

voyage

5 | 2014 | novembre
Informations de l'Union



Un train Eurocity revenant d'Italie – faut-il mettre en danger le bon système ferroviaire international pour quelques «picoreurs»?

3 Libéralisation du transport par bus

Les bus longues distances doivent être traités comme un moyen de transports publics – dans les faits, le picorage met les TP suisses en danger.

5 «Mobility pricing» pour les heures de pointe?

Selon Doris Leuthard, la taxation de la mobilité est la solution clé pour réduire les bouchons sur la route et le rail – l'UTP en doute et met en garde contre une «pénalisation des pendulaires».

8 Assainissement des passages à niveau: à venir

D'ici la fin de l'année, les chemins de fer devront déposer une demande pour les passages à niveau qui restent à assainir. Et prendre des mesures immédiates.

Autocars: les «picoreurs» mettent en danger le système suisse de transports publics

Début 2013, la Deutsche Bahn a perdu le monopole du trafic longues distances. Aujourd'hui, le volume du marché des autocars en Allemagne est déjà estimé à 160 millions d'euros et devrait passer à 350 millions l'an prochain.

A présent, certains représentants des intérêts du transport par bus en Suisse profitent de ce vent de libéralisation pour exiger la fin du monopole des CFF dans le trafic longues distances, et ce alors que les exploitants d'autocars eux-mêmes estiment avoir peu de chances sur le marché. Pour moi, il est clair qu'une libéralisation complète mettrait en danger l'ensemble du système suisse de transports publics, un système qui du reste se classe parmi les meilleurs du monde. Car on ne peut pas avoir le beurre et l'argent du beurre: des transports publics avec un horaire cadencé, des lignes secondaires bénéficiant de subventions croisées et un taux de couverture des coûts respectable – et de l'autre côté des offres bon marché ne desservant que des lignes bien occupées et à des heures de haute fréquentation. Lorsque l'on commence à faire du picorage et propose des prix cassés sur certaines lignes, le taux de couverture des coûts des transports publics diminue,

un trou qui doit alors être comblé par la collectivité à travers une hausse des tarifs ou une nette dégradation de l'offre. La nouvelle situation de concurrence actuelle avec les autocars comporte déjà de nombreux risques pour le marché, qui aujourd'hui se compose principalement de liaisons longues distances entre des villes souvent visitées.

A cela s'ajoute le fait que, dans la situation actuelle, la concurrence ne se joue pas à parts égales. Les conditions de travail des chauffeurs ne peuvent aucunement être comparées avec celles des mécaniciens de locomotives fixées dans des conventions collectives de travail des exploitants de chemin de fer suisses. Par ailleurs, les bus ne doivent (jusqu'ici) pas payer de prix des sillons.

Mettre en danger un système de transports publics presque parfait uniquement pour faire gagner rapidement beaucoup d'argent à quelques «picoreurs» et permettre à une poignée de traqueurs de bonnes affaires de parcourir des distances énormes presque gratuitement, et tout cela aux frais de la collectivité? Non merci!

Ueli Stüchelberger, directeur

Sommaire

Merci à Urs Hanselmann	2
Faits concernant la «libéralisation du transport par bus»	3
Des nouveaux chez ch-direct	3
Essai pilote à la Zentralbahn – le SwissPass testé dans la pratique	4
Les transports publics zougois testent «BiBo»	4
Le «mobility pricing»: une solution pour les heures de pointe?	5
L'UTP optimise ses processus statistiques	6
Nouveau règlement RTE Distance d'implantation des signaux avancés	6
Congrès des transports publics à Zurich – quels sont les atouts des TP?	7
Application de la directive sur l'interopérabilité et la sécurité (BaRe 2.2)	7
Assainissement des passages à niveau: recommandations de l'UTP pour l'après 2014	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 9 décembre 2014

Manifestation «Un pas dans l'avenir des TP»

Lieu: Berne

Jeudi/vendredi

22/23 janvier 2015

Congrès des transports publics à Zurich – quels sont les atouts des TP?

Lieu: Zurich

Jeudi/vendredi

10/11 septembre 2015

Assemblée générale UTP 2015

Lieu: Zurich

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

Merci à Urs Hanselmann

Les quatre ans de mandat d'Urs Hanselmann à la présidence de l'UTP se sont terminés avec l'assemblée générale de Leysin. Michel Joye, son successeur, lui rend hommage.

Urs Hanselmann a été élu à présidence de l'UTP pour succéder à Richard Kummrow lors de l'assemblée générale 2010 à St-Gall. Il était à ce moment-là directeur des Basler Verkehrsbetriebe et avait déjà derrière lui une longue carrière au sein de nombreux organes de l'UTP: président de la commission «Technique route» dès 1999, il est entré au comité la même année et a fait partie du comité directeur entre 2001 et 2004.

Ce qui m'a particulièrement impressionné chez Urs Hanselmann, c'est son engagement au profit de toute la branche. C'est-à-dire en faveur de transports publics en tant que système unique, comme nous le promovons depuis quelque temps déjà. Dans ce contexte, Urs a fait passer sa «provenance», ses racines ancrées dans le monde des communautés, après les intérêts et les positions de l'ensemble de la branche, ceci tout au long de sa présidence de l'UTP.

Il n'est donc pas étonnant que le StAD, organe stratégique du Service direct, ait été fondé sous sa présidence, ou que la collaboration concrète avec les communautés ait véritablement été lancée durant la même période.

Sa manière calme et presque flegmatique de diriger des assemblées générales et des séances du comité ou du StAD a permis de tenir des discussions et de prendre des décisions adaptées et productives, même sur des thèmes complexes ou disputés.

La Suisse n'en profitera plus, contrairement à nous les Romands, car Urs Hanselmann reste président du conseil d'administration de la communauté tarifaire vaudoise «mobilis», au sein de laquelle onze entreprises veillent à ce que la chaîne de transport fonctionne dans le canton.



Urs Hanselmann (à gauche), président de l'UTP jusqu'à l'automne 2014, avec son successeur Michel Joye.

Je souhaite plein succès à Urs pour la suite et espère que le monde des communautés et celui du Service direct continueront de se rapprocher afin que la vision de transports publics formant un système uniforme dans toute la Suisse devienne bientôt une réalité.

Michel Joye, président de l'UTP

Colloque «Un pas dans l'avenir des transports publics»

Les personnes qui se décideraient au dernier moment peuvent encore s'inscrire au colloque «Un pas dans l'avenir des transports publics». Les chefs de projets vous y donneront un aperçu des travaux centraux visant à innover dans les transports publics suisses.

L'accent sera mis sur l'introduction du SwissPass à la mi-2015 et les adaptations qu'elle entraînera auprès des entreprises de transport. L'introduction du futur système de prix et des nouveaux assortiments de transports publics, qui se rapproche peu à peu, amènera également certains changements dans les entreprises.

Les informations qui seront données le 9 décembre 2014 au Kursaal de Berne vous permettront de tirer le meilleur profit possible de ces nouvelles possibilités. Vous aurez naturellement, comme d'habitude, l'occasion de poser des questions aux spécialistes.

Date: 9 décembre 2014 Lieu: Kursaal, Berne Prix: 200 francs par personne

Faits concernant la «libéralisation du transport par bus»

Contexte: à la mi-octobre, l'association des transports routiers Astag a présenté un catalogue d'exigences pour la libéralisation du transport par bus. Point principal: un autocar doit être reconnu et traité comme un moyen de transports publics.

Les autocars existent depuis longtemps. Ils transportent les touristes vers le sud de l'Europe et les saisonniers vers leur pays d'origine. Cela ne pose pas de problème. Mais à en croire l'Association des transports routiers Astag, il faudrait à présent libéraliser le transport par bus en Suisse afin de pouvoir y offrir des liaisons longues distances en plus de celles proposées entre Zurich et Munich ou entre Berne et Francfort. Chose impossible aujourd'hui: une ordonnance fédérale définit que les nouvelles offres ne peuvent être autorisées que si elles ne mettent pas en danger les offres de transports publics existantes, aussi bien celles du chemin de fer que de CarPostal. Un obstacle majeur. En Allemagne, il en va autrement depuis début 2013, où la Deutsche Bahn a perdu le monopole du trafic longues distances. Aujourd'hui, le volume du marché des bus longues distances en Allemagne est déjà estimé à 160 millions d'euros et devrait passer à 350 millions l'an prochain. C'est la raison pour laquelle les représentants des intérêts du transport par bus en Suisse ont profité de ce vent de libéralisation pour exiger la fin du monopole des CFF dans le trafic longues distances, et ce alors que les exploitants d'autocars eux-mêmes estiment avoir peu de chances sur le marché. D'une part, parce que les transports publics suisses assurent une desserte rapide et confortable entre les grandes villes grâce à un horaire cadencé et à une offre complète, et d'autre part parce que le contexte n'est pas comparable (p.ex. les bas salaires dans la branche des bus en Allemagne).

Néanmoins, le jeu ne se fait pas à armes égales, vu les nombreuses obligations des transports publics: assurer le transport et un horaire, utiliser des véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite, respecter la loi sur la durée du travail et payer le prix des sillons. Il en devient donc presque amusant que le lobby des bus bon marché exige une égalité de traitement pour par exemple utiliser les voies réservées aux bus ou profiter d'une exonération de l'impôt sur les huiles minérales. Une libéralisation complète du transport par bus mettrait en danger tout le système des transports publics suisses. En effet, si l'on fait du picorage en ne circulant que lorsque que c'est avantageux et en proposant des prix cassés sur certaines lignes, les transports publics se trouveront fortement concurrencés. Ceci entraînera une diminution de l'occupation et du taux de couverture des coûts des transports publics – un trou qui devra alors être comblé par la collectivité à travers une hausse des tarifs ou une nette dégradation de l'offre.

Même si ces exigences n'ont guère de chances d'être soutenues par une majorité, nous devons rester aux aguets. Il serait imprudent en effet de mettre en danger l'un des meilleurs systèmes de transports publics au monde, qui transporte chaque jour 1,5 million de personnes, simplement pour faire gagner beaucoup d'argent à quelques «picoreurs» et permettre à une poignée de traqueurs de bonnes affaires de parcourir des distances énormes presque gratuitement.

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



Les CFF exploitent aussi un bus longues distances qui circule quatre fois par jour entre Zurich et Munich – en complément à l'offre ferroviaire.

Des nouveaux chez ch-direct

Deux nouveaux visages ont rejoint le secrétariat de ch-direct: Kai-Leonie Tschan et Markus Meisinger.

Markus Meisinger renforce depuis le 15 octobre



2014 le secteur Clés de répartition de ch-direct en tant que chef de projet. Après avoir suivi des études d'économie à l'Université de St-Gall, il travaille depuis plus de dix ans dans la branche des transports publics et a exercé aussi bien du côté des entreprises qu'auprès des commanditaires: ses deux emplois les plus en vue jusqu'ici ont été ceux de membre de la direction d'Auto AG Schwyz et de délégué du canton de Bâle-Campagne pour les transports publics. Au sein de ch-direct, il aura pour tâches la direction de projets de clés de répartition des recettes des titres de transport forfaitaires entre les entreprises et de projets internes au secteur portant sur l'assurance-qualité et l'optimisation des processus.

Kai-Leonie Tschan soutient depuis le 1^{er} novembre



2014 le secteur Gestion des tarifs en tant que collaboratrice juridique. Après son Master en droit, elle a effectué un premier pas dans l'univers des transports publics au cours d'un stage juridique au sein de la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne. Ses tâches comprennent la collaboration avec les organes des transports publics et la conduite de dossiers juridiques dans les domaines des tarifs, des contrats de transport dans le trafic voyageurs, du droit des sociétés, de la protection des données et de la TVA.

Nous souhaitons un bon début et plein succès aux nouveaux collaborateurs de ch-direct.

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

Essai pilote à la Zentralbahn – le SwissPass testé dans la pratique

Le SwissPass sera lancé dans toute la Suisse durant l'été 2015. Depuis fin octobre, la Zentralbahn réalise un essai pilote avec cette carte afin d'en repérer les éventuels défauts de jeunesse et de les éliminer avant le lancement officiel.

Le SwissPass, une carte équipée d'une puce RFID, constitue un premier pas vers la billetterie électronique et donc la clé vers un accès encore plus simple aux transports publics suisses. Dans un premier temps, seuls l'abonnement général et le demi-tarif y seront intégrés, de même que des prestations supplémentaires comme Mobility, PubliBike, SuisseMobile et des forfaits de ski; les abonnements communaux suivront progressivement.

Afin d'assurer le bon déroulement du lancement du SwissPass durant l'été 2015, les CFF testent avec la Zentralbahn l'entier du processus allant de l'achat au contrôle. Près de 230 collaborateurs des deux entreprises de transport voyagent sur le réseau en tant que personnes test. Chacun s'est vu attribuer un profil de client fictif qu'il doit «jouer». Des collaborateurs du personnel de vente et de contrôle ont été formés en prévision de ce test afin d'en permettre la réalisation.

Une fois les résultats de l'essai pilote analysés, des employés des entreprises de transport (modérateurs) seront formés aux processus de distribution et de contrôle par l'équipe de projet. Ils transmettront à leur tour ces connaissances



Le SwissPass d'un «client test» lors du contrôle des billets – une partie de l'essai pilote réalisé par la Zentralbahn et les CFF.

aux collaborateurs de leur ET. La publication de ces formations aura lieu début novembre, les cours entre janvier et avril.

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

Les transports publics zougais testent «BiBo»

En collaboration avec sa communauté tarifaire, les entreprises de transport et les CFF, le canton de Zoug planifie un test de «BiBo» (be in, be out). Cela consiste en une carte équipée d'une puce permettant la saisie automatique de chaque trajet en train, bus ou tram, ceci sans devoir prendre de billet au préalable au guichet ou au distributeur. Le début du test est prévu pour la fin 2016.

L'idée est connue depuis «Easy Ride»: permettre aux clients des transports publics de monter et de descendre du train, du bus ou du tram où et quand ils le souhaitent. Chaque trajet est enregistré grâce à une carte à puce, et la facture arrive à la fin du mois comme celle du téléphone. Le canton de Zoug veut tester à nouveau cette

idée et prévoit un essai pilote en collaboration avec la communauté tarifaire locale, les transports publics zougais et les CFF. Chacun des partenaires prévoit de consacrer 100 000 francs à la clarification de questions fondamentales telles que le montant des investissements nécessaires à l'équipement de chaque porte de chaque

véhicule (raison principale de l'échec du projet «Easy Ride» en 2001). Pour la communauté tarifaire zougaise, les besoins estimés se situent entre 10 et 15 millions de francs.

Le projet doit débuter dans un peu plus de deux ans par l'essai pilote qui sera lancé à la fin 2016 avec quelque 500 clients. Si cette première étape se déroule bien, un essai pilote sur l'ensemble du canton de Zoug est prévu à partir de 2017. Le SwissPass, qui sera introduit en été 2015 dans toute la Suisse (voir article ci-dessus), servira de support pour l'essai zougais.

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

Le «mobility pricing»: une solution pour les heures de pointe?

La journée des infrastructures du DETEC organisée fin octobre à l'Université de St-Gall était consacrée au thème de la tarification de la mobilité (mobility pricing) dans le trafic individuel et les transports publics. Selon Doris Leuthard, le «mobility pricing» devrait permettre de mieux exploiter les infrastructures et de freiner la demande aux heures de pointe. Or l'UTP doute fortement que les pendulaires se laisseront guider par les prix. Une augmentation des prix est en effet perçue comme «pénalisante pour les pendulaires».

Dans son rapport stratégique sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux en Suisse, le Conseil fédéral formule en substance le principe suivant: «à long terme, il convient d'examiner un nouveau modèle de financement qui ne génère pas seulement les recettes nécessaires à long terme, mais qui influence la mobilité dans le sens d'une utilisation économiquement efficiente et écologiquement durable des capacités du réseau». En outre, son message sur le programme de la législature en cours (2011–2015) prévoit l'élaboration d'un rapport sur le «mobility pricing». C'est dans le cadre de ces travaux que l'on étudiera la forme concrète que pourrait prendre la tarification de la mobilité en Suisse. Sur la base des résultats, les décisions politiques quant à la suite à donner au dossier seront prises après 2015. La bonne nouvelle d'abord: lors de la journée des infrastructures, Doris Leuthard a souligné que le débat ne faisait que commencer et que l'on parlait ici d'un horizon partant de 2030–2040. Il est aussi louable que la Confédération réfléchisse à la manière de mieux décongestionner les transports publics aux heures de pointe.

Quels sont les effets à atteindre avec le «mobility pricing»?

Même si, à l'heure actuelle, on ne sait pas encore très clairement si la tarification de la mobilité générera plus de recettes ou si elle entraînera un transfert du trafic, on peut néanmoins affirmer ceci: si le but est de gérer intelligemment la forte croissance du trafic pronostiquée sur la route et le rail et ainsi d'éviter les bouchons, les trains et les bus bondés et des aménagements coûtant plusieurs milliards, le «mobility pricing» tel qu'envisagé ici n'est pas la bonne solution. Pourquoi? Parce que deux tiers des recettes des transports publics suisses proviennent des abonnements, à savoir l'AG, le demi-tarif et les abonnements communautaires. Or les titulaires de ces abonnements sont les clients les plus fidèles des transports publics – et ce sont justement eux qui ne profiteront en rien de la tarification de la mobilité. Si l'on supprime les éléments qui font le succès des transports publics suisses, à

savoir l'abonnement général et le demi-tarif, on fâchera leurs plus fidèles clients. Si l'on ne le fait pas, le potentiel du «mobility pricing» pour les billets ordinaires, qui ne génèrent qu'un tiers des recettes, sera bien trop faible.

Le DETEC voit les choses autrement: les tarifs sont plus élevés pour les courses sur des parties du réseau très fréquentées, aux heures de forte densité du trafic et pour des prestations de meilleure qualité. Chacun paie ce qu'il utilise. Les avantages d'un tel système sont: un accès aisé pour les clients à tous les transports publics (ce qui est déjà le cas aujourd'hui, sans le «mobility pricing») et un décompte simple. L'inconvénient de cette solution est que les utilisateurs qui voyagent fréquemment devront payer beaucoup plus cher que le prix d'un AG.

C'est ici que commencent les mauvaises nouvelles pour les pendulaires qui voyagent régulièrement durant les heures de pointe: ils pourraient devoir payer un prix plus élevé pour les trajets en train que les autres passagers se déplaçant principalement à un autre moment de

la journée. Néanmoins, qui peut se permettre de n'arriver au travail, à l'école ou à l'université qu'à 10 ou 11 heures? En fixant un prix des billets plus élevé durant les heures de pointe, on ne ferait que créer des inégalités sociales. Or, pour l'UTP, il est clair que cette solution «pénalisante pour les pendulaires» n'est pas la voie à suivre. Nous retiendrons donc cette déclaration de Doris Leuthard: «Les transports publics doivent rester abordables et simples d'utilisation». Par ailleurs, toujours selon notre ministre des transports, il reste encore de nombreuses questions à régler sur les plans technique, financier et politique.

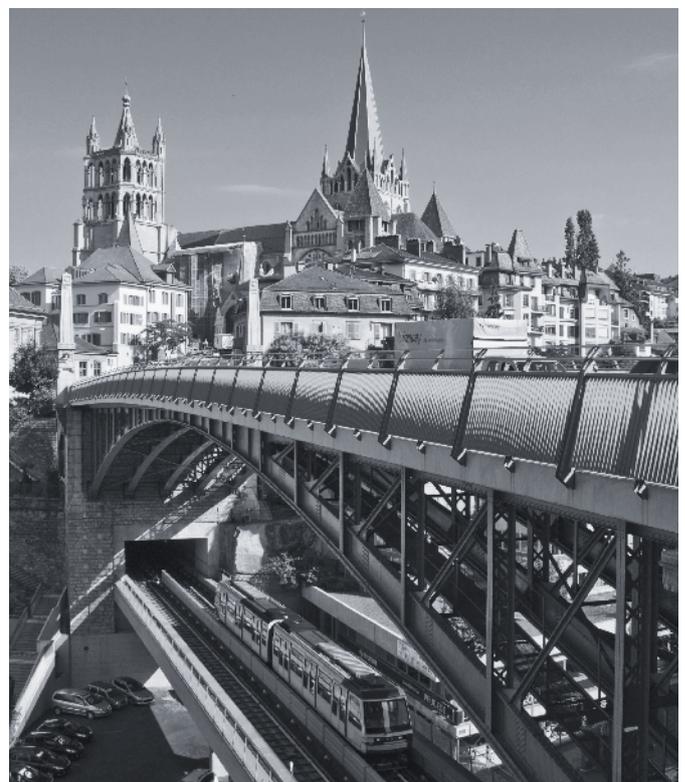
Les propositions de l'UTP

Viser une meilleure utilisation des capacités, à savoir une meilleure répartition des heures de pointe est essentiel. Pour l'UTP, les mesures à envisager au premier plan sont les suivantes:

- bien informer les voyageurs au sujet des trains et des bus fortement occupés (sensibilisation), proposer d'autres itinéraires ou d'autres horaires
- motiver les collaborateurs à changer leurs habitudes en matière de déplacements
- sensibiliser la Confédération et les cantons au sujet des heures d'ouverture des institutions de formation (p. ex. universités, hautes écoles spécialisées)
- étendre l'offre de billets dégriffés pour les trains et les bus moins fréquentés.

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

Le «mobility pricing» réduirait les bouchons sur la route et sur le rail. On fait ici abstraction du fait que les pendulaires ne peuvent pas se rendre à leur travail à n'importe quelle heure de la journée.



L'UTP optimise ses processus statistiques

Comme chaque année, l'UTP a relevé cet automne les chiffres-clés de ses entreprises membres. Ces données serviront d'une part au calcul des contributions de membres, de l'autre à l'élaboration de diverses statistiques. Or les entreprises de transport fournissent aussi ces chiffres ou des chiffres similaires à d'autres organisations.

On peut donc comprendre que plusieurs membres de l'UTP souhaitent que ces chiffres ne soient désormais recueillis qu'une seule fois. C'est pourquoi l'UTP réfléchit actuellement à la manière dont son relevé de données pourrait être remplacé par l'utilisation conjointe des données officielles de l'Office fédéral de la statistique (OFS). Elle élabore à cette fin un catalogue de ses besoins concrets en matière de données et des usages qu'elle prévoit d'en faire, à l'intention de l'OFS. La condition indispensable à l'utilisation conjointe des données officielles serait que les membres habilite l'UTP à le faire par voie de contrat. Ces derniers seront informés des prochaines étapes en temps opportun.

Le relevé de données statistiques, leur préparation et leur publication à l'aide de représentations graphiques et de tableaux constituent l'une des principales tâches de l'UTP. Les statistiques

sont en effet un outil d'argumentation central et servent à informer les membres du comité, le public, les médias et d'autres groupes d'intérêts. Or les exigences de ces groupes augmentent. Aujourd'hui, les chiffres clés sur l'évolution de toute la branche ne sont néanmoins pas encore disponibles ou arrivent trop tard.

La branche évolue

Le prochain projet du secrétariat de l'UTP sera donc de tester ce printemps un relevé des chiffres clés (demande, offre, produits de transport, indemnités) des membres les plus importants à partir de leurs rapports de gestion. Les données des douze plus grandes ET couvrent en effet la majeure partie des transports publics en Suisse (94% des personnes-km, 77% des passagers, 75% des courses-km, 90% du produit de transport). L'UTP sera ainsi pour la

première fois en mesure de s'exprimer au sujet des principaux développements de l'ensemble de la branche avant que les résultats du relevé des données auprès des membres ne soient disponibles (en automne). Pour 2013, on a par exemple constaté que

- après le «creux» de 2012, la demande a connu une reprise en 2013 (nouveaux venus +2,16%/pkm +1,42%), la croissance ayant été particulièrement forte dans les ET de Suisse romande;
- l'offre s'est encore développée, les trains-km et courses-km ayant augmenté en moyenne de 2,3%;
- les produits de transport ont bondi de 6,36% (mesure tarifaire en lien avec la hausse du prix des sillons en décembre 2012); les indemnités de transport (+1,2%) ont crû nettement moins que les produits de transport.

Ces éléments constitueront la base du premier monitoring l'an prochain. Les douze plus grands membres de l'UTP seront invités à fournir six chiffres clés. La manière dont les chiffres relevés seront communiqués devrait avoir été définie d'ici-là.

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

Nouveau règlement RTE Distance d'implantation des signaux avancés

La réglementation relative au calcul de la distance d'implantation des signaux avancés a été remaniée sur la base de courses d'essai de freinage complètes, puis publiée dans une édition mise à jour.

La réglementation RTE qui datait de 2009 avait été éditée pour remplacer une réglementation CFF plus ancienne. On ne disposait alors pratiquement pas de résultats de mesures réalisées avec des semelles de frein en matière synthétique (semelle de type K) pour les wagons mar-

chandises. A cette époque, il était déjà clair qu'une vérification des valeurs et une formule actualisée pour le calcul de l'espérance de la distance d'arrêt lors de freinages d'urgence seraient nécessaires, la distance d'arrêt étant plus longue avec les semelles de type K qu'avec celles en fonte grise lorsque la vitesse initiale de freinage est faible.

Les nouveaux «Tableaux des signaux avancés C» (VT 2014) pour les trains marchandises se fondent sur une analyse statistique actuelle de courses d'essai de freinage complètes. En adaptant la distance d'implantation des signaux avancés aux données empiriques exactes relevées en exploitation, on peut augmenter la sécurité ou optimiser la capacité de la section là où cela est possible. Par ailleurs, les rapports de freinage sont désormais indiqués dans des intervalles plus petits, ce qui permet l'intégration de caté-

gories de freins supplémentaires. Les calculs pour les trains voyageurs n'ont quant à eux subi aucun changement. Les «Tableaux des signaux avancés B» (VT 2009) pour ces trains peuvent donc être repris tels quels.

La réglementation R RTE 29100 «Distances d'implantation des signaux avancés» a été publiée en novembre en allemand et en français. Les entreprises de chemin de fer peuvent télécharger les documents RTE publiés au format PDF dans l'Extranet de l'UTP à l'adresse www.utp.ch/acces-rte et les tiers sur le Webshop RTE à l'adresse www.rte.utp.ch; les documents peuvent également être commandés en version imprimée. Les remarques concernant le contenu des réglementations RTE peuvent être adressées par e-mail à RTE@utp.ch.

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



Train marchandises franchissant un signal avancé.
© Stefan Wullschlaeger, Berthoud

Congrès des transports publics à Zurich – quels sont les atouts des TP?

Les transports publics zurichois VBZ et l'institut IVT de l'EPF de Zurich organisent leur 3^e congrès commun consacré aux transports publics les 22 et 23 janvier 2015 sur le thème: «Simples et pratiques – quels sont les atouts des TP?»

Le congrès, qui se tiendra dans la salle «Lake Side», souhaite aborder des questions allant au-delà des grands projets d'infrastructure et débattre des tendances sociales. L'une des questions-clé est de savoir si les transports publics identifient ces chances et les exploitent.

Comme on le sait, les transports publics passent par une planification à long terme. Ces 15 prochaines années, il n'y aura guère de nouveaux rails ou de nouvelles lignes de bus qui verront le jour à Zurich. Durant cette période, les trans-

ports publics devront ainsi faire jouer d'autres atouts. C'est la raison pour laquelle les discussions et les exposés seront notamment consacrés à la question des besoins concrets en vue de faciliter le mieux possible l'accès aux transports publics.

Prochain arrêt: confort?

Autre question d'avenir qui sera abordée sous diverses perspectives durant le congrès: quelles sont les attentes de la génération Y? Comment

lui transmettre la passion des transports publics à long terme? Cette question sera discutée lors de la soirée intitulée «L'homme et la société». Les VBZ et l'EPF souhaitent montrer comment les autres branches abordent les nouvelles tendances et se demandent si leur branche est en accord ou en retard sur celles-ci. Les participants auront aussi l'occasion de se retrouver projetés au cœur des événements, en visitant les principaux pôles de connexion au centre-ville lors d'une excursion.

Informations (en allemand uniquement) relatives au congrès et aux intervenants sur: www.vbz.ch/kongress.

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

Application de la 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) a adapté des ordonnances au 1^{er} juillet 2013 et en a complété certaines par des nouvelles directives. Un défi de taille pour les entreprises de chemin de fer (et l'OFT). Aperçu des travaux en cours en vue de l'application de ces nouvelles prescriptions.

L'UTP a organisé en juin 2014 un colloque spécialisé au sujet de la «Directive sur l'obtention d'autorisations d'accès au réseau, de certificats de sécurité et d'agrèments de sécurité». Bon nombre des plus de 80 participants ont tiré un bilan positif du colloque. Celui-ci a permis d'éclairer la situation et de montrer des bonnes idées dans divers domaines. Les voix critiques de la branche sur ce thème ne se taisent pas pour autant. Le principal point contesté reste l'augmentation de la charge administrative. La question ne porte pas sur le système de gestion de la sécurité (SGS) lui-même, mais sur la «manière» de l'appliquer, à savoir sur les processus administratifs d'application. Les premières expériences réalisées viennent confirmer ces craintes. La documentation complète et détaillée sur les processus peut même, dans certaines circonstances, conduire à ne pas appliquer sérieusement les processus. Lors d'une séance, les dirigeants de l'OFT et de l'UTP ont décidé qu'un groupe de travail com-

mun SGS devrait se pencher prochainement sur ce thème et régler les questions en suspens. Les résultats de ces travaux devront ensuite être mis à la disposition de la branche intéressée. Deux thèmes sont déjà fixés: listes de véhicules et «solution modèle» concrète pour les petites ET – d'autres thèmes suivront.

Examens par des experts

L'application de la nouvelle «Directive sur les organismes de contrôle indépendants» exige un élargissement, voire une adaptation des démonstrations de la sécurité dans les domaines correspondants. Les groupes de travail formés à partir des groupes d'experts de la CTEF se penchent actuellement sur les domaines suivants:

- démonstration de la sécurité des installations électriques (RTE 27100)
- démonstration de la sécurité des installations de sécurité (Dir. OFT, RTE 25100)
- démonstration de la sécurité des modifications de véhicules (Dir. OFT, RTE 49100)

L'accent est mis sur des questions comme:

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

Dans le cadre d'ateliers communs de l'OFT et de l'UTP, on prévoit de définir les processus et contenus qui seront nécessaires, de les fixer dans les directives de l'OFT, les règlements RTE et, le cas échéant, des recommandations de l'UTP. Complétés par des check-lists et des modèles, ces outils devraient permettre aux chefs de projets de travailler conformément aux nouvelles exigences. Des colloques spécialisés seront également organisés durant le premier semestre 2015 afin de transmettre le savoir-faire nécessaire aux entreprises de chemin de fer et à leurs fournisseurs, mais surtout aux nouveaux experts. Pour toute question, veuillez vous adresser à l'auteur (adresse ci-dessous).

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

Assainissement des passages à niveau: recommandations de l'UTP pour l'après 2014

Les passages à niveau non conformes à l'ordonnance doivent être assainis d'ici fin 2014. Il apparaît désormais que ce délai ne pourra pas être tenu dans tous les cas. L'Office fédéral des transports (OFT) a donc adapté l'OCF concernée pour le 1^{er} novembre 2014: les entreprises de chemin de fer devront présenter d'ici la fin de l'année des demandes complètes pour tous les passages à niveau qui restent à assainir, puis exécuter les travaux dans l'année qui suit la décision d'approbation des plans.

En outre, l'OFT exige que toutes les mesures proportionnées visant à réduire les risques soient prises sans délai aux passages à niveau où les conditions de visibilité sont insuffisantes. Afin de mettre en œuvre ces mesures transitoires, le groupe de travail de l'UTP Passages à niveau a publié des recommandations.

Les mesures prévues par l'OFT accaparent des ressources au sein des chemins de fer, des autorités et des fournisseurs, ressources qui manquent par conséquent pour les projets d'assainissement à réaliser d'urgence. Elles détournent l'attention vis-à-vis des solutions durables, affaiblissent les arguments des entreprises de chemin de fer dans les négociations en cours ou ralentissent les assainissements définitifs.

Stratégie durable

La solution durable pour les croisements entre le rail et la route réside dans la séparation spatiale des voies de communication (suppression, accès détourné, passage inférieur ou supérieur, etc.). Il n'y a ainsi plus de surface de circulation commune. Les solutions durables à long terme offrant un niveau de sécurité élevé doivent être préférées aux variantes à court terme avec une sécurité moindre.

Une évaluation de la situation quant aux risques qu'elle présente constitue le fondement de toute approche ou mesure transitoire. Les bases d'une telle évaluation figurent dans le R RTE 25931 Passage à niveau, Documentation de base. Il est important de conserver par écrit les réflexions relatives aux risques afin de pouvoir documenter les mesures prises en la matière en cas d'incident.

La recommandation de l'UTP décrit les mesures transitoires suivantes:

1. Fermeture immédiate selon l'art. 19 LCdF
2. Garantie des conditions de visibilité nécessaires (suppression des obstacles, déplacement du passage à niveau, réduction de la vitesse)
3. Signaux d'avertissement par les trains (siffler)
4. Mesures du côté de la route (panneaux d'interdiction, panneaux d'avertissement supplémentaires, miroirs, etc.)
5. Restriction du cercle d'utilisateurs (piétons, ayants-droit, etc.)
6. Installations de sécurité provisoires

L'UTP a grand intérêt à ce que les assainissements progressent rapidement et à ce que les suppressions et assainissements des installations de passages à niveau aient lieu dans les délais et de manière durable. Le groupe de travail Passages à niveau de l'UTP se tient à votre disposition pour des conseils et des média-



Passage à niveau du RhB à Cavaglia: assaini fin 2014.

tions dans les cas compliqués ou délicats. Pour toute question, veuillez vous adresser à l'auteur (adresse ci-dessous).

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

R RTE 25000 Compendium Installations de sécurité: la 10^e édition est disponible

L'UTP et la direction de projet Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire (RTE) a publié au 1^{er} octobre 2014 la 10^e édition du recueil de règlements R RTE 25000 Compendium Installations de sécurité, en allemand et en français. Celui-ci a été adapté aux dernières prescriptions souveraines, p. ex. DE-OCF 2014. Les aspects relatifs à la voie métrique et à la voie spéciale y ont également été ajoutés. La 10^e édition contient ainsi toutes les prescriptions spécifiques selon l'état actuel de la technique pour tous les écartements. Le R RTE 25053 «Protection de flanc des itinéraires de train» a également subi des adaptations afin d'augmenter son caractère pratique, et un nouveau chapitre sur l'identification des gares, postes à diagonales d'échange et bifurcations de lignes a été ajouté dans le R RTE 2010 «Désignation des voies et limites de gare».

Le règlement est disponible sur le Webshop RTE. Veuillez faire part de vos éventuelles remarques et précisions par e-mail à RTE@utp.ch.

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

Janvier 2015