne de montagnes». Les 29 000 collaborateurs ont en effet envoyé à leurs collègues et à leurs partenaires externes une carte de vœux au format A6, où la chaîne de montagnes brille comme dans l'original. Le logo train, bus et bateau, quant à lui, a été remplacé pour l'occasion par quatre rennes et un père Noël en traîneau. Dans le petit film de fin d'année (cff.ch/joyeusesfetes), un petit ange espiègle exécute une dernière danse sur le billet d'une voyageuse CFF. La carte de vœux n'était néanmoins valable que sur le traîneau du Père Noël, qui malheureusement ne circule pas selon l'horaire et part d'une gare inconnue. Par sécurité, la mention «cette carte n'est pas un titre de transport» a été ajoutée pour les profanes des trains CFF ou des bus VBZ.

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

Kathrin Schafroth, cheffe de projet Formation à l'UTP



Kathrin Schafroth

Pour pouvoir mener leurs usagers à destination de manière sûre et fiable, les transports publics ont besoin de collaborateurs bien formés et motivés au volant des véhicules, dans les ateliers et dans les centrales. La branche des transports publics s'engage depuis longtemps dans la formation et la formation continue et propose une large palette de possibilités de carrière professionnelle.

En tant qu'organisation du monde du travail, l'UTP propose aussi des offres de formation et assume par exemple l'organisation du nouvel examen professionnel pour les spécialistes en TP. En tant que cheffe de projet Formation, j'ai pour tâche de représenter l'UTP lors des travaux d'élaboration (et de développement) de ces offres ou de la création de nouvelles offres de formation servant l'intérêt de l'ensemble de la branche. Pour ce faire, je serai également responsable du suivi de la politique de formation et de l'élaboration des bases nécessaires au futur positionnement de la branche.

Née en 1967 à Zurich, j'ai grandi dans la même ville et y ai suivi des études d'histoire à l'Université. Après quelques années en tant que professeure d'histoire à Bülach, j'ai été responsable des projets de formation au bureau de l'égalité du canton de Zurich pendant 13 ans. Dans ce cadre, j'ai égale-

ment eu l'occasion de collaborer à des projets intercantonaux portant sur le choix professionnel et la planification de carrière. Cette collaboration interrégionale et intercantonale a été pour moi toujours très stimulante. C'est la raison pour laquelle je suis heureuse aujourd'hui de pouvoir travailler à l'UTP dans un contexte national et entretenir des contacts et des échanges à l'échelle suisse avec les entreprises de transports de divers secteurs. Durant mon temps libre, je parcours les quatre coins de la Suisse avec ma famille, à pied ou en TP, pour faire des randonnées ou à des fins culturelles. Je vois désormais les moyens de transport autrement qu'avec des yeux de passagère, ce qui est très palpitant.

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

Mobilité: gérer plus intelligemment plutôt que renoncer

La mobilité en voiture, en train, en bus ou en tram est arrivée à ses limites. Et ceci dans un pays qui dispose des infrastructures les mieux aménagées au monde. Les bouchons, le manque de places de stationnement ou les bus bloqués dans une colonne de voitures font déjà partie de notre quotidien. Les investissements record dans la route et le rail ne peuvent plus résoudre fondamentalement cette problématique. Que faire alors? Réduire les investissements? Augmenter les prix de la mobilité? Ou simplement passer à la vitesse inférieure? C'est à ces questions de fond que le Forum d'Oberhofen de l'UTP a tenté de répondre en décembre dernier. Et il a même trouvé quelques solutions porteuses d'avenir.

Comme l'intervenant Jürg Dietiker l'a expliqué au début du forum, Franz Kafka avait déjà évoqué ce dilemme central en 1922: «Où vas-tu ainsi sur ton cheval, maître?» «Je ne sais pas», dis-je, «juste partir d'ici, juste partir d'ici. Ne cesser de partir d'ici, c'est seulement comme cela que je pourrai atteindre mon but.» «Tu connais donc ton but?», demanda-t-il. «Oui», répondis-je, «je viens de le dire, partir d'ici, tel est mon but.»

Deux fois le tour du monde d'ici 2048?

Les chiffres pour «partir d'ici» parlent d'eux-mêmes. En 1950, au tout début du boom automobile, lorsque les voyages en avion étaient réservés aux gens aisés et que le train menaçait de manquer la correspondance pour l'ère du trafic individuel, les 4,7 millions de Suisses parcouraient 14,8 milliards de personnes-kilomètres (pkm). En 2010, ce chiffre se montait à 115,2 milliards pour près de 8 millions d'habitants,

auxquels s'ajoutaient les 36 milliards de pkm parcourus dans les airs. Par habitant, cela correspond à 3150 pkm en 1950 et à 18 900 pkm en 2010. Les chiffres ont donc été multipliés par 6 en 60 ans. Et, si l'on continue à cette allure, ils atteindront 71 200 pkm en 2048, presque deux fois la distance à parcourir pour faire le tour du monde (38 ans, facteur 3,8). «Juste partir d'ici» semble être notre but à tous. Mais il ne peut pas l'être. Premièrement, parce qu'un tel but n'a pas de prix, surtout dans un pays comme la Suisse où la route et le rail sont hautement subventionnés. Deuxièmement, parce que la mobilité engouffre les dernières réserves de terrain ou qu'elle ne peut plus se faire qu'en souterrain, ce que personne ne souhaite. Troisièmement, parce qu'elle absorbe une quantité considérable d'énergie pour des déplacements de loisirs ou des courses accompagnées, peu productifs sur le plan économique.



Le secrétaire général du DETEC Walter Thurnherr.

Le financement des TP sous pression de la concurrence

Les analystes de la manifestation excellentement conduite par Felix Walter (Ecoplan) étaient presque unanimes. Le secrétaire général du DETEC Walter Thurnherr a notamment démontré que la densité du trafic en Suisse atteignait des records non seulement sur le rail, mais aussi sur la route, la densité des autoroutes y étant deux fois plus élevée qu'en Allemagne, pays de la voiture par excellence (voir graphique). Peter Balastèr, suppléant du chef de la Direction de la politique économique du SECO, a secoué ses auditeurs avec son graphique sur les



L'une des deux rondes de discussion avec (de g. à d.): Peter Balastèr, (SECO), Hans-Kaspar Weber (canton de Zoug), Walter Thurnherr (DETEC), Jürg Dietiker, Felix Walter (Ecoplan).

indemnisés. Si «la desserte de base» dans les transports publics était aujourd'hui définie de sorte à n'offrir plus que quatre paires de courses subventionnées entre un lieu central situé en zone rurale, p. ex. Fischingen (TG), et le centre cantonal Frauenfeld, les indemnités publiques pourraient être réduites à 25 % environ du montant actuel. Aujourd'hui, le nombre de paires de courses pour cet exemple est de 18.

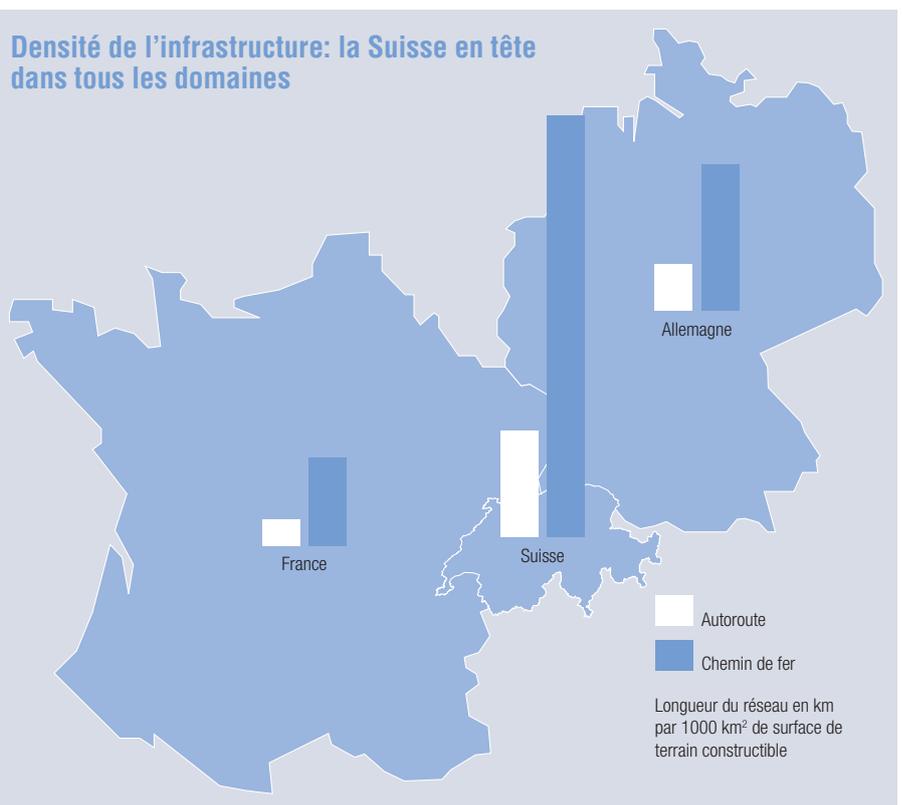
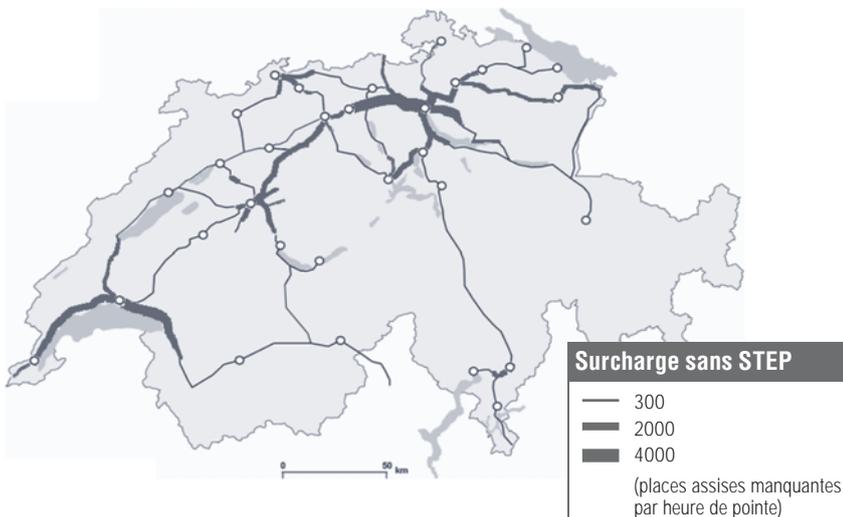
Karl Schwaar, suppléant du directeur de l'Administration des finances, s'est quant à lui montré soucieux de la croissance supérieure à la moyenne des dépenses des pouvoirs publics pour les TP, que seule la croissance du bien-être social vient battre. Les problèmes de financement de l'AVS et les pertes imminentes dans les impôts sur les sociétés pourraient très certainement réduire drastiquement la marge de manœuvre des pouvoirs publics dans le financement des TP.

Tarification progressive de la mobilité

Ni les intervenants comme Daniel Reymond, président de la Commission du trafic régional, ni les participants n'ont émis d'objection de fond à une participation croissante des usagers au financement des TP. Toutefois, conformément aux attentes, les avis divergent sur l'ampleur et la forme.

Toujours est-il que la nouvelle idée d'une «tarification progressive de la mobilité» n'a pas été rejetée de prime abord. Dans l'esquisse dressée par l'UTP, l'économie et la population disposent, sur le rail et sur la route, d'une mobilité de base à des prix modérés, analogue aux actuels 15 ct par personne-kilomètre dans les TP (+ 15 ct subventionnés) et 50 ct pour la voiture (+ 15 ct subventionnés). Pour les déplacements dépassant cette base, soit à partir de 10 000 à 12 000 km, les prix augmenteraient progressivement, comme pour les impôts. Quiconque voudrait voyager plus, devrait alors payer davantage.

Goulets d'étranglement sur le réseau ferroviaire en 2030



Conformément aux attentes, la Suisse a un réseau ferroviaire nettement plus dense que les pays voisins. La densité des autoroutes y est également beaucoup plus élevée si l'on considère la surface de terrain constructible, à savoir sans les montagnes et les lacs. Source: DETEC

Le modèle part du principe que l'utilisation excédante est aussi responsable des aménagements coûteux des gares, des autoroutes et des tronçons ferroviaires. Si les déplacements de la population correspondaient à une moyenne de 8000 km en voiture et de 6000 km en train/bus, on pourrait renoncer à la réalisation d'aménagements onéreux et aux coûts d'exploitation élevés causés par les problèmes aux heures de pointe. Pour le trafic routier, le modèle nécessite, à l'instar de toute forme de tarification de la

mobilité, un système d'enregistrement comme il en existe pour la RPLP avec les camions. Pour les TP, le système BIBO (autrefois appelé «Easy-Ride») – qui pourrait devenir une réalité vers 2020 – constituerait la solution idéale, déjà possible techniquement et donc peu coûteuse.

L'UTP doit faire plus dans le domaine de l'aménagement du territoire

De toutes ces discussions, Felix Walter a tiré une ligne directrice principale: les TP doivent eux aussi s'occuper davantage des questions d'aménagement du territoire. Cela reviendrait – pour l'UTP également – à devenir plus active et à

- permettre plus de hauteur et de densité dans les constructions en agglomération;
- n'autoriser la construction d'habitats qu'autour des lignes existantes;
- participer proactivement aux discussions dans les programmes d'agglomération;
- soutenir la révision de la loi sur l'aménagement du territoire;
- refuser de desservir les zones aux constructions dispersées.

Comme Jürg Dietiker l'a bien illustré avec une citation de Karl Valentin, la stratégie politique du «j'aurais bien voulu, mais je n'ai pas osé» est dans tous les cas à éviter.

Les présentations sont disponibles sur www.voev.ch/Forum_TP_2012.html.

Grosse affluence attendue au congrès mondial de l'UITP à Genève

Quatre mois avant l'ouverture du 60^e congrès mondial de l'UITP, le 26 mai à Genève, les chiffres annoncés témoignent du grand intérêt pour les transports publics. L'UITP et les tpg, entreprise hôte, représenteront les transports publics suisses sur un stand commun.

Quelque 2000 délégués provenant de 80 pays se retrouveront dans les halles de Palexpo pour le «60th World Congress and Mobility & City Transport Exhibition». A côté des nombreuses séances des différents organes de l'UITP, 250 entreprises issues de 37 pays présenteront leurs plus récents produits liés aux transports publics. La devise de cette 60^e édition du congrès mondial ne se laisse pas déchiffrer au premier coup d'œil: «i-MOVE 2.0» signifie qu'un doublement du nombre de passagers TP à l'échelon mondial d'ici 2025 ne sera possible que si un large éventail d'offres de mobilité confortable et facile d'accès est mis à disposition des voyageurs, avec l'aide d'applications web comprenant des modes de paiement et des informations de voyage pour le train, le bus, le covoiturage ou les vélos.

Une forte présence suisse

Il est évident que la Suisse, pays exemplaire en matière de TP, ne peut pas simplement se contenter d'accueillir un tel congrès. Outre les interventions de la conseillère fédérale Doris Leuthard et du pionnier de l'aéronautique Bertrand Piccard, de nombreux fabricants suisses

se présenteront aux 10 000 visiteurs attendus dans le cadre de la foire des TP suisses «suisetraffic». Celle-ci n'aura donc pas lieu comme d'habitude à Berne, mais sera intégrée au congrès mondial de l'UITP et réunira non seulement des membres de l'UITP comme les CFF, CarPostal, Stadler ou Furrer & Frey, mais aussi

l'association de branche Swissrail. De plus, le 28 mai sera la «Journée suisse». Différentes manifestations bénéficieront notamment de la présence de Peter Füglistaler, directeur de l'OFT, et de Mirjam Bütler, vice-directrice de l'UITP. Pour sa seconde candidature, Genève s'est imposée en 2009 contre six villes concurrentes. Le congrès mondial de l'UITP aura lieu pour la seconde fois en Suisse, après Lausanne en 1987. Vous trouverez toutes les informations, y compris les noms et horaires mis à jour, à l'adresse www.uitpgeneva2013.org

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

60th UITP World
Congress and Mobility
& City Transport
Exhibition



Horaires en affiches: le vernissage fait salle comble

L'UITP, RMS et CFF Historic reviennent sur l'histoire et l'importance de l'indicateur officiel et des horaires dans les TP suisses avec pas moins de 34 affiches exposées dans les locaux du Dählhölzliweg à Berne. «L'indicateur officiel et les horaires sont un exemple de la précocité et de la réussite avec lesquelles la Suisse a mis sur pied des transports publics intégrés», a souligné le directeur de l'UITP Ueli Stückelberger lors du vernissage qui a attiré de nombreux visiteurs le 15 janvier dernier. Barbara Imboden,

responsable des collections et de la bibliothèque chez CFF Historic, a expliqué comment les affiches des horaires de l'époque précédant la 1^{re} Guerre mondiale ont donné naissance aux affiches d'art des TP des cent dernières années. Et Hans Kaspar Schiesser, «conservateur» de l'UITP à ses heures perdues, a montré comment les chemins de fer ont conduit à l'uniformisation de l'heure en Europe et en Suisse, où l'organisation ancêtre de l'UITP a elle aussi joué un rôle. L'exposition peut être vue jusqu'à fin avril dans les bureaux de l'UITP au Dählhölzliweg 12 à Berne. Informations et documentation (en allemand uniquement) sur www.voev.ch/Expositionen_daffiches.html

Hans Kaspar Schiesser, maître de l'exposition annuelle d'affiches de l'UITP.

Mieux gérer les risques naturels grâce à l'outil de calcul «EconoMe-Railway»

Faut-il installer un filet de protection contre les chutes de pierres à tel endroit et pas à un autre? En quoi le remplacement des trains par des bus influence-t-il la rentabilité des mesures de protection? Jusqu'ici, il était difficile de répondre à ce genre de questions. C'est désormais possible avec le logiciel «EconoMe-Railway». Ce dernier permet en effet de calculer la réduction des risques par rapport aux coûts et d'évaluer les mesures et les combinaisons de mesures possibles.

La sécurité ferroviaire fait partie des grandes préoccupations de notre société. Les accidents et les dommages causés par des dangers naturels doivent être évités autant que possible. Or, comme les mesures de protection ne sont pas rentables dans tous les cas, on doit accepter un risque résiduel. En matière de sécurité d'exploitation ferroviaire, la responsabilité principale incombe aux sociétés de chemin de fer elles-mêmes, qui sont tenues de planifier et de réaliser les éventuelles mesures de protection requises. L'Office fédéral des transports (OFT) et l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) soutiennent les chemins de fer en leur octroyant des subventions et en leur fournissant les bases et outils nécessaires à cette fin.

EconoMe-Railway facilite la planification

Lorsque des problèmes de sécurité en relation avec des dangers naturels surgissent sur un tronçon de ligne, trois questions de base se posent: quelles sont les conséquences possibles? Quelles sont les conséquences acceptables? Quelles sont les mesures à prendre? La réponse à la première question réside dans une analyse des risques. Pour la deuxième, on évalue les risques sur la base des exigences en matière de

sécurité. Une planification intégrale des risques permet d'éliminer définitivement ces derniers ou au moins de les réduire. Dans la pratique, cette démarche est tout sauf simple et pose des exigences élevées aux exploitants ferroviaires, aux planificateurs et aux autorités. Cela nécessite non seulement de comprendre les processus des dangers naturels imminents, mais aussi de pouvoir établir des scénarios possibles et estimer les dommages en découlant.

Pour faciliter ces travaux, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) met à disposition l'outil «EconoMe-Railway», élaboré en collaboration avec l'Office fédéral des transports (OFT) et les sociétés de chemin de fer intéressées. Ce programme en ligne permet de répondre aux deux principales questions qui se posent lors de la planification de mesures de protection contre les dangers naturels: jusqu'à quel point le risque peut-il être réduit (efficacité du projet)? Quel est le rapport entre la réduction des risques obtenue et les coûts engendrés par les mesures prises (rentabilité du projet)? Le nouveau programme vient compléter le logiciel existant EconoMe 2.2, développé par l'OFEV notamment pour les zones urbaines.

Calcul des risques et de la rentabilité

Le calcul des risques et de la rentabilité est en principe très compliqué. Pour obtenir l'image la plus claire possible d'un risque, il faut fixer de nombreux paramètres et formules. EconoMe-Railway utilise 70 formules et plus de 3000 paramètres, qui ont été définis comme standards et conventions afin de pouvoir comparer les calculs entre eux. Les cas de dommages causés par les dangers naturels constituent la base. Pour les trains, EconoMe-Railway tient compte de la collision avec des matériaux déposés et des conséquences en découlant, ainsi que d'autres cas de dommages.

Les risques initiaux peuvent être réduits à l'aide de mesures de protection. Pour connaître leur effet sur les risques, il faut néanmoins disposer de connaissances d'expert, dont l'acquisition est souvent éprouvante et implique des coûts d'investissement élevés. Grâce à EconoMe-Railway, la réduction des risques annuelle calculée (en francs) peut être comparée aux coûts annuels d'investissement pour en déduire le rapport coûts-utilité, à savoir la rentabilité des mesures choisies. Les responsables de la planification ont donc la possibilité de comparer diverses mesures et combinaisons de mesures.

Accès à EconoMe-Railway via Internet

Les calculs peuvent être effectués directement sur Internet. Le programme mène l'utilisateur aux résultats en 11 étapes.

Il est également possible de lire des séries entières de données sur des interfaces définies. Chaque société de chemin de fer obtient à sa demande son propre accès protégé par un mot de passe. L'utilisateur peut uniquement voir et remanier ses propres projets.

Le programme est en cours d'adaptation de manière à pouvoir encore mieux répondre aux besoins spécifiques des praticiens et des exploitants ferroviaires. Pour toute information complémentaire ou demande de données d'accès, veuillez consulter le site www.econome-railway.admin.ch; pour obtenir des informations supplémentaires au sujet des dangers naturels, rendez-vous sur www.dangers-naturels.ch

Reto Baumann, Office fédéral de l'environnement (OFEV); reto.baumann@bafu.admin.ch

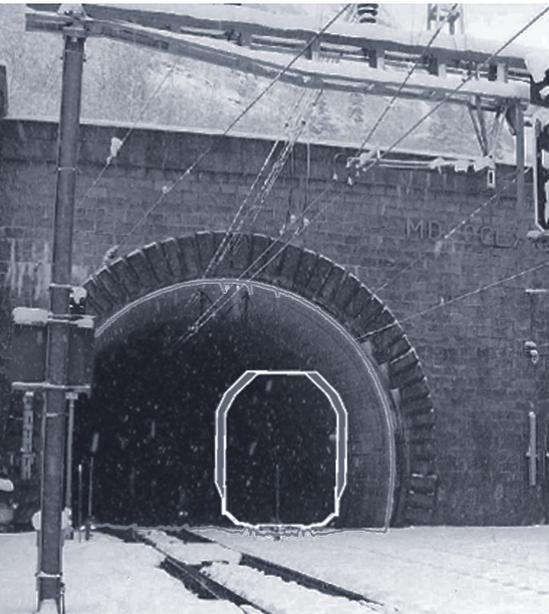
The screenshot shows the 'Projektfortschritt' (Project Progress) section of the EconoMe-Railway web application. It displays a table with 11 steps, each with an action, a worker, a date, and a status. The first 10 steps are completed, and the 11th step is the final project closure.

Aktion	Arbeitschritt	Bearbeiter	DatumZeit	Status
1. Projektdaten beschreiben	1. Projektdaten beschreiben	Winkler, Cornelia	18.01.11, 09:55:35	✓
2. Systembeschreibung	2. Systembeschreibung	Winkler, Cornelia	03.03.11, 11:15:32	✓
3. Gefahrenanalyse und Szenariodefinition	3. Gefahrenanalyse und Szenariodefinition	Winkler, Cornelia	06.04.11, 11:31:13	✓
4. Schadenpotential im Perimeter	4. Schadenpotential im Perimeter	Winkler, Cornelia	03.03.11, 09:41:08	✓
5. Konsequenzanalyse	5. Konsequenzanalyse	Winkler, Cornelia	25.01.11, 18:20:53	✓
6. Individuelles Risiko	6. Individuelles Risiko	Winkler, Cornelia	21.02.11, 14:48:31	✓
7. Definition der Massnahme	7. Definition der Massnahme			
8. Konsequenzanalyse nach Massnahme	8. Konsequenzanalyse nach Massnahme			
9. Individuelles Risiko nach Massnahme	9. Individuelles Risiko nach Massnahme			
10. Übersicht Risiken und Kosten	10. Übersicht Risiken und Kosten			
11. Projektabschluss	11. Projektabschluss			

Masque de saisie avec les 11 étapes vers l'élaboration de projet.

Nouvelle édition du règlement RTE Profil d'espace libre – voie normale

La 3^e édition du règlement R RTE 20012 «Profil d'espace libre – voie normale» entièrement remaniée a été publiée en décembre 2012. Le document complet présente de façon détaillée les prescriptions en matière de profil d'espace libre, formulées de manière assez générale dans les DE-OCF, en vue de leur application pratique.



Entrée de tunnel avec indication du profil d'espace libre d'une voie: image de la page de titre du RTE.

La 3^e édition du règlement R RTE 20012 «Profil d'espace libre – voie normale» définit la marge de manœuvre des gestionnaires d'infrastructures pour l'utilisation de l'espace autour d'une voie normale sans éclaircissements approfondis. CFF Infrastructure a déclaré ce règlement contraignant pour les CFF, qui l'appliquent déjà. La traduction du document en français est en cours et sera disponible dès le printemps 2013. Le document est à sa 3^e édition. Les principaux changements par rapport à la 2^e édition sont les suivants:

- Prise en compte de la modification de la zone du pantographe dans les DE-OCF et des répercussions sur la prescription relative à la hauteur libre des constructions au-dessus des voies.
- Prise en compte de la modification de l'homologation de série pour les bordures de quai P55 et P35 ainsi que de la nouvelle homologation de série pour les panneaux «Interdiction de traverser les voies».
- Indication des dimensions exactes (et non arrondies) dans les tableaux. La forme arrondie peut être utilisée dans l'étude de projet.
- Les tableaux des valeurs spéciales prennent

désormais en compte la prescription selon laquelle le dégagement d'évacuation doit rester vertical pour les voies en dévers. Leur utilisation est ainsi plus conviviale.

- Description des espaces de sécurité prévus pour les différents entraxes.
- Indication, là où cela est possible, des dimensions aussi bien dans le système d'axes de référence du profil d'espace libre que dans le système d'axes horizontal-vertical.
- Simplification des contenus considérés trop compliqués. Par exemple dans le paragraphe sur le trafic combiné.
- Remaniement complet du chapitre sur le profil d'espace libre pour les voies de raccordement.

Document spécifique à la voie métrique

Au cours de cette mise à jour complète, il a été décidé d'établir un document séparé pour les trains à voie métrique afin de mieux répondre aux besoins spécifiques en la matière. Il existera donc deux documents séparés sur le thème «profil d'espace libre», l'un pour la voie normale et l'autre pour la voie métrique. La 3^e édition du R RTE 20012 du 15.10.2012 se réfère exclusivement aux trains à voie normale. Le nouveau règlement R RTE 20512 «Profil d'espace libre – voie métrique» est en cours d'élaboration et sera publié au milieu de 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 spécialisé UTP / VSS

Interface rail – route

Assainissement des passages à niveau 2014

R RTE 25931 / SN 671 512

Documentation de base Passage à niveau

SN 671 520 Tracés parallèles rail – route

Nouvelles de la VSS et de l'OFROU

Nouvelles de l'UTP et de l'OFT

Jeudi, 21 mars 2013, 9h00 – 15h30

Oltten, Konferenzhotel Arte

Commission spécialisée 8 de la VSS Transports publics (FK8)

Commission d'experts 8.01 Bases TP, interfaces RTE (EK8.01)

Commission Technique et exploitation ferroviaire (CTEF) de l'UTP

Groupe d'experts Electrotechnique (GE ET)

Groupe de travail Passages à niveau (GT PN)

Communication de données moderne pour véhicules de TP

Les besoins en matière de communication des systèmes TIC embarqués à bord des véhicules de TP augmentent continuellement, et avec eux la nécessité de disposer d'une plateforme de communication solide, fiable et performante. Cela permet d'installer les nouvelles applications rapidement, simplement et à bon prix dans les véhicules routiers et ferroviaires.

Alors qu'autrefois ils fonctionnaient de façon autonome dans le véhicule lui-même, la plupart des systèmes embarqués sont aujourd'hui reliés en permanence à la centrale ou à d'autres partenaires de communication. Le groupe de travail «Communication de données Véhicules» (CDV) de l'UTP, composé de spécialistes issus d'entreprises de bus et de chemin de fer, a élaboré une spécification d'exigences en collaboration avec l'industrie. Ces dernières doivent permettre aux entreprises de transport de mettre en adjudication et d'acquérir une plateforme de communication qui réponde aussi aux exigences de demain.

Une plateforme de communication centralisée présente de nombreux avantages. D'une part, les coûts totaux d'acquisition et d'installation d'un système sont plus faibles lorsqu'un seul appareil doit être intégré. D'autre part, la gestion et l'exploitation d'une multitude d'appareils génèrent des coûts récurrents jusqu'à la fin de vie du système. Grâce à une plateforme de communication structurée, il est en outre possible de réagir rapidement et de manière flexible aux besoins variables des systèmes TIC, sans devoir remplacer toute l'installation.

L'objectif principal est de disposer d'une liaison mobile, qui bien souvent constitue aussi un goulet d'étranglement dans le débit de données. La couverture radio mobile actuelle des opérateurs

de réseau publics permet de transférer les données à moindre coût et rapidement entre le véhicule et la centrale. Pour cela, il est néanmoins crucial de connaître précisément les propriétés du réseau et les besoins des applications. Si, pour un service de WIFI public, on vise avant tout un débit de données maximal, la disponibilité et la sécurité peuvent alors devenir des critères décisifs pour le flux de données d'exploitation. La spécification d'exigences permet une conversion et une modification simples de la plateforme de communication.

Conséquence: WIFI pour les voyageurs

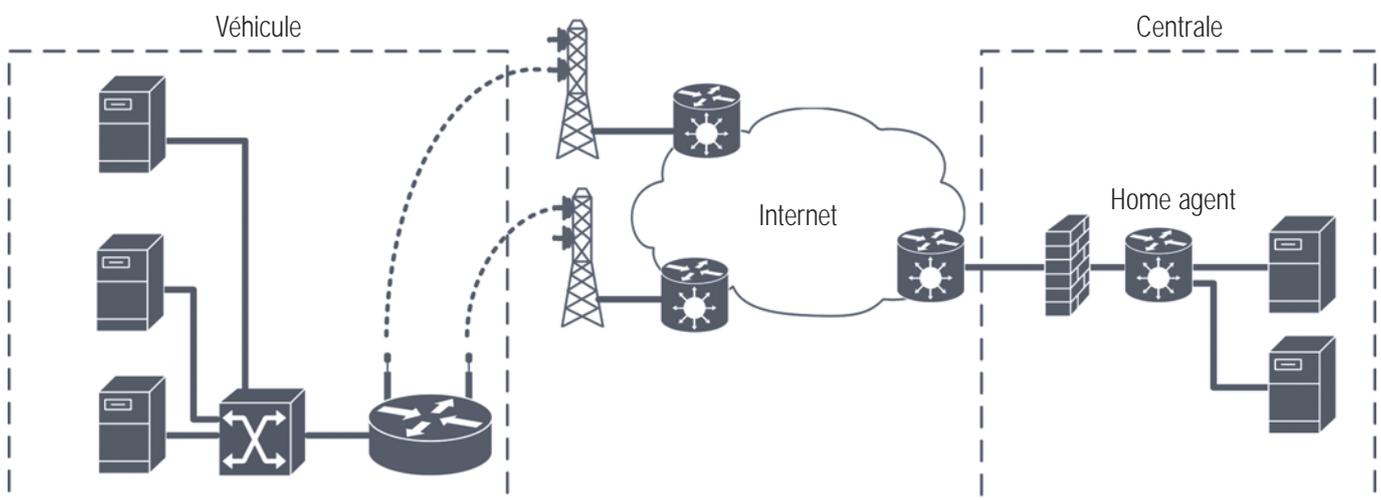
Equiper un bus ou un train d'une connexion Internet à large bande revient en fin de compte à faire profiter les passagers d'un service de WIFI public leur permettant d'envoyer et de recevoir des e-mails ou de surfer sur Internet tout en voyageant. Ce service fonctionne comme une zone WIFI dans un hôtel, un café ou un aéroport. Le WLAN public se fonde sur une connexion Internet à large bande, possible avec le routeur mobile de la spécification élaborée.

Les systèmes acquis doivent avoir une durée de performance bien plus longue que l'espérance de vie de l'électronique des usagers. Il faut donc tenir compte du modem installé dans les produits finis, car les standards de radio mobile évoluent rapidement. Les protocoles et les fonc-

tions les plus modernes aujourd'hui doivent être soutenus de sorte que le taux de données obtenu demain reste acceptable. Enfin, pour assurer une performance optimale pendant plusieurs années, la spécification exige que la plateforme de communication soit équipée des fonctions établies les plus récentes (LTE inclus).

Vous trouverez des informations détaillées et la spécification (en allemand uniquement) dans l'Extranet de l'UTP sur: www.voev.ch/Informationen_AG_DFK.html

Olivier Hugi, chef du GT CDV, olivier.hugi@sbb.ch



Aperçu du système de communication des données.

Le baron et sa «douce»

Il existe toute une série de bandes dessinées consacrées aux avions et aux voitures (de course). Le chemin de fer, quant à lui, se contente généralement de faire figure de moyen de transport romantique dans des ouvrages nostalgiques. Mais avec «12 – La Douce», le grand maître belge François Schuiten a peut-être produit la plus belle ode au chemin de fer qu'ait connu la BD.

Le contexte politique est presque actuel, bien que l'intrigue se joue à la fois dans les années 1930 et dans le futur: les eaux envahissent peu à peu la Terre, engloutissant des villages et des voies de chemin de fer. Les mots d'ordre politiques sont économie et libéralisation. Les tronçons de chemin de fer coûteux doivent être remplacés par des téléphériques (visiblement) moins onéreux, qui survolent les eaux, s'étendent sur des centaines de kilomètres et peuvent aussi transporter des marchandises lourdes. Il existe même des gares de triage pour téléphériques. Les voitures ne roulent plus, elles rouillent ou sombrent dans des cimetières de ferraille, tout comme les vieilles locomotives.

La 12 aux Belges, le Crocodile aux Suisses

C'est l'une de ces locomotives que le drôle de mécanicien Leon Van Bel s'est mis en tête de sauver. Il s'agit naturellement de la belle «Atlantic» de Type 12, la Douze ou la «Douce», comme on l'appelle dans le langage courant, dont la SNCB en Belgique acquit six exemplaires dès 1936. Van Bel parvient à réaliser son plan. Avec l'aide de ses collègues, il transforme sa cour intérieure pour y cacher une machine volée, ce qui semble alors n'intéresser personne. Mais lorsqu'une jeune voleuse surprise en train de dérober des métaux rares se retrouve en danger, Van Bel intervient et sauve la jeune fille. Victime de vengeance, il est ensuite dénoncé: on découvre «sa» locomotive, «sa douce» comme il l'appelle, et on l'envoie au trou. Lorsqu'il sort de prison, le temps du chemin de fer est définitivement révolu, les villes et les régions étant reliées par un gigantesque système de téléphériques. A bord d'une cabine cargo vide, notre héros part à la recherche de la dernière locomotive du Type 12, et tombe à nouveau sur la voleuse. Bien qu'elle soit sourde-muette, tous deux forment une équipe parfaite digne d'un road movie, échappant aux contrôles

et trouvant l'eau et les réserves nécessaires à un voyage en train interminable. Nous ne dévoilerons pas la fin... il faudra lire la BD pour la connaître.

Une histoire de locomotive romantique, à l'instar de La Belle et la Bête

L'auteur des quelque 80 pages de bande dessinée en noir et blanc est aussi connu en Belgique qu'Emil en Suisse. François Schuiten (*1956) a déjà publié plusieurs douzaines d'albums, dont la série des «Cités obscures», qui en est déjà à son 17^e volume, avec des dessins d'architecture fantastiques. Issu d'une famille d'architectes, Schuiten possède un sens évident de l'art déco, se livrant à des réflexions sur l'aménagement des espaces dans chacune de ses œuvres. Dans son dernier album, il a même mis en scène une discussion sur la politique des transports dans le dépôt des chemins de fer. Les téléphériques ont pris le dessus sur les locomotives à vapeur, puisque c'est bien d'elles dont il est question dans «12 – La Douce». «C'est le monde moderne de la traction», argumente un collègue de Van Bels. «Tout va changer maintenant. On va pouvoir travailler proprement, plus confortablement.» Et un peu plus tôt au sujet des avantages des téléphériques: «C'est quand même moins coûteux. Moins d'expropriations, moins de ponts, de tunnels».

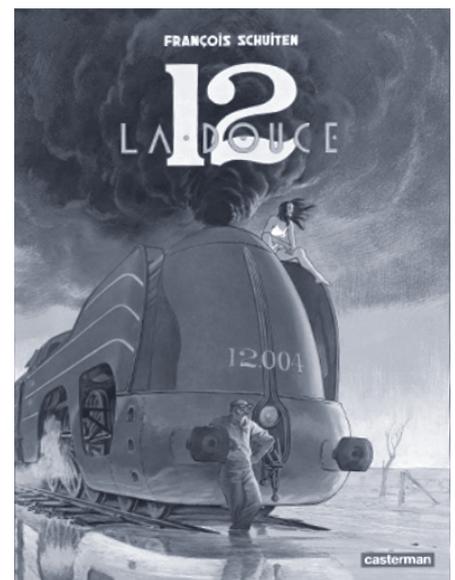
L'album dédié à la locomotive à grande vitesse, qui atteint tout de même les 160 km/h en 1936, est une véritable ode à ces véhicules. Si Schuiten n'avait pas été belge, mais suisse, il aurait sans doute rendu hommage au «Crocodile». Franz Zumstein a d'ailleurs consacré à ce dernier quelques pages du volume IV de sa série «Himmelsstürmer» («Les conquérants du ciel»).

Détails pour les fans

Généralement associé à son ami d'école Benoît Peeters, Schuiten n'est pas qu'un dessinateur de BD. Il a également réalisé la décoration de sta-

tions de métro à Paris et à Bruxelles et travaille à l'aménagement du futur musée des trains dans la capitale belge, où la dernière Atlantic de type 12 occupera bien entendu une place de choix. La locomotive et sa technologie sont décrites en détail en annexe de la bande dessinée. Dans le pays de Tintin, Schuiten est pour ainsi dire un aurochs de la BD, une espèce de héros national, élevé au rang de baron par l'Etat en 2002. Si l'UIC remettait une telle distinction, celle-ci irait très certainement à l'auteur belge.

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



François Schuiten

12 – La Douce

2012; éditions Casterman, 81 pages, 31.40 CHF; détails en 3D sur www.atlantic12.de

Autre recueil d'ouvrages de BD dédiés au chemin de fer: Jack Chaboud/Dominique Dupuis: «Quai des Bulles – Le train dans la bande dessinée»; 1985; éditions la vie du rail; 222 p.; épuisé, mais encore disponible en occasion sur les portails d'échange en ligne.

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

Avril 2013