

voyage



VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

5 | 2013 | novembre
Informations de l'Union

© PHB



Bien qu'au premier plan, le fonctionnement des TP semble aller de soi, les projets TP actuels révèlent la complexité qui se cache derrière.

Nouveau site Internet de l'UTP 4

L'UTP et Remontées Mécaniques Suisses ont complètement refait leurs sites Internet pour les rendre clairs et modernes. Visitez-les!

Du nouveau dans la formation 5

Alors que plusieurs nouvelles formations et formations continues sont prêtes à être lancées, 15 spécialistes des TP ont reçu leur CFC à Spiez.

L'organe de gestion du Service direct s'appelle «ch-direct» 8

L'organe de gestion du Service direct reprend le nom qu'il portait jusqu'en 2011: «ch-direct». Ses tâches restent inchangées.

Merci

La troisième édition du colloque de l'UTP «Un pas dans l'avenir des TP» aura lieu à la mi-décembre avec pour titre «Regard sur les projets centraux des transports publics dans le domaine Vente et distribution» (www.utp.ch/avenirTP). Un signe qui montre que de nombreux projets sont en cours et doivent être coordonnés, ce qui est uniquement possible grâce au soutien de nombreux collaborateurs des entreprises de transport.

Le «Futur système de prix des TP suisses» (ZPS), par exemple, est en route depuis environ cinq ans, la «Carte TP» depuis bientôt une année. Et ce ne sont pas les seuls projets en cours. Garder une vue d'ensemble dans ce domaine représente donc un défi. Il m'importe que nous parvenions à coordonner les différents projets entre eux et que nous gardions à l'esprit les besoins de nos clients. Je suis convaincu que nous devons leur proposer des projets clairs et bien coordonnés, ce qui demande un grand engagement.

Il est donc temps de dire merci. Merci à tous les collaborateurs de nos entreprises membres qui, à côté de leur travail, s'engagent pour un pour plusieurs de nos projets ou au sein des commissions de l'UTP, participent à des séances, assurent la concertation interne auprès de leur employeur et contribuent à l'élaboration de solutions

et de compromis. Les personnes directement impliquées doivent avoir une énorme motivation et parfois beaucoup de patience, car quasiment tous les projets de TP en cours se caractérisent par leur complexité. Il n'est pas difficile d'écrire une idée sur une feuille, tandis que la mettre en pratique, en tenant compte de la faisabilité et des structures existantes, s'avère complexe et parfois difficile dans les TP suisses, car les besoins et les contextes sont divers.

La collaboration interne à la branche se développe, également à travers la Commission pour la formation dont la création a été décidée lors de l'AG 2013. Cette commission chapeautant l'ensemble de la branche permet désormais de coordonner et de prioriser les questions stratégiques et de préparer les dossiers relatifs à la formation à l'intention du comité.

Pour votre participation à la collaboration interne à la branche, pour votre compréhension envers la coordination et la recherche de consensus au sein de la branche, parfois fastidieuses, et le maintien au premier plan de la clientèle, je veux vous dire merci.

Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP

Sommaire

Nouvelle venue à l'Union des transports publics	2
Nouveaux venus chez ch-direct	2
Campagne OUI à FAIF «La Suisse a besoin de transports publics performants»	3
Feu vert quasiment assuré pour le corridor à 4 mètres	4
Formation initiale d'électriciens de réseau Lignes de contact: compte à rebours lancé	5
Nouveau CFC de spécialiste en mobilité transports publics	6
La formation en bref	6
Réforme des chemins de fer 2.2, directive sur l'interopérabilité et la sécurité	7
Cours d'introduction au Service direct	8

Nouvelle venue à l'Union des transports publics

Laura Schmid



Depuis septembre, je travaille comme collaboratrice scientifique en politique des transports au sein de la division Transports publics. Succédant à Hans Kaspar Schieser, j'assure le secrétariat des commissions Trafic marchandises, Infrastructure et Trafic touristique. En tant que collaboratrice scientifique en politique, je suis l'évolution de la politique des transports en Suisse. Je traite également les dossiers de politique des transports et rédige des réponses aux consultations et auditions ainsi que des prises de position de l'association dans ce domaine. Née à Viège en Valais, j'ai passé mon enfance et mon adolescence dans divers lieux de Suisse. J'ai fait mes études en sciences politiques à Berne et passé un semestre à Lyon. A côté de mes études, j'ai travaillé comme assistante

auxiliaire à l'institut de l'université, où j'ai participé à plusieurs projets scientifiques. Avant de commencer à l'UTP, j'ai travaillé pendant un an et demi au WWF Suisse, dans le secteur Politique. Cet emploi m'a permis d'acquérir de l'expérience dans le domaine des affaires publiques, d'approfondir mes connaissances sur les mécanismes de la politique nationale et de me constituer un réseau au sein des décideurs et des organisations. Du point de vue du contenu, les transports publics sont un monde nouveau pour moi. Je me réjouis donc d'aborder les TP sous une nouvelle perspective et de nouer des contacts avec les différentes entreprises de transport.

En tant qu'usagère du trafic, je circule le plus souvent à vélo, sauf en cas de très fortes chutes de neige. Pour les plus longues distances, je prends le train ou le car postal.

laura.schmid@utp.ch, 031 359 23 44

Nouveaux venus chez ch-direct

A venir

Judi 28 novembre 2013
Colloque destiné aux cadres techniques et aux spécialistes des véhicules 2013
 Lieu: Renens

Mardi 10 décembre 2013
Un pas dans l'avenir des TP
 Lieu: Kursaal, Berne

Mercredi 21 et jeudi 22 mai 2014
Colloque spécialisé de la Commission Technique et exploitation bus (CTEB) avec grande exposition
 Lieu: Forum Fribourg

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

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

Didier Burgener



Didier Burgener a rejoint le secteur Gestion des tarifs comme chef de projet le 15 octobre 2013. Cet historien de 28 ans est un fin connaisseur des transports publics – en théorie et en pratique. Poursuivant ses études après une formation de médiamaticien, il a travaillé comme agent de train pour les Matterhorn Gotthardbahnen et a écrit son mémoire de master sur les causes de la montée de la mobilité durant la Seconde guerre mondiale.

Avant de commencer à l'UTP, Didier Burgener a effectué un stage au service de presse de l'OFT. Ce fan des chemins de fer se réjouit de travailler activement au développement du système des TP et de participer à la conception de projets d'avenir. Son activité se concentrera principalement sur l'information à la clientèle et l'introduction de la carte TP.

Thomas Habisreutinger



Thomas Habisreutinger travaille comme chef de sous-projet dans le secteur Distribution depuis le 1^{er} octobre 2013. A 44 ans, cet ingénieur électricien et diplômé en gestion d'entreprise dispose de connaissances dans diverses branches et a notamment travaillé chez Swisscom, chez SIKa ainsi qu'à l'aéroport de Zurich. Ce spécialiste en informatique vient renforcer les compétences techniques de ch-direct et participera aux commissions et groupes de travail Distribution et IT ainsi qu'au développement de l'ensemble des systèmes TP. Il se réjouit de pouvoir participer à la conception de l'avenir des transports publics.

Dans son temps libre, Thomas fait beaucoup de sport, s'intéresse à l'art et à la culture et fait des tours à moto.

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

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

L'UTP et la LITRA mènent ensemble la campagne en faveur du projet FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire), sur lequel le peuple votera le 9 février 2014. Il est important que les membres de l'UTP soutiennent aussi activement le projet – nous vous expliquons ici comment.

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

FAIF fait avancer toute la Suisse. FAIF englobe des projets ferroviaires dans toutes les régions de Suisse. Le pays tout entier est relié par des transports publics (TP) de qualité profitant à tous. C'est précisément pour cette raison que l'ensemble des cantons, le Conseil fédéral et le Parlement se sont prononcés pour FAIF.

FAIF garantit un aménagement bien pensé et un entretien assuré. Les projets d'aménagement décidés par le Parlement permettent d'éliminer les principaux goulets d'étranglement sur le réseau ferroviaire dans toute la Suisse. L'entretien du réseau ferroviaire et la sécurité seront renforcés grâce à FAIF.

FAIF crée des places de travail et stimule la croissance économique. Les TP sont le moteur de l'économie. Chaque jour, des millions de personnes les utilisent pour se rendre à leur travail. Cet avantage ne peut être conservé qu'à travers des investissements ciblés. Les transports pu-

blics font eux-mêmes partie de l'économie: ils représentent plus de 100 000 places de travail en Suisse. En disant oui à FAIF, nous consolidons cet atout.

FAIF ménage le paysage et l'environnement. La mobilité croît. Les TP concentrent la mobilité et nécessitent donc moins d'espace. Ils consomment moins d'énergie et produisent moins de CO₂ que le trafic individuel. En disant oui à FAIF, nous disons oui au développement durable.

FAIF garantit un financement sûr et équitable. Le projet FAIF garantit le financement des transports publics à long terme. Ce financement est équitable: quiconque profite des TP paie sa part. C'est la raison pour laquelle l'ensemble des cantons, le Conseil fédéral et le Parlement se prononcent en faveur de FAIF.

FAIF permet d'éliminer les goulets d'étranglement et les lacunes dans le réseau ferroviaire. Les gens sont toujours plus nombreux à utiliser les transports publics dans leurs loisirs ou pour se rendre à leur lieu de travail. Il en résulte des goulets d'étranglement, qui rendent un aménagement ciblé nécessaire. FAIF crée plus d'espace et plus de liaisons dans le trafic ferroviaire, et garantit la disponibilité des capacités dans le trafic marchandises.

FAIF veille à ce que la Suisse reste mobile. En Suisse, 3,7 millions de personnes pendulent chaque jour entre leur domicile et leur lieu de travail, un grand nombre d'entre elles le faisant en transports publics. Cela nécessite un réseau de transport performant sur le rail et sur la route. FAIF franchit un pas important dans cette direction.

La campagne sera officiellement lancée durant la première quinzaine de décembre. D'ici là, il est très important d'informer les collaborateurs et collaboratrices.

- L'appel est destiné à tous les collaborateurs des transports publics. L'UTP est ancrée dans toutes les régions – grâce à vous.
- Vous êtes des porte-parole crédibles en faveur du OUI à FAIF.
- Nous comptons sur votre engagement! Organisez des événements dans votre région ou proposez-vous en tant qu'intervenant.
- Nous vous offrons notre soutien à travers du matériel de campagne et un service de conseil.

Voici les outils que l'UTP met à votre disposition:

- Prospectus f/d à distribuer aux collaborateurs et à la clientèle
- Site Internet – informatif, convaincant, avec calendrier
- Téléchargez notre bannière Internet et intégrez-la à votre propre site Internet
- Complétez votre signature e-mail par notre slogan: vous pouvez également les télécharger sur le site Internet
- Mettez vos médias «maison» à notre disposition
- Organisez des séances d'information et invitez les médias à y participer
- La valise de l'ambassadeur: présentation standard, argumentaire «Questions et réponses», fiches d'information, etc.

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

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

HOME CONTACT NEWSLETTER DE FR

La Suisse a besoin de transports publics performants

NEWS FAIF PROJET FAIF ARGUMENTS PARTISANS MATÉRIEL D'INFORMATION

f s

News FAIF

15 OCT

La Suisse entière s'engage en faveur du projet FAIF!

C'est définitif: la Suisse votera le 9 février 2014 au sujet du projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Un...

30 JUN

L'UTP et la LITRA mènent une campagne en faveur de FAIF

L'UTP et la LITRA ont décidé de mener une campagne commune en faveur de FAIF. La campagne est également ouverte à d'autres partenaires.

Outre des arguments et des actualités, le site de FAIF fournit aussi des modèles pour vos actions.

Nouveaux sites Internet de l'UTP et de Remontées Mécaniques Suisses

Après plus d'une année de préparation, les nouveaux sites Internet de Remontées Mécaniques Suisses (le 23 octobre) et de l'UTP (ces jours-ci) ont été mis en ligne. Ces deux sites modernes et épurés ont été développés et réalisés par Comvation (Thoune) en collaboration avec une équipe de projet interne.

L'apparence n'est pas la seule nouveauté des deux sites Internet: les «coulisses» sont également complètement nouvelles avec le système de traitement des données «Content Management System» (CMS).

Le projet a traversé les étapes de la stratégie en ligne, des groupes-cibles, du concept de navigation et du concept de site pour arriver au webdesign. Il était clair dès le début que les pages existantes n'allaient pas toutes être reprises telles quelles dans le nouveau design et que l'on conserverait les domaines accessibles au public et ceux protégés par mot de passe pour les membres et les différents organes de l'Union. Il est également évident qu'un site n'est jamais tout à fait «fini» et qu'il sera continuellement optimisé, a fortiori après une refonte.

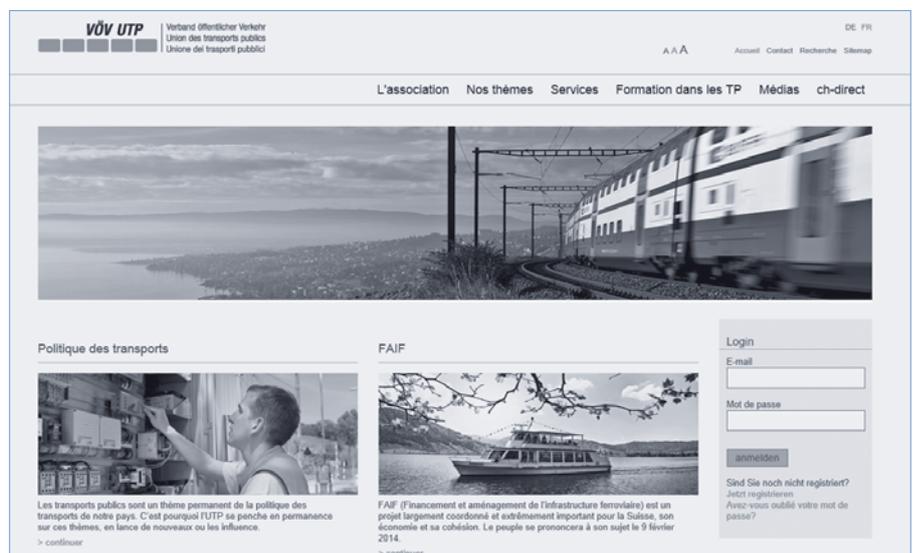
Le nouveau site Internet de l'UTP (www.utp.ch) renferme désormais une bourse de l'emploi qui permet aux membres de proposer des postes vacants, classés par régions et domaines professionnels. La «Newsletter-Box» permet de s'abonner facilement aux newsletters sou-

haitées dans les différentes langues. Enfin, le nouveau site est conçu de manière à reconnaître automatiquement si l'accès a lieu depuis un mo-

bile, ce qui rend la lecture aisée également sur un smartphone ou une tablette.

A vous maintenant d'utiliser cet outil – et avant tout le domaine interne, l'une des prestations destinées à nos membres. Nous vous souhaitons une bonne navigation sur les nouveaux sites et nous recueillons volontiers vos remarques sur le formulaire de réactions en ligne.

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



Le nouveau site Internet de l'UTP: plus léger, logique et clair.

Feu vert quasiment assuré pour le corridor à 4 mètres

Le Conseil des Etats a approuvé la mise à disposition des moyens destinés à l'aménagement du tronçon ferroviaire nord-sud pour une hauteur aux angles de 4 mètres. Concernant le financement, la Chambre haute s'est prononcée contre une participation de la route. L'objet passera devant le Conseil national durant la session d'hiver (dès le 25 novembre 2013).

Le message du Conseil fédéral relatif à la construction et au financement d'un corridor de 4 m sur les tronçons d'accès à la NLFA du Gothard vise à obtenir un corridor ferroviaire continu d'une hauteur aux angles de 4 m sur l'ensemble de l'axe du Gothard, de Bâle à Chiasso Ranzo, seule façon de permettre à la NLFA de déployer tous ses effets. A cette fin, le Conseil fédéral propose des mesures de construction en Suis-

se, comme des adaptations de profil dans des tunnels et la suppression d'obstacles au profil (passages supérieurs, installations de signaux et marquises de quais). Ces travaux en Suisse sont estimés à 710 millions de francs.

De plus, le Conseil fédéral doit recevoir la compétence de conclure avec l'Italie un contrat de cofinancement de mesures d'aménagement sur sol italien. Cet engagement est budgétisé à

230 millions de francs. Lors de la session d'automne, le Conseil des Etats a suivi la majorité des propositions du Conseil fédéral. Il a cependant décidé d'élargir le champ d'application de la loi à l'axe du Lötschberg et a donc augmenté de 50 millions de francs le crédit global afin de traiter les deux axes à égalité. La Chambre des cantons ne veut néanmoins pas prélever de fonds dans les caisses de la route. Le Conseil fédéral propose le financement suivant: les moyens doivent provenir pour deux tiers du fonds ferroviaire (FTP), respectivement du futur Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), et pour un tiers du financement spécial pour la circulation routière.

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

Formation initiale d'électriciens de réseau Lignes de contact: compte à rebours lancé

Dès le lancement de la formation en août 2014, les électriciens de réseau pourront obtenir un certificat fédéral de capacité CFC dans le domaine spécifique Lignes de contact. Les bases légales, à savoir l'ordonnance sur la formation (Orfa) et le plan de formation, ont été approuvées le 30 mai 2013 par le Secrétariat d'Etat à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI, anciennement OFFT) et entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2014.

La formation professionnelle initiale (apprentissage) doit en premier lieu aider les entreprises membres de l'UTP à recruter du personnel qualifié et des futurs cadres pour la construction et l'entretien des lignes de contact. Les CFF, le BLS et le constructeur Furrer + Frey ont déjà mandaté la communauté de formation login pour le recrutement et la formation de nouveaux électriciens de réseau dès 2014. D'autres entreprises, comme les TL à Lausanne, ont l'intention de passer à la formation des électriciens de réseau au plus tard dès 2015.

Les électriciens de réseau chargés de la construction et de l'entretien des installations aériennes et en câbles (pour la transmission de signaux de données ou les installations de sécurité des chemins de fer, etc.) propres aux

entreprises sont formés dans le domaine spécifique Télécommunication. Pour les grandes entreprises de chemin de fer, ce dernier constitue un bon point de départ pour garantir la relève. Comme alternative à la formation complète et autonome au sein d'une seule et même entreprise, nous conseillons aux entreprises désirant former des électriciens de réseau d'examiner la possibilité de s'organiser en communauté de formation (au sein de la branche des transports publics, auprès de login).

Lancement en cours

Il n'y a pas de formation sans formateurs. Ceci vaut également pour les électriciens de réseau. Nous recherchons des enseignants pour les cours interentreprises et l'école profession-

nelle. Les personnes intéressées sont priées de s'annoncer à l'UTP. Actuellement, plus de 50 personnes travaillent à l'élaboration des documents de cours pour les trois lieux de formation entreprise, cours interentreprises et école professionnelle.

Au niveau supérieur, il existe déjà deux formations continues pour les électriciens de réseau: l'examen fédéral professionnel de spécialiste de réseau et l'examen fédéral professionnel pour le diplôme de maître électricien de réseau.

Les deux cours préparatoires et les examens vont être adaptés ces prochaines années à la nouvelle structure de la formation initiale, cela signifie que les domaines spécifiques Télécommunication et Lignes de contact vont être intégrés aux formations et aux examens.

Renseignements complémentaires

www.utp.ch/electricien-ne-de-reseau
www.strom.ch/fr/domaines-specialises/formation/formation-professionnelle.html
www.login.org/fr/places-dapprentissage/professions/electricien-ne-de-reseau/

urs.strebel@utp.ch, 031 359 23 42

15 professionnels ont reçu le brevet fédéral de «spécialiste en TP»



Après 18 mois de formation, la deuxième volée de spécialistes en TP a passé avec succès l'examen fédéral professionnel. Les 15 nouveaux spécialistes (sur la photo) ont reçu leur brevet fédéral des mains de l'UTP à Spiez.

Nouveau CFC de spécialiste en mobilité transports publics

Une équipe composée de collaborateurs issus du secteur exploitation de diverses entreprises de transport a travaillé ces derniers mois à l'élaboration des documents de base pour la nouvelle formation de spécialiste en mobilité transports publics.

Ces documents font l'objet d'une consultation interne à la branche jusqu'à mi-janvier.

La garantie de la relève va constituer un grand défi ces prochaines années, les transports publics sont aussi concernés. Recruter des jeunes gens dans les TP dès le début de leur carrière professionnelle, tel est le but de la nouvelle formation initiale. Celle-ci met l'accent sur l'acquisition de compétences des secteurs clé de l'exploitation dans les transports publics, à savoir la planification et la répartition ainsi que la prise en charge de la clientèle. Elle vise les jeunes gens désirant un travail axé sur la pratique, dans un environnement nécessitant des aptitudes d'organisation et d'exécution et où le contact avec les usagers est central.

En automne 2012, le comité de l'UTP avait décidé de lancer les travaux d'élaboration d'une nouvelle formation de la branche. Après avoir reçu le feu vert de la Confédération au printemps 2013, l'équipe de projet a esquissé le plan de formation et l'ordonnance sur la formation, bases essentielles de ce projet. Le plan de formation a été élaboré par un groupe de projet composé de représentants issus de différents secteurs dans diverses entreprises de transport. Le groupe de travail a défini les compétences opérationnelles et les objectifs évaluateurs des trois lieux de formation entreprise, école professionnelle et cours interentreprises. Sa tâche consistait à formuler les compétences de manière à obtenir une formation initiale diversifiée

et utile à tous les secteurs des transports publics, à savoir le trafic local, régional et longues distances, sur la route comme sur le rail.

Les futurs spécialistes en mobilité transports publics prendront en charge les usagers dans les trains, les bus et les trams ainsi que dans les gares et aux arrêts, ils exerceront des activités d'assistance dans la planification à moyen terme du personnel et des véhicules et participeront à la planification à court terme de l'affectation du personnel dans la gestion des incidents et des dérangements. Au début de leur formation, les apprentis devront choisir entre deux orientations pour la 3^e année: Planification ou Agent-e de train. En fonction de leur choix, ils travailleront dans la planification à moyen et long terme du personnel et des véhicules d'entreprises de bus et de chemin de fer, ou aussi dans les trains du trafic longues-distances.

Pour couvrir tous les objectifs évaluateurs, la formation se déroulera selon un système de rotation entre les différents secteurs, ce qui permettra aussi aux petites entreprises de transport de former des apprentis.

Une fois leur CFC en poche, les spécialistes en mobilité transports publics travailleront, suivant leur orientation, dans la planification et la répartition, comme agents de train, dans les centrales d'intervention ou dans la gestion des dérangements. Plusieurs possibilités de carrière

s'offriront à eux, comme des tâches de spécialistes ou de cadres dans l'exploitation, le service de circulation ou l'administration. Au niveau supérieur, deux qualifications leur seront proposées: l'examen pour le brevet de spécialiste en transports publics et l'examen professionnel supérieur de manager en transports publics.

Le plan de formation et l'ordonnance sur la formation ont été envoyés en consultation à toutes les entreprises de transport. Celles-ci sont priées de remplir le questionnaire électronique d'ici à la mi-janvier 2014.

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

Spécialistes en mobilité transports publics – la nouvelle formation initiale en bref

- formation de 3 ans avec certificat fédéral de capacité (CFC)
- orientation Planification ou Agent-e de train en 3^e année (décision au début de la formation)
- conditions: niveau supérieur ou moyen du degré secondaire 1; intérêt pour les transports publics, sens de l'organisation, goût pour la technique, sens du contact avec la clientèle
- formation avec système de rotation entre divers domaines et/ou entreprises de transport
- cours interentreprises (CI) chez login formation professionnelle
- cours dans une deuxième langue nationale et en langue anglaise (accent sur les connaissances orales)
- lancement prévu en août 2015

La formation en bref

Nouvelle formation pour les bus «accompagnateur/trice de nouveaux conducteurs»

La dernière née des formations de l'UTP dans le domaine des bus porte le nom singulier d'accompagnateur/trice de nouveaux conducteurs. Cette nouvelle offre s'adresse aux conducteurs de bus appelés à introduire les nouveaux collaborateurs au sein de l'entreprise. Le cours est conçu selon le principe du sandwich. Les participants se préparent au cours dans leur entreprise. Durant la première journée de cours, ils s'occupent intensivement de nos clients ainsi que de leur propre rôle en tant que formateurs et représentants de l'entreprise. Le chargé de cours leur donne une structure qui leur montre comment organiser

l'instruction des nouveaux collaborateurs, ils esquissent des situations et des règles de trafic et font des exercices pratiques.

Le premier cours a eu lieu en septembre/octobre 2013. Le concept a fait ses preuves et ne nécessite que de tous petits réglages. D'autres cours seront proposés en 2014, la demande étant importante.

Dix nouveaux contremaîtres de voies ferrées

Onze candidats se sont présentés cette année aux examens de contremaître/contremaîtresse de voies ferrées en septembre. Après avoir réussi l'examen écrit et l'examen oral, dix d'entre

eux ont reçu leur brevet fédéral le 15 novembre 2013, en même temps que les contremaîtres de construction de routes.

Cours préparatoire de contremaîtres de voies ferrées en Suisse romande

Un cours préparatoire à l'examen professionnel de contremaître/contremaîtresse de voies ferrées a commencé en Suisse romande en automne 2013. La plupart des participants travaillent pour les CFF. Les examens finaux auront lieu en 2016. Le prochain cours est prévu pour 2015.

urs.strebel@utp.ch, 031 359 23 42

Réforme des chemins de fer 2.2, directive sur l'interopérabilité et la sécurité

Dans le cadre de la Réforme des chemins de fer 2.2, l'Office fédéral des transports (OFT) reprend les directives européennes sur l'interopérabilité et la sécurité dans le domaine ferroviaire. En application de ces dernières, certaines modifications d'ordonnance sont entrées en vigueur le 1^{er} juillet 2013. Ces adaptations, complétées par des directives de l'OFT en partie nouvelles, vont occuper particulièrement les domaines techniques des entreprises de chemin de fer. Voici un aperçu de l'état des travaux et des activités qui attendent toutes les parties prenantes.

Suite à l'audition externe sur les projets de mise en œuvre des directives de l'UE menée fin 2012, l'OFT a analysé les résultats et approfondi ces derniers dans des ateliers avec des représentants des chemins de fer. Certaines questions de principe ont également réévaluées dans ce cadre. Une deuxième consultation sur les projets remaniés a eu lieu en mai 2013. Les rapports d'évaluation de l'audition peuvent être téléchargés sur: <http://www.bav.admin.ch/dokumentation/vernehmlassung/04361/index.html?lang=fr>

Depuis le 1^{er} juillet 2013, les entreprises de chemin de fer sont confrontées à une grande quantité de nouvelles prescriptions (voir encadré). L'exigence de l'UTP d'éviter absolument toute charge administrative sans utilité claire ne peut être que difficilement remplie. La rentabilité et la compétitivité des chemins de fer par rapport aux autres modes de transport vont donc s'altérer plutôt que s'améliorer.

Les craintes exprimées par l'UTP concernant la proportionnalité des réglementations, notamment au sujet des entreprises qui ne sont pas interopérables, deviennent ainsi une réalité. La mise en œuvre des directives n'est donc justifiée que si l'attractivité de l'offre, la sécurité et la rentabilité peuvent être sensiblement améliorées. Dans le cas contraire, les coûts supplémentaires en découlant doivent être prévisibles et pouvoir être couverts à travers des conventions d'investissement, respectivement d'indemnisation.

Mise en œuvre des nouvelles bases légales

Compte tenu des informations disponibles aujourd'hui, certains faits et activités doivent être mentionnés:

Interopérabilité

Divers niveaux d'interopérabilité ont été définis pour la mise en œuvre de la directive. Ceci répond largement aux souhaits de l'UTP. Certains tronçons interopérables pourraient éventuellement encore être modifiés en cas de définition plus précise des critères de classification. Pour les tronçons interopérables, les CFF vont réali-

ser des projets pilotes et les ajuster avec les services de l'OFT compétents en la matière. Cette démarche devrait permettre ensuite d'élaborer d'autres directives et formations nécessaires par fonction hiérarchique.

Gestion de la sécurité

S'agissant de la mise en œuvre de la directive AAR (SGS, SiBe, SiGe), les entreprises de transport seront en principe toutes soumises aux mêmes procédures. Seules des simplifications devraient être possibles pour les petits chemins de fer entièrement intégrés. Le reste de la marche à suivre est pour l'instant loin d'être clair.

Quant aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS), il faut notamment déterminer si les systèmes informatiques de gestion de la qualité et de la sécurité peuvent être adaptés ou si de nouvelles solutions de branche non compatibles doivent être développées.

L'une des difficultés réside dans le fait que les responsabilités doivent en premier lieu être définies dans certaines entreprises ferroviaires. Les entreprises concernées et l'OFT sont en train de clarifier ce point. Les critiques ou suggestions à l'UTP sur ces questions fondamentales sont les bienvenues.

Examens par des experts

Les groupes d'experts de la CTEF concernés ont discuté avec les services compétents de l'OFT de la mise en œuvre de la nouvelle directive concernant les experts. Il est question par exemple d'organiser des ateliers communs pour définir les activités nécessaires et les fixer dans les guides, les recommandations et les instructions sur les processus. Certaines questions en suspens doivent être réglées, comme:

- Quels doivent être les nouveaux processus d'autorisation et avec la participation de quels organismes de contrôle ?
- Quelles démonstrations de la sécurité sont-elles nécessaires pour la PAP et l'autorisation d'exploiter et pour quels projets?
- Quels doivent être les contenus des rapports de sécurité et de contrôle et dans quelle phase de projet ces derniers doivent-ils être établis?

A ce sujet, des séminaires PAP et/ou des colloques spécialisés de l'UTP sont prévus l'an prochain afin de transmettre le savoir-faire

Au 1^{er} juillet 2013, l'OFT a publié les bases juridiques suivantes:

- Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)
 - Ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (OCF)
 - Explications relatives à l'OARF et à l'OCF (seulement disponibles en allemand)
 - Ordonnance du 4 novembre 2009 sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire (OASF)
 - Explications relatives à l'OASF (seulement disponibles en allemand)
 - Ordonnance sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires (OPAPIF)
 - Explications relatives à l'OPAPIF (seulement disponibles en allemand)
 - Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF), art. 8a, al. 4
- Tous ces documents peuvent être téléchargés sur OFT/Réforme des chemins de fer 2/Deuxième partie de la.../Ordonnances

D'autres documents ont été publiés sous la forme de directives et d'annexes:

- Directive sur l'obtention d'autorisations d'accès au réseau, de certificats de sécurité et d'agrément de sécurité (AAR)
 - y c. tableau de convergence «Exigences liées au SGS»
 - y c. aide à la mise en œuvre SGS
 - y c. divers formulaires de demande (AAR, SiBe, SiGe, etc.)
- Directive sur le rapport annuel sur la sécurité des chemins de fer
- Directive sur les organismes de contrôle indépendants Chemins de fer (seulement disponible en allemand)
- Directive concernant l'art. 3 de l'ordonnance sur la procédure d'approbation des plans pour les installations ferroviaires
- Directive sur les exigences d'interopérabilité des tronçons du réseau complémentaire (seulement disponible en allemand)
- Projet de directive Homologation des véhicules ferroviaires – homologation de série/autorisation d'exploiter

Ces documents peuvent être téléchargés sur OFT/Références/Prescriptions/Directives ou sur OFT/Références/Autorisations/Exploitation et utilisation du réseau

nécessaire aux entreprises ferroviaires et aux fournisseurs des chemins de fer, mais aussi et avant tout aux nouveaux experts.

Délais de mise en œuvre courts

L'introduction de ces nouveaux processus représente une grande charge pour toutes les parties prenantes et demande beaucoup de temps. Les expériences réalisées jusqu'ici montrent que les nouvelles procédures avec de nouvelles parties prenantes ne sont pas applicables rapidement sans une aide coordonnée. La mise en œuvre

de nouveaux processus via des charges formulées dans des décisions de l'OFT ne permet pas toujours d'atteindre l'objectif souhaité, entraîne des retards dans les projets et ainsi du mécontentement et des charges supplémentaires pour les parties prenantes. Par ailleurs, les nouvelles exigences doivent déjà être spécifiées dans les appels d'offres de nombreux projets. D'autres exigences ne sont que difficilement réalisables ultérieurement et font augmenter les coûts, en particulier dans les projets de longue durée.

Malheureusement, les délais de mise en œuvre fixés dans les dispositions transitoires (art 83 OCF) sont très courts et difficilement applicables. Il faut donc établir avec l'OFT un «plan directeur» pour l'introduction des nouveaux processus, passant par l'élaboration de solutions de branche et l'organisation de formations.

Réactions et questions à l'auteur.

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

Le nom de «ch-direct» réintroduit

Il y a deux ans environ, le nom «ch-direct», qui désignait l'organe de gestion du Service direct, était abandonné. Or la direction de l'Union des transports publics (UTP) vient de décider de réintroduire ce nom marquant et courant.

Néanmoins, cela ne change rien à l'attribution des tâches; ch-direct veillait et veille toujours à la gestion compétente et transparente de toutes les affaires du Service direct: répartition des recettes des titres de transport forfaitaires, gestion des tarifs, coordination et standardisation

de la distribution. Nous vous remercions d'en prendre bonne note et nous réjouissons de poursuivre cette fructueuse collaboration.

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

La réintroduction de ch-direct a été célébrée à l'occasion d'un petit apéro. Markus Thut, chef de ch-direct, explique à Annette Antz, responsable des prix et de l'assortiment aux CFF, la répartition des recettes de l'AG en découpant le «gâteau des clés de répartition».



Cours d'introduction au Service direct

Savez-vous comment les recettes de l'abonnement général sont réparties entre les entreprises de transport? Les 35 collaborateurs des entreprises membres de l'UTP qui ont suivi le cours d'introduction au Service direct le savent désormais.

Le Service direct (SD) est un système de transports publics conviviaux unique au monde. Comme dans les matches de football, tout système a ses règles, ses arbitres, ses joueurs – et, en matière d'utilisation des transports publics, les Suisses ont été désignés pour la énième fois champions du monde, un titre qu'ils doivent en partie au SD.

Mais pour que ce système fonctionne, il est important que toutes les personnes qui y participent connaissent leur rôle, leurs tâches et leurs compétences, de même que ceux des autres acteurs dont les actions ont des effets sur l'ensemble du système. Ce n'est qu'avec des

collaborateurs bien informés que le système global de transports publics peut se développer durablement. ch-direct, l'organe de gestion du SD, propose dans ce but des formations destinées aux nouveaux arrivants dans les transports publics.

Depuis le lancement du cours en été 2013, 35 collaborateurs d'entreprises de transport sont venus se faire une idée des différents thèmes qui occupent le SD: la structure des organes du SD reflète-t-elle la diversité du système suisse de transport – ou est-ce que certaines ET ont trop de poids? De quoi aura l'air le SD de demain? A quel point est-il renouvelable? Quelles condi-

tions tarifaires sont pertinentes – et lesquelles ne le sont pas?

Lors du tour des questions, la discussion a été engagée et parfois controversée – pour certaines questions, il a même fallu faire appel aux spécialistes des secteurs répartition des recettes, clés de répartition et distribution. Les premiers participants ont néanmoins évalué la formation positivement.

Pour cette raison et du fait des nombreuses demandes, nous avons décidé de proposer un cours supplémentaire (en allemand): le 26 novembre 2013, de 9h15 à 12h30, à l'Union des transports publics. Les personnes souhaitant en savoir plus sur le SD sont priées de s'inscrire par e-mail auprès de Fabian Riesen, fabian.riesen@utp.ch.

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

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

Janvier 2014