

voyage

3 | 2014 | juillet
Informations de l'Union

© CFF



La ligne diamétrale de Zurich a été inaugurée à la mi-juin par (de gauche à droite) Franz Kagerbauer (directeur du ZVV), Ernst Stocker (conseiller d'Etat), Doris Leuthard (conseillère fédérale), Andreas Meyer (CEO des CFF) et Corinne Mauch (présidente de la ville de Zurich).

Prise de position de l'UTP sur le fonds routier **3**

L'UTP soutient la création d'un fonds routier et pose des exigences claires pour le trafic d'agglomération.

C'est la mi-temps pour le projet SwissPass **5**

La première mi-temps est terminée dans le projet SwissPass – le moment d'un coup d'œil dans le rétroviseur.

Passages à niveau: nouveau délai d'assainissement **8**

L'Office fédéral des transports a adapté la disposition concernant l'assainissement des passages à niveau: des demandes complètes doivent être désormais déposées d'ici la fin 2014.

Financement du trafic régional voyageurs (TRV): le Parlement roule avec nous!

De bonnes nouvelles du Palais fédéral: après le Conseil des Etats en mai, le Conseil national a également accepté la motion concernant la planification coordonnée du trafic régional voyageurs. Cette motion, titrée «Transport régional de voyageurs. Garantie du financement et harmonisation de la procédure de commande», demande au Conseil fédéral «de présenter des mesures permettant d'assurer le financement à long terme du transport régional de voyageurs et de mieux coordonner l'offre de transport et les décisions d'aménagement de l'infrastructure». Parallèlement, la motion exige des mesures – allant tout à fait dans le sens de l'UTP – «destinées à harmoniser et simplifier la procédure de commande de manière à renforcer la force obligatoire des engagements et à garantir une planification sûre tant pour le commanditaire que pour l'entreprise de transport».

Le Parlement se place ainsi totalement sur la même ligne que l'UTP. Avec notre prise de position «L'avenir du trafic régional voyageurs» de l'été 2013, nous avons démontré que l'aménagement continu du TRV était certes

un succès, mais que chaque augmentation de l'offre entraînait également des coûts supplémentaires que les entreprises ne peuvent ni assumer seules, ni compenser par de nouveaux gains d'efficacité.

Il est positif que le Parlement soit désormais également de l'avis que la procédure de commande actuelle a des failles, d'autant plus qu'aucune coordination consolidée et à long terme de la planification des offres et de celle des finances n'existe.

Le besoin d'agir est désormais reconnu. Il s'agit maintenant de procéder rapidement à un état des lieux de la situation actuelle et de ses lacunes, en étroite collaboration avec les cantons et les entreprises de transport, afin de définir ensuite des mesures d'action. A l'UTP, nous nous efforcerons de garantir que les exigences des ET soient entièrement prises en compte dans les travaux. Nous vous tiendrons au courant!

Ueli Stückelberger, directeur

Sommaire

Nouvelle collecte de données pour le forfait des ordres de marche	2
L'UTP soutient le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)	3
Le colloque de la CTEB à Fribourg, une affaire qui roule et un passage obligé	4
Carte TP/SwissPass: état du projet à la mi-temps	5
Nouveaux chefs d'entreprises	5
Formation continue en génie ferroviaire – l'offre s'élargit encore	6
Modification du délai de 2014 pour l'assainissement des passages à niveau	7
Les ponts ferroviaires divisés en trois camps	8

Des changements au sein de votre personnel?

La rédaction rend brièvement compte des changements de personnel dans la branche des transports publics et au sein des autorités ou des organisations partenaires. Vous avez des changements à annoncer au sein de votre direction? Vous souhaitez communiquer des mutations effectuées dans votre entreprise? Annoncez-nous les changements au sein de votre personnel (à roger.baumann@utp.ch), la rédaction en effectuera une sélection et rédigera les textes. Merci pour votre participation.

A venir

Mardi 19 août 2014
Colloque d'échange de savoir et d'expérience 2014
Lieu: Berne

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

Mardi 9 décembre 2014
Manifestation «Un pas dans l'avenir des TP»
Lieu: Berne

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

Nouvelle collecte de données pour le forfait des ordres de marche

Un nouveau questionnaire en ligne, simple et attrayant, doit permettre de motiver les recrues à participer à la collecte des données de voyage qui sert à répartir de façon juste le forfait des ordres de marche. Le coût du traitement des données baisse également grâce à cette nouvelle méthode.

Pour chaque période de service, chaque militaire reçoit un ordre de marche qui lui permet d'utiliser gratuitement les transports publics. Le Département fédéral de la défense indemnise pour cela la branche des transports publics à travers un montant global réparti entre les entreprises de transport. Ce montant était de 40 millions de francs en 2013. Comme pour l'abonnement général ou les cartes journalières, ch-direct, l'organe de gestion du Service direct, est responsable du calcul des parts revenant à chaque entreprise de transport. La détermination des parts individuelles, appelée «clé de répartition», s'effectue sur la base d'une enquête sur les voyages effectués par les militaires. Le chef de projet Daniel Meier emprunte une nouvelle voie pour la récolte des données destinées au calcul des parts du forfait de l'ordre de marche: le questionnaire sur papier utilisé jusqu'ici est entièrement remplacé par une enquête en ligne. Les recrues de la génération actuelle et les personnes astreintes au service communiquent par Internet et par téléphone mobile. Plus le nombre de voyages annoncés est élevé, plus la clé de répartition est précise, et plus la répartition des parts entre les ET est juste. En outre, l'enquête en ligne permet de réduire les coûts de traitement des données. L'enquête fonctionne comme suit: chaque envoi d'ordre de marche est accompagné d'un dépliant contenant les données d'accès, un numéro d'identification et un mot de passe. Les

participants peuvent ainsi s'enregistrer sur le site Internet. L'indication des données personnelles (nom et adresse) est facultative et sert uniquement à la participation au tirage au sort (pour des prix attrayants d'une valeur totale de 25 000 francs). Seul le code postal est enregistré et utilisé pour permettre une extrapolation géographique correcte. Sur la base de la durée du service, une période d'enquête est attribuée aux participants, généralement de deux semaines. Au début de cette période, le participant reçoit un e-mail lui rappelant qu'à partir de ce moment, il doit saisir tous ses voyages en transports publics dans le questionnaire en ligne. La saisie est facilitée par les données de l'horaire, c'est-à-dire que des propositions de lieux et de parcours sont faites de manière analogue à l'horaire en ligne. De nombreuses sources d'erreurs, comme des itinéraires illogiques, peuvent ainsi être exclues dès le départ. Le travail ultérieur d'épuration des données et de garantie de la qualité est ainsi réduit.

La plateforme en ligne est un site web réactif dont l'affichage et le guidage de l'utilisateur s'adaptent à la taille de l'écran. Le questionnaire en ligne peut ainsi aisément être rempli depuis un smartphone, une tablette ou un PC. L'enquête a débuté en avril 2014 et se terminera en juillet 2015. Les questions peuvent être adressées à Daniel Meier: daniel.meier@utp.ch.

sabine.kraehenbuehl@utp.ch, 031 359 23 57

Le nouveau dépliant de l'enquête pour la clé de répartition.

L'UTP soutient le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

Avec le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), la large acceptation de FAIF lors de la votation du 9 février 2014 forme la base d'un financement durable du réseau ferroviaire suisse. Une solution comparable doit être mise en place pour l'infrastructure routière avec le «Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération» (FORTA).

De nombreux tronçons d'autoroute et de route construits dans les années 1960 et 70 n'ont pas été prévus pour la densité actuelle du trafic. Le surchargement de l'infrastructure augmente les coûts d'exploitation et d'entretien et entraîne des problèmes de trafic, principalement dans les villes et les agglomérations – également pour les bus et parfois les trams des transports publics. Dans le même temps, l'augmentation massive des dépenses fait face à un recul des recettes, car la tendance à la baisse de la consommation des véhicules – en soi positive – conduit à une diminution des recettes de l'impôt sur les huiles minérales.

C'est pourquoi le Conseil fédéral s'attend à un défaut de financement de quelque 1,2 milliard de francs par année à partir de la fin 2017 en partant du principe qu'outre le maintien de la substance, des aménagements doivent être effectués.

Le FORTA doit débloquer la situation: comme pour FAIF, il doit financer à partir d'une seule source aussi bien l'entretien que l'aménagement du réseau des routes nationales, ainsi que des mesures d'amélioration des infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations. Le fonds d'infrastructure pour les projets d'agglomération sera réaménagé à cette fin, mais il n'englobera plus de purs projets ferroviaires dans les agglomérations.

Le FORTA doit également être ancré dans la Constitution et sa durée est illimitée. Il sera alimenté par des recettes existantes (surtaxe sur les huiles minérales, vignette), des recettes réaffectées et de nouvelles sources, à savoir l'impôt sur les automobiles et un forfait pour les véhicules à propulsion alternative.

Afin de couvrir le défaut de financement, le Conseil fédéral propose d'augmenter de 12 ou 15 centimes par litre la surtaxe sur les huiles minérales. De plus, les propriétaires de voitures électriques et d'autres véhicules d'une technologie de propulsion alternative devront participer au financement de l'infrastructure routière dès 2020 à travers une contribution forfaitaire.

Un Programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES) doit coordonner les aménagements nécessaires du réseau de routes nationales. La première étape de réalisation, d'ici à 2030, englobe des projets d'un

montant total de 6,6 milliards de francs, dont 2,6 milliards de crédits déjà approuvés ou transmis au Parlement pour approbation. Comme dans la procédure d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, le Conseil fédéral soumettra tous les quatre ans un message au Parlement. L'évaluation de la consultation sur le FORTA, qui s'est terminée le 20 juin, est encore attendue. La Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics, l'Union des villes suisses, l'Association des Communes Suisses, l'UTP et la LITRA ont déjà exprimé leur soutien au FORTA à l'occasion d'une conférence de presse commune.

L'UTP soutient la création du FORTA

L'UTP s'est clairement positionnée en faveur du nouveau fonds routier, mais en posant deux exigences: d'une part, le fonds doit être illimité et disposer de suffisamment de moyens et, d'autre part, il est impératif que le trafic d'agglomération soit soutenu au moins au niveau actuel. Le rythme sur quatre ans, qui a fait ses preuves, ne doit pas être rallongé. Lors de la conférence de presse précitée, l'UTP a insisté sur l'importance pour la Suisse, à côté d'un réseau ferroviaire concurrentiel, de la route en tant que support pour le trafic individuel motorisé, la mobilité douce et les transports publics.

Pour l'UTP, il est tout aussi important que le cofinancement illimité par la Confédération du trafic d'agglomération et le maintien de la substance des routes principales en montagne et dans les régions périphériques soit garantie,



Trafic d'agglomération sur le rail et sur la route: deux éléments importants des transports publics.

au moins au niveau actuel. C'est pourquoi il est clair pour l'Union que le FORTA doit succéder sans coupure au fonds d'infrastructure et aux programmes d'agglomération, afin qu'aucune interruption des investissements n'ait lieu.

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

Augmentation linéaire de 2,9% des tarifs des TP

A l'occasion d'une conférence de presse commune, l'UTP et CarPostal Suisse SA ont annoncé au début mai une augmentation des tarifs dans les transports publics à partir du changement d'horaire de décembre 2014. Le déclencheur de cette hausse est le défaut de financement de 90 millions de francs prévu par l'OFT pour 2015 dans le trafic régional voyageurs. L'augmentation tarifaire se monte à 2,9% et s'applique de façon linéaire à tous les billets et abonnements.

Les médias et le monde politique ont fait preuve de compréhension à l'annonce de ces mesures tarifaires, également à la suite des appels répétés des politiciens à une plus grande participation des voyageurs aux coûts des TP durant la campagne de la votation sur FAIF. Les négociations avec le Surveillant des prix Stefan Meierhans devraient pouvoir être conclues d'ici juillet.

Le colloque de la CTEB à Fribourg, une affaire qui roule et un passage obligé

Point de rencontre incontournable pour les spécialistes du monde des bus, le colloque de la CTEB a une fois de plus réuni le gratin des transports publics routiers à Forum Fribourg les 21 et 22 mai derniers.



Propulsé comme par magie: le bus électrique CM 150E.

Passage obligé pour tout spécialiste des transports publics routiers, le colloque organisé par la Commission Technique et Exploitation Bus (CTEB) de l'UTP a eu lieu les 21 et 22 mai derniers dans la vaste halle 1 de Forum Fribourg, le centre d'expositions et de congrès des bords de la Sarine qui venait d'accueillir le Musikantenstadl. Accompagnée comme tous les deux ans d'une grande exposition de bus, de composantes de véhicules et d'aménagements, la manifestation a une fois de plus parfaitement répondu aux attentes du gratin du secteur des bus: tant du côté des fabricants ou des fournisseurs, qui ont bénéficié d'une visibilité et d'un cadre idéaux pour mettre en valeur leurs produits, que de celui des représentants des autorités, des cadres et des collaborateurs de nombreuses entreprises de transport, tous les participants aux deux jours de colloque ont pu largement tirer profit de cet événement unique au sein de la branche.

Avec près de 30 intervenants issus de tous les horizons géographiques et de tous les secteurs de la branche, le programme en matière d'exposés était plus que copieux et extrêmement riche en enseignements. Coûts du cycle de vie, gestion de la consommation de carburant, suppression des barrières pour l'accès aux véhicules dans le cadre de la loi sur l'égalité pour les handicapés, techniques de motorisation du futur, les grands thèmes n'ont pas manqué, et la salle de conférences était bondée le premier jour au point que les chaises ont failli manquer.

Le programme aurait néanmoins pu risquer d'être indigeste sans quelques moments de res-

piration. Afin de joindre l'utile à l'agréable, le secrétaire de la CTEB Urs Strebel et son équipe, aux manettes de l'organisation, ont innové en proposant pour la première fois dans le cadre du colloque des plages d'exposition indiquées dans un programme séparé et annoncées par haut-parleur dans la halle. Les exposants se sont ainsi vu offrir la possibilité de présenter l'un ou l'autre produit ou fonctionnalité à un public

nombreux, intéressé et disponible. Parmi les onze entreprises ayant profité de cette option pour se mettre en valeur à travers un total de 53 présentations d'une vingtaine de minutes chacune, ceekon AG, entreprise basée à Amriswil (TG) et Siebnen (SZ), est sans conteste celle qui a titillé la curiosité du plus grand nombre avec son bus 100% électrique CM 150E. Propulsé par un moteur construit par Brusa Elektronik AG, de Sennwald dans le canton de St-Gall, ce bus modulable à plancher bas a estomaqué tous ceux qui y ont pris place pour une course d'essai autour de Forum Fribourg, frappés par l'absence totale de bruit de moteur et l'impression que le véhicule avance comme par magie. Au final, le colloque CTEB 2014, dirigé par Thomas Nideröst (Stadtbus Winterthur), président de la CTEB, et Markus Anderegg (BERNMOBIL), membre de la CTEB, aura une fois encore servi de point de rencontre indispensable et apprécié entre les fournisseurs, les autorités et les entreprises de bus, le tout sous la conduite de l'Union des transports publics et de ses nombreux collaborateurs qui ont permis la mise sur pied sans accroc de ce qui est la deuxième plus importante manifestation de l'Union derrière son assemblée générale. Les exposés du colloque sont disponibles au téléchargement à l'adresse www.utp.ch/colloque-cteb-2014.

bruno.galliker@utp.ch, 031 359 23 38



Le colloque de la CTEB réunit tous les deux ans le gratin des TP routiers.

Carte TP / SwissPass: état du projet à la mi-temps

Le projet Carte TP / SwissPass en est désormais à la mi-temps. Une bonne occasion pour revenir sur les jalons importants déjà posés et jeter un regard vers les défis à venir.

Vers le milieu de 2015, le nouveau SwissPass remplacera les actuels abonnements généraux et demi-tarif; parallèlement le contrôle électronique sera introduit dans les transports publics de toute la Suisse. Le projet a été lancé en février 2013 et se trouve désormais à mi-chemin de sa durée prévue.

Si, dans un premier temps, seuls les deux abonnements à succès que sont l'AG et le demi-tarif pourront être intégrés au SwissPass, la carte rouge en plastique devrait à l'avenir offrir un accès simplifié à de nombreuses prestations supplémentaires pour la clientèle dans le domaine de la mobilité et des loisirs. Le modèle commercial, à savoir la manière dont les offres des entreprises partenaires (prestations supplémentaires pour la clientèle) pourront être acquises via le SwissPass, a été approuvé par le Comité stratégique du Service direct (StAD) en avril 2014. Sur le nouveau portail créé spécialement pour le SwissPass, la clientèle pourra accéder directement aux boutiques en ligne des prestataires et charger les offres sur la puce intégrée à leur carte. Les prestataires paieront une redevance annuelle ainsi qu'une taxe de transaction par vente effectuée afin de financer l'exploitation du portail. La décision d'admettre de nouveaux partenaires incombe à la Commission Marché Voyageurs.

Outre l'AG et le demi-tarif, certains abonnements des communautés tarifaires suisses seront également disponibles via le SwissPass. Afin de maintenir une ligne claire, le StAD a décidé de réaliser le projet en deux phases. Dans un premier temps, le projet se limite à l'intégration de l'AG et du demi-tarif. Les communautés seront impliquées dans le projet durant la deuxième phase. Les communautés s'étant déjà engagées formellement à intégrer leurs abonnements au SwissPass sont unireso, mobilis, frimobil, Passepartout et Bündner GA.

Introduction du contrôle électronique

Le lancement du SwissPass s'accompagnera de l'introduction du contrôle électronique dans les transports publics de toute la Suisse, étant donné que seules les informations d'identité du client et une photo seront visibles sur la carte. Les prestations de transports publics pourront uniquement être consultées électroniquement. Le logiciel de contrôle est développé dans le cadre du projet, tandis que les quelque 250 en-

treprises de transport (ET) et remontées mécaniques acceptant l'AG et le demi-tarif devront acquérir elles-mêmes les appareils électroniques permettant de lire la carte.

Pour choisir leur solution de contrôle, les ET ont plusieurs possibilités: des appareils mobiles ou installés fixement près du chauffeur, des smartphones équipés pour lire des cartes RFID ou contrôler la validité de la carte sur un ordinateur via une interface web. Le choix de la solution dépend des besoins, du type de contrôle (contrôle sporadique, contrôle à la montée, etc.) et du volume des contrôles. Dans cette tâche, les entreprises de transport bénéficient du soutien et des conseils de l'équipe de projet (e-mail: susanne.gruen@utp.ch). Afin d'informer les ET sur les différentes solutions de contrôle et fournir du service et de leur donner l'occasion de poser toutes leurs questions, huit ateliers ont été organisés dans toutes les régions de Suisse. D'autres sont prévus en juillet et en août.

Pour permettre aux ET de connaître les nouveaux processus de vente et de contrôle et d'assurer l'exploitation des solutions de contrôle, l'équipe de projet instruira des «formateurs» qui transmettront leurs connaissances aux collaborateurs de leur entreprise. Cette instruction aura lieu fin 2014.

Un essai pilote pour plus de sécurité

L'une des prochaines étapes importantes en vue du lancement du SwissPass sera la réalisation d'un «essai pilote» en novembre 2014. Ce dernier se déroulera avec des clients-test internes aux transports publics (collaborateurs des ET) sur le domaine de la Zentralbahn (zb), en Suisse centrale. Les CFF, CarPostal et la zb y prendront part. Il s'agira de tester tous les processus de vente et de contrôle avec la participation des centres de service (Service Center à Brigue).

Les ET peuvent obtenir des informations supplémentaires au sujet du lancement du SwissPass sur le site Internet du projet (<https://oevkarte.sphosting.ch>) ou dans la newsletter de ch-direct (www.voev.ch/Newsletter-ch-direct). Les dates des ateliers supplémentaires sur l'introduction du contrôle électronique sont également publiées sur cette page.

sabine.kraehenbuehl@utp.ch, 031 359 23 57

Nouveaux chefs d'entreprises

François Gatabin nouveau directeur des MBC



François Gatabin reprendra la direction des Transports de la région Morges Bière Cossonay SA (MBC) le 1^{er} octobre 2014. Il succédera à une direction ad interim mise en place par le Conseil

d'administration de l'entreprise, après le départ de Michel Pernet en novembre 2013.

François Gatabin est à la tête du trafic régional voyageurs CFF pour la Suisse romande depuis 2007; il assume également la fonction de coordinateur régional des CFF pour l'ouest de la Suisse depuis 2010. Mécanicien de locomotives à Genève puis à Lausanne entre 1985 et 1996, il possède une solide expérience dans le domaine des transports publics, connaît le terrain et les attentes des clients. Il est en outre titulaire d'un master en administration publique de l'Institut de hautes études en administration publique (IDHEAP).

François Gatabin a travaillé au sein du syndicat du personnel des transports SEV entre 1996 et 2007, dont il a assumé la vice-présidence nationale durant cinq ans. De par son parcours, il dispose de très bonnes relations avec les collectivités publiques.

Marié et père de trois filles, François Gatabin vit avec sa famille à Clarmont, où il a également siégé en tant que municipal entre 2006 et 2011.

Pilatus-Bahnen: Godi Koch succède à André Zimmermann



Le conseil d'administration des Pilatus-Bahnen AG a élu Godi Koch, jusqu'ici chef des finances (CFO), au poste de CEO. Godi Koch (52 ans) est titulaire d'une licence en sciences économiques (finances et comptabilité) de l'Université de St-Gall. Domicilié à Grosswangen, il est marié et a trois fils. Passionné de marche en montagne et de ski, il a pris ses nouvelles fonctions le 1^{er} juin 2014.

Godi Koch succède à André Zimmermann, qui a dirigé les Pilatus-Bahnen AG ces douze dernières années et les a développés avec ses quelque 230 collaborateurs.

Formation continue en génie ferroviaire – l'offre s'élargit encore

En automne 2014, l'Ecole d'ingénieurs de Fribourg lancera la deuxième offre de formation continue en génie ferroviaire au niveau supérieur, le CAS «Installations électriques». Fort de son succès, le CAS Voie ferrée en est déjà à sa deuxième édition. D'autres offres abordant les thèmes des installations de sécurité et des véhicules sont prévues. Ces formations continues doivent contribuer au maintien et au développement des connaissances en technique ferroviaire en Suisse.



Poste d'enclenchement de la ligne de contact du CJ au Noirmont.

Les grands ouvrages comme les tunnels de base à travers les Alpes exigent des capacités en ingénierie précises et innovantes ainsi que des connaissances spécialisées en technique ferroviaire. Le succès du chemin de fer en Suisse et la forte augmentation du trafic voyageurs et marchandises de ces 20 dernières années ont entraîné une utilisation accrue de l'infrastructure ferroviaire. La responsabilité de maintenir celle-ci dans un état sûr et irréprochable est élevée. Les ingénieurs bien formés et innovants, au bénéfice de connaissances techniques spécialisé, mais aussi d'une compréhension du système global de chemin de fer, sont des spécialistes très recherchés.

Malgré la grande importance et le standard élevé du chemin de fer en Suisse, les ingénieurs débutant dans les hautes écoles suisses ne sont que trop peu confrontés aux thèmes ferroviaires spécifiques. Pour recevoir une formation de base dans ces domaines, les étudiants intéressés doivent donc se tourner vers l'étranger. C'est l'une des raisons pour lesquelles les entreprises de transport et l'industrie ferroviaire peinent à trouver des ingénieurs spécialisés en Suisse. C'est dans ce contexte qu'est née l'idée de créer des formations continues destinées aux ingénieurs, spécifiques au domaine ferroviaire. Le CAS (Certificate of Advanced Studies) est une formation du niveau des hautes écoles et peut être réalisé en cours d'emploi.

L'Ecole d'ingénieurs et d'architectes de Fribourg (EIA), haute école spécialisée, s'est déclarée prête à s'engager à long terme et a l'avantage de se situer à la frontière linguistique et de pouvoir proposer les offres en deux langues. L'industrie ferroviaire (l'Association suisse des entreprises de construction de la voie VSBTU et Swissrail), les CFF, l'OFT et l'UTP ont soutenu activement la mise en place et, après un premier bilan positif, ont décidé ensemble de créer d'autres offres. Le besoin en relève qualifiée reste en effet important dans le domaine des installations électriques, des installations de sécurité et des véhicules.

CAS Installations électriques: les inscriptions sont ouvertes

Le CAS Installations électriques commencera l'automne prochain. Son concept a été élaboré avec la participation de spécialistes des différents chemins de fer et entreprises industrielles, de l'OFT et de l'UTP. Ces entreprises fournissent également la majeure partie des intervenants.

Le cursus est placé sous la responsabilité de Patrick Favre-Perrod, professeur en électrotechnique à l'EIA de Fribourg. Le CAS Installations électriques s'adresse aux ingénieurs des

Thèmes du CAS Installations électriques

- Le système ferroviaire suisse
- Architecture des systèmes de transport électriques
- Législation, réglementations
- Planification de l'infrastructure
- Production et transport de courant de traction
- Distribution du courant de traction
- Lignes de contact
- Courants de retour et mises à terre
- Installations électriques spécifiques au domaine ferroviaire
- Protections et commande
- Installation, exploitation et maintenance

entreprises ferroviaires, des bureaux d'ingénieurs, des entreprises de l'industrie ferroviaire et des autorités qui souhaitent suivre une formation continue dans le domaine des installations électriques. Vous trouverez de plus amples informations sur: <https://www.eia-fr.ch/fr/formations-continues/presentation> et www.utp.ch.

CAS Installations de sécurité et véhicules en préparation

Le lancement du CAS Installations de sécurité est prévu pour le printemps 2015, tandis que les travaux préparatoires pour le CAS Véhicules sont en cours. L'objectif est de couvrir l'ensemble de la technique ferroviaire avec au moins quatre offres de façon à maintenir et à développer les connaissances techniques ferroviaires en Suisse.

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

Succès de la première volée du CAS Voie ferrée

La première volée du CAS Voie ferrée a terminé le cursus avec succès: au printemps, trois femmes et 19 hommes ont reçu leur certificat de la haute école de Fribourg. Trois diplômés, Vanessa Hugo, Antonio Maesano et Tamara Vanoli, ont mis sur pied l'association des anciens étudiants en génie ferroviaire. Ils s'adressent aussi aux entreprises désirant entrer en contact avec des spécialistes.

Contact: et-alumni@gmx.ch



Modification du délai de 2014 pour l'assainissement des passages à niveau

Comme chacun le sait, les passages à niveau non conformes à l'ordonnance doivent être assainis d'ici fin 2014. Or, malgré les grands efforts déployés, ce délai ne pourra vraisemblablement pas être tenu dans tous les cas. L'Office fédéral des transports (OFT) a donc adapté l'OCF correspondante et lancé une consultation. Il souhaite contraindre les chemins de fer à demander d'ici fin 2014 une demande complète pour tous les passages à niveau pas encore adaptés et à les assainir dans un délai d'un an une fois la décision rendue.



Passage à niveau typique, conforme à l'ordonnance grâce à la signalisation installée: objectif 2014 atteint.

Malgré les grands efforts déployés de toutes parts, il est très probable qu'une centaine de passages à niveau ne pourront pas être assainis dans le délai légal du 31 décembre 2014. Ce retard est avant tout dû aux oppositions et aux recours déposés par des tiers auprès du Tribunal administratif fédéral contre des autorisations de construire. Une autre raison est le problème de ressources dans les entreprises ferroviaires, à l'OFT et chez les fournisseurs.

Si l'on n'adaptait pas la réglementation actuelle, toutes les entreprises concernées devraient assurer la mise en conformité des passages à niveau en réduisant la vitesse de passage des trains ou en les faisant circuler en marche à vue, ou alors elles devraient demander une dérogation en vertu de l'art. 5, al. 2, OCF. L'OFT a donc adapté l'article OCF correspondant en conséquence.

Cette modification doit apporter une solution pragmatique permettant d'achever les travaux rapidement, dans l'intérêt de la sécurité. Selon

la proposition, les entreprises de chemin de fer sont tenues de soumettre une demande complète de suppression ou d'adaptation des passages à niveau non conformes auprès de l'auto-

rité compétente en la matière. L'assainissement doit ensuite être réalisé dans un délai d'un an une fois la décision rendue.

L'al. 4 sujet à discussion du nouvel art. 83f précise que les entreprises de chemin de fer sont tenues d'examiner et de prendre des mesures transitoires proportionnées aux passages à niveau où les conditions de visibilité sont insuffisantes, afin de réduire les risques. Dans de nombreux cas, les seules mesures possibles sont la suppression immédiate du passage à niveau selon l'art. 19 LCdF (voir aussi recommandation de l'UTP et article dans voyage 1/2014) ou la circulation à vitesse réduite, avec des répercussions sur l'horaire. Les installations de sécurité provisoires sont quant à elles contre-productives pour les passages à niveau qui seront supprimés ultérieurement et compromettent les solutions durables.

La solution proposée permet de maintenir la pression nécessaire en vue de l'assainissement des passages à niveau au profit de la sécurité. Dans le même temps, elle tient compte des retards sur lesquels les chemins de fer n'ont que peu d'influence.

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

Cette solution, considérée comme bonne sur le fond par le GT PN, se présente comme suit:

OCF art. 83f Disposition transitoire de la modification du ...: suppression et adaptation de passages à niveau

- 1 Les passages à niveau qui ne sont pas conformes aux art. 37a à 37d dans leur version du ... doivent être supprimés ou adaptés. La demande de suppression ou d'adaptation doit être présentée à l'autorité compétente avant le 31 décembre 2014 au plus tard.
- 2 Les passages à niveau concernés doivent être supprimés ou adaptés dans un délai d'une année après l'entrée en force de la décision d'approbation des plans ou de l'autorisation de construire.
- 3 Les suppressions et les adaptations qui ne requièrent pas d'autorisation en vertu de l'art. 1a, al. 1, OPAPIF6 doivent être exécutées avant le 31 décembre 2014 au plus tard.
- 4 Aux passages à niveau où les conditions de visibilité sont insuffisantes, il y a lieu de prendre sans délai toutes les mesures proportionnées visant à réduire les risques. Ces mesures ne sont pas soumises à l'obligation de présenter une demande de dérogation conformément à l'art. 5, al. 2.

Les ponts ferroviaires divisés en trois camps

Les ingénieurs en construction de ponts ont trois tâches à remplir: le pont doit tenir, être réalisé à bon prix et être agréable à l'œil. Les occasions de s'y exercer ont été nombreuses en Suisse en 170 ans d'histoire des chemins de fer. Le nouvel ouvrage «Schweizer Bahnbrücken» décrit 102 des plus de 8000 ponts ferroviaires du pays.

La Suisse, qui brille autant par ses ponts ferroviaires que par ses tunnels, généralement plus connus, a abrité de nombreuses prestations pionnières de la construction de ponts. Car, pour franchir le Gothard, l'axe Lötschberg–Simplon, l'Albula ou même le tronçon Ricken–Wasserfluh, anodin en apparence, il a fallu construire des ponts. Riche en images et en textes, le volume «Schweizer Bahnbrücken» rend hommage à ces exploits de main de maître. Avec la retenue qui caractérise les ingénieurs, mais avec la méticulosité nécessaire et les fantastiques photos de Georg Aerni. Complet, le glossaire illustré n'oublie aucun terme spécialisé.

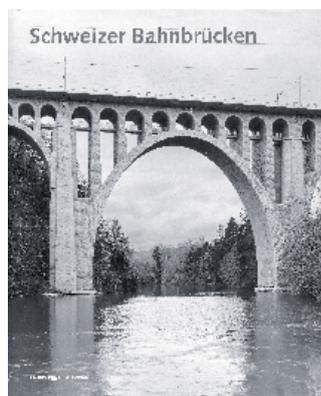
Les pionniers – de Maillart à Moser

Le mérite de la construction du premier pont ferroviaire suisse (plus de 2 m de longueur) ne revient pas à un Suisse, mais – probablement – à Alois Negrelli, du Haut-Adige, qui a construit le passage au-dessus du Schäflibach, près de Dietikon, en 1847 pour le Spanisch-Brötli-Bahn. Le mini-pont est toujours en service, mais sa visite réclame presque de se mettre à quatre pattes sous un nouveau pont en béton armé. Après Negrelli, les Suisses sont également entrés en action. Le ressortissant d'Herzogenbuchsee Robert Moser (1838–1918) apparaît dix fois parmi les 102 ouvrages présentés en détail. Il a entre autres construit la rampe nord du chemin de fer du Gothard. Le Bernois Robert Maillart (1872–1940) n'est certes représenté qu'avec un seul pont, mais il est le pionnier des ponts en béton. Comme l'Allemand Karl von Etzel (1812–1865), Adolf Bühler figure cinq fois dans le livre. Cinq ponts sont l'œuvre de l'entreprise de Theodor Bell, à Kriens. Dans les années 1860, Karl von Etzel a construit le chemin de fer du Brenner, entré au Patrimoine mondial de l'UNESCO avant celui de l'Albula. Pour les projets les plus récents, comme le pont sur le Rhin près de Bad Ragaz, entièrement construit à neuf en 1994, le nom des ingénieurs n'est généralement pas cité: les ouvrages sont

présentés comme des projets des chemins de fer mandants.

Trois camps: la pierre, le métal et le béton

Les fans de ponts font presque tous partie d'un camp: ponts en pierre ou en métal. Dans les débuts tardifs du chemin de fer en Suisse, les premiers ponts étaient en pierre, à l'exemple du pont sur la Reuss près de Turgi (1855), puis les ponts en fer sont devenus à la mode dans les années 1870. Le fer était vu comme meilleur marché. Et à l'époque des entreprises de chemins de fer en lutte les unes avec les autres pour obtenir aussi vite que possible le plus de tronçons lucratifs, les ponts en fer, vite construits, étaient appréciés comme jamais. C'est seulement plus tard qu'il est devenu clair que ces ponts, à la statique calculée au plus juste, ne pourraient pas tous absorber l'augmentation du trafic. Comme le montrent clairement les auteurs Konzett, Reber et Weidmann dans leur introduction, Robert Moser a lancé avec succès dès les années 1890 la campagne «Ehre dem Stein» («gloire à la pierre») en faveur de la renaissance des constructions en pierre, par exemple avec le viaduc d'Aussersihl à Zurich (1898) ou le pont sur le Rhin à Eglisau (1897). L'expression «Ehre



Jürg Konzett, Jean-Jacques Reber et al.

Schweizer Bahnbrücken

2013; 239 pages; env. 80 francs

dem Stein» provient du nom du projet de Moser pour le viaduc routier de la Lorraine, à Berne. Après le début du XX^e siècle, le combat du fer contre la pierre a laissé la place à celui de la pierre contre le béton, lequel est toujours en cours dans une forme édulcorée.

Douze propositions de randonnées

«Schweizer Bahnbrücken» n'est pas un livre de randonnées. Mais il est naturel d'avoir envie d'aller regarder d'un peu plus près les nombreux chefs d'œuvre figurant parmi les ouvrages d'art décrits dans le livre plutôt que de se contenter de les traverser à toute vitesse. La sélection suivante est évidemment subjective et présente douze ponts figurant dans le livre. Pas uniquement les plus spectaculaires, mais aussi de petits ponts particulièrement représentatifs d'un style. Il ne s'agit pas d'un classement.

- Viaduc de la SOB sur la Sitter, St-Gall; 1910 (transformé en 1988); projet: Alexander Acatos
- Viaduc de Grandfey; 1862 (transformé en 1926); projet: Wilhelm Nördling, Charles Jacquemin, Adolf Bühler (1926)
- Pont sur l'Aar, Coblenz; 1892; projet: Robert Moser
- Viaduc sur la Kander, Frutigen; 1913 et 1982 (complément)
- Viaduc du Day, près de Vallorbe; 1869 (transformé en 1900, 1925 et 2012); projet: Jules Gaudard
- Pont sur le Steffenbach, près de Realp (UR); 1914 (transformé en 1915 et 1925); projet: Rudolf Dick
- Viaduc circulaire de Brusio; 1908 (transformé en 2011)
- Viaduc sur l'Aar, Berne; 1941; projet: Adolf Bühler
- Pont sur le canal de la Linth, Ziegelbrücke-Niederurnen; 1968
- Viaduc du Bietschtal; 1913 (transformé en 1986); projet: Albert Buss
- Viaduc de Wiesen, près de Davos; 1908; projet: Friedrich Hennings
- Pont sur le Rorbach, près de Wassen; 1983 (transformé en 2003; ancien pont de 1882)

La carte au 1:25 000 électronique (map.geo.admin.ch) permet de préparer aisément les randonnées correspondantes.

Hans Kaspar Schiesser

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, Angela De Stefano, UTP

Traduction française

Bruno Galliker, Sylvie Schneuwly, UTP

Impression

Rub Media AG
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern

Tirage

1200 allemand, 500 français

Prochaine édition

Octobre 2014