

# Voyage



VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

4 | 2012 | Octobre  
Informations de l'Union



Exemple de l'accès à la gare de Berne: la nouvelle réglementation sur la collaboration doit permettre de régler le plus tôt possible d'éventuelles dissensions.

## Assemblée générale de l'UTP à Lucerne 2

Lucerne a vécu une AG s'inscrivant dans la continuité avec une large entente, de nombreux intervenants et l'UTP comme lauréat du Rail d'or.

## Colloque spécialisé sur les appels d'offres 7

A la mi-novembre, l'UTP et l'OFT expliqueront les nouvelles règles d'appels d'offres découlant de la Réforme des chemins de fer 2.2.

## Formation continue de haute école pour la voie ferrée 15

Le premier cursus de formation continue de haute école dans le domaine «Voie ferrée» débutera avec un CAS ces prochains jours à Fribourg.

## Plus qu'une simple modification des statuts

La branche peut être fière du succès des transports publics en Suisse – même si la gestion de ce succès au quotidien est devenue un énorme défi pour les entreprises de transport. Ceci également à l'écart des liaisons principales, comme Berne–Zurich ou Genève–Lausanne, et des RER.

L'augmentation continue du nombre de clients – le but de tout travail dans n'importe quelle autre branche – exige énormément de la part de la branche, jour après jour, semaine après semaine.

L'une des raisons principales de la singularité des TP suisses, la chaîne de transport continue, peut uniquement être réalisée à travers la coopération éprouvée (et volontaire) des entreprises de transport. C'est pourquoi le point de l'ordre du jour «Modification des statuts» de l'assemblée générale de Lucerne cache bien davantage que la banalité de son intitulé.

La nouvelle réglementation sur la collaboration des entreprises de transport concernant l'infrastructure ferroviaire a pour but d'assurer à long terme les facteurs de succès cités en permettant de clarifier aussi vite que possible d'éventuelles dissensions. Pour moi, il ne fait aucun doute

que des solutions concertées et internes à la branche améliorent l'offre des TP suisses.

La création du nouvel organe de planification de l'infrastructure a pour premier objectif de garantir à long terme une offre de TP au contenu coordonné entre les entreprises, remplissant d'une part les conditions cadres politiques, et garantissant d'autre part un financement durable du système ferroviaire. Concrètement, cela signifie entre autres, à propos des étapes d'aménagement de FAIF controversées dans la discussion publique, l'existence d'une proposition de première étape d'aménagement discutée et concertée entre les entreprises.

L'accord unanime de la branche en faveur de la collaboration, de la recherche de solutions en commun, la volonté de trouver ces solutions au sein de la branche m'a réjoui et m'importait beaucoup. Il va maintenant s'agir de réaliser le contenu de cette décision et de mettre cette unanimité en pratique.

Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP

## Sommaire

Le RTE, lauréat du Rail d'or de l'Association des ingénieurs des transports publics	3
Deux exposés extraits de l'assemblée générale	4
La troisième «analyse TP» depuis 2003	7
login: relever les défis ensemble	8
Succès entier pour le premier examen de Spécialiste en TP	8
Relations publiques dans les écoles: au but par la sensibilisation	9
Bus hybrides – testés sous toutes les coutures	10
Qui sauvera le trafic marchandises intérieur?	11
La version 2012 de «Faits et arguments» est arrivée	12
Des trains plus silencieux pour bientôt?	12
Les TP suisses ont le premier standard d'Europe	13
Nouveautés sur le contrôle de la marche des trains à voie métrique et spéciale	14
Nouvelles réglementations RTE	15
En noir et blanc	16

# Une AG inscrite dans la continuité

L'assemblée générale de l'UTP à Lucerne a été bien différente de l'édition 2011, alors marquée par l'entrée en scène d'un nouveau président, d'un nouveau directeur et d'une nouvelle vice-directrice. L'édition 2012 organisée au Musée Suisse des Transports s'est en effet inscrite dans la continuité, la partie statutaire ne faisant pas trop de remous – avec le secrétaire général de l'UITP Alain Flausch comme orateur d'honneur.

Lors de sa deuxième AG, le président de l'UTP Urs Hanselmann a rapidement passé en revue la partie statutaire qui traitait de nombreux thèmes, dont les comptes annuels, une modification des statuts avec une augmentation des contributions des membres en faveur de la caisse de prévoyance du secrétariat UTP/RMS et l'élection d'un nouvel organe de révision. Toutes les propositions ont été acceptées ou entérinées à l'unanimité par les membres de l'assemblée.

Dans le cadre de la partie statutaire, l'assemblée a également fait ses adieux à deux membres du comité, Matthias Grünenfelder et Hans-Rudolf Mooser, ainsi qu'aux deux médiatrices de longue date de l'UTP, Cornelia Füeg et Rose-Marie Ducrot. La fonction de médiateur pour la Suisse alémanique est reprise par Hans Höhener, conseiller d'Etat et Landammann (président du gouvernement) d'Appenzell Rhodes-Extérieures pendant plusieurs années, président de

l'association Remontées Mécaniques Suisses entre 2005 et 2010 et président du conseil d'administration des Sântis Schwebbahnen depuis 1989. Le successeur de Rose-Marie Ducrot sera désigné en novembre.

Outre les exposés d'Urs Hanselmann et du directeur de l'UTP Ueli Stüchelberger (extraits pp. 4 à 6), l'assemblée a également pu entendre le secrétaire général de l'UITP Alain Flausch, qui a fait toute la lumière sur le slogan du congrès mondial de l'UITP de 2013 à Genève. Dans un monde évoluant rapidement, un changement de paradigme chez les transports publics est indispensable et exige de nouveaux modèles de gouvernance, de nouveaux modèles économiques et de nouveaux schémas de financement. Voici tout ce qui se cache derrière le slogan de l'UITP «i-move 2.0». A. Flausch a également montré le programme détaillé du congrès mondial à Genève et mis l'accent sur le tarif spécial accordé aux membres de l'UTP.

## Perspectives

**Jeudi 8 novembre 2012**  
**Journée «Futur en tous genres» 2012**  
 Lieu: dans votre entreprise

**Mercredi 14 novembre 2012**  
**Colloque spécialisé UTP/OFT**  
 Lieu: Berne

**Jeudi/Vendredi, 6/7 décembre 2012**  
**Forum TP 2012**  
 Lieu: Oberhofen am Thunersee

**Mardi 11 décembre 2012**  
**Un pas dans l'avenir des TP – étape II**  
 Lieu: Berne

Pour plus d'informations:  
[www.voev.ch/Manifestations.html](http://www.voev.ch/Manifestations.html)

Les dirigeants de l'UITP et de l'UTP en grande conversation: Ueli Stüchelberger, Helga Severyns et Alain Flausch (de g. à d.)



### De ZPS à «Faits et arguments»

Andreas Fuher, chef du projet «Futur système de prix des TP suisses», mieux connu sous le nom de ZPS au sein de la branche, a également tenu un exposé orienté vers l'avenir, tout en gardant les pieds bien sur terre. Sous le titre de «Se préparer à l'avenir par la coopération», le chef de projet a décrit la nécessité et les avantages d'un remplacement intelligent des systèmes actuels, qui arrivent à la fin de leur cycle de vie. Les explications d'Andreas Fuher ont été complétées par une présentation du CEO du BLS Bernard Guillelmon, intitulée «ZPS – évaluations du BLS», et du directeur des TL et vice-président de l'UTP Michel Joye, qui a évalué le programme ZPS du point de vue des entreprises urbaines de transports.

Le modèle du «3x3» introduit il y a un an a donné l'occasion à trois collaborateurs du secrétariat de l'UTP de présenter leur domaine dans un bref exposé de trois minutes. Christian Bumann a parlé de la nouvelle version de «Faits & arguments concernant les transports publics suisses», relevant notamment la hausse des courses-voyageurs (+30% depuis 2000), l'augmentation de la répartition modale à 20,7% en dix ans (+4% env.) ainsi que le maintien de la croissance de la productivité dans les TP suisses. Susanne Grün, quant à elle, a présenté son secteur «Distribution» et les grands défis

que constituent les projets «DaX» et la «carte TP», tandis qu'Urs Strebel donnait un aperçu des travaux de l'UTP en matière de formation et des nombreuses possibilités de formation et de formation continue dans les TP menant jusqu'au diplôme de haute école.

Comme à l'accoutumée, le deuxième jour de l'assemblée générale de l'UTP était consacré à plusieurs ateliers sur des thèmes majeurs des TP, qui portaient les titres suivants: «L'entreprise de transport productrice de courant», «La

génération Y dans le monde du travail» et, dans le cadre de la visite de la Zentralbahn, «Offre identique pour les pendulaires et les touristes?». Les exposés et les documents des ateliers sont disponibles sur [www.utp.ch](http://www.utp.ch).

L'assemblée générale 2013 sera combinée à la célébration du 150<sup>e</sup> anniversaire du BLS et organisée en collaboration avec BLS SA, RBS et BERNMOBIL à Berne **les 22 et 23 août 2013**.

[roger.baumann@utp.ch](mailto:roger.baumann@utp.ch), 031 359 23 15



Conversation à bord: le président de l'UTP Urs Hanselmann avec le directeur de la ZVV Franz Kagerbauer.

## Le RTE, lauréat du Rail d'or de l'Association des ingénieurs des transports publics

L'Association des ingénieurs des transports publics (Adl) a remis le Rail d'or à l'Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire à l'occasion de l'assemblée générale 2012 de l'UTP. En remettant ce prix, l'Adl reconnaît la valeur de l'ouvrage pour le maintien et la diffusion des connaissances spécifiques à la technique ferroviaire.

Dans son éloge aux lauréats, le rédacteur de la NZZ Paul Schneeberger a souligné le rôle majeur du RTE pour la branche des transports publics suisses, qui dispose ainsi d'une plateforme



Max Hohl, «Mister RTE», adressant ses remerciements au nom de l'UTP pour son prix.

tournée vers les besoins pratiques et la transmission du savoir dans le domaine de la technique des chemins de fer. Régulièrement mis à jour, le RTE permet également de relier et de réunir les connaissances acquises ces dernières années en la matière. L'ouvrage, qui traite les installations fixes et les véhicules dans des volumes séparés, rassemble le savoir technique pour l'ensemble du système ferroviaire.

Les connaissances et le savoir-faire réunis dans le RTE émanent de spécialistes des différents domaines. La mise en pratique de ces connaissances techniques relève ensuite des entreprises ferroviaires. C'est elles-mêmes qui décident comment appliquer les règles et principes fixés dans l'ouvrage. En suivant ces règles, les entreprises peuvent partir du principe que la planifi-

cation, la construction, l'exploitation et l'entretien de leurs installations et de leurs véhicules sont conformes aux prescriptions souveraines et à l'état de la technique.

Max Hohl, qui a reçu le Rail d'or au nom de l'UTP et de l'organisation du projet RTE, a remercié l'Adl pour ce prix qui vient récompenser tout un ensemble d'acteurs ayant participé à cet ouvrage solidaire des chemins de fer suisses. Ce sont non seulement les spécialistes et leur savoir-faire qui sont mis à l'honneur, mais aussi la direction du projet et l'UTP en tant qu'éditeur de l'ouvrage. Le prix récompense également toutes les entreprises ferroviaires et l'OFT, qui ont porté cet ouvrage commun et l'ont soutenu par des ressources de personnel et financières. Le prix constitue, d'une part, la reconnaissance du travail accompli et, d'autre part, une motivation pour mener l'ouvrage entrepris à son but final et le mettre au service de toutes les entreprises de chemin de fer suisses.

[max.hohl@utp.ch](mailto:max.hohl@utp.ch), 031 359 23 16

# Deux exposés extraits de l'assemblée générale

## Extrait de l'exposé d'Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP

J'aimerais aujourd'hui aborder deux points: FAIF, le projet «Financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire», ainsi que la «collaboration interne à la branche», dont le futur système de prix, ZPS en abrégé, fait partie.

### FAIF

Le projet «Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire», FAIF en abrégé, est le projet le plus important de notre branche préoccupant actuellement les milieux politiques. Si, formellement, FAIF ne porte que sur la garantie du financement de l'infrastructure ferroviaire, à savoir l'entretien, l'exploitation et l'aménagement, il comprend aussi une étape concrète d'aménagement. Le projet est très important pour tous les TP, puisqu'il porte sur le réseau ferroviaire, la «colonne vertébrale» de l'ensemble des TP.

La création d'un fonds de durée illimitée pour l'infrastructure ferroviaire vise à garantir la planification à long terme des projets de construction et leur réalisation. Il ne s'agit pas seulement de passer d'un budget à l'autre, mais également de coordonner, à long terme, le futur horaire et l'aménagement.

### L'UTP a formulé deux exigences centrales quant à FAIF:

1. Les moyens versés dans ce nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire doivent être plus importants qu'aujourd'hui.
2. La première étape d'aménagement doit être de 6 milliards de francs et non de 3,5 milliards comme prévu à l'origine.

La première exigence a déjà été reprise en partie par le Conseil fédéral. Et les deux exigences ont reçu le soutien de la commission du Conseil des Etats compétente en la matière. S'agissant du projet en lui-même, mais aussi de nos exigences centrales, nous pouvons donc être optimistes: le projet semble être «posé». C'est bien ainsi, et important pour la votation populaire qui aura vraisemblablement lieu en 2014.

Et pour la seconde exigence, celle d'augmenter modérément les ressources de la première étape d'aménagement, une solution en ce sens semble se dessiner. L'élargissement de la première étape n'est pas un but en soi. Nous devons pouvoir continuer de proposer à nos clients une offre attrayante. Les infrastructures actuelles sont bien exploitées. Mais des capacités supplémentaires seront nécessaires pour permettre aux TP de conserver leur attractivité. Nous le devons à nos clients.

### Collaboration interne à la branche

Ce point me tient très à cœur et doit nous préoccuper tous. Nous sommes et devons tous rester

impliqués. C'est à l'excellente collaboration au sein de la branche que les transports publics doivent notamment leur succès. Et elle est de notre ressort à tous. Je suis convaincu qu'en dehors des liquidités des pouvoirs publics, la bonne collaboration entre les entreprises de TP constitue un facteur de renommée déterminant vis-à-vis de notre clientèle. Cette collaboration se traduit par exemple par une chaîne de transport continue, une formation des prix commune, un horaire coordonné ou une harmonisation des offres. Pour le client, le prestataire est secondaire tant qu'il le conduit de A à B sans interruption.

Mais un tel résultat exige une collaboration constructive de la part de toutes les entreprises de transport: les clients bénéficient ainsi d'une offre harmonisée, de qualité. Cette collaboration au sein des transports publics a été encore renforcée ces dernières années.

Lors de son séminaire en mai dernier, le comité a parlé d'une collaboration interne à la branche. Nous étions tous d'accord sur le fait que notre objectif à tous était d'obtenir des solutions «communes» et de qualité pour la branche. Ceci implique que nous collaborions, que nous discutions à fond, au cas par cas, de ce qui constitue la meilleure solution et que nous prenions ensuite les décisions ensemble. Les discussions menées au comité ont également abouti à la modification des statuts relative à la collaboration interne à la branche en matière d'infrastructure, que vous venez d'approuver. Nous voulons éviter les conflits autant que possible et, s'ils apparaissent, nous efforcer de les régler au sein de la branche.

### Futur système de prix (ZPS)

Pourquoi le projet ZPS est-il aujourd'hui si central? Pourquoi justement maintenant? Il y a trois raisons à cela:

1. ZPS est, sur le plan financier, notre plus grand projet commun en cours.
2. ZPS concerne toutes les entreprises de transport.
3. Cet automne, nous allons, je l'espère, approuver le concept de ZPS.

C'est la raison pour laquelle je tenais à ce qu'Andreas Fuhrer, chef du projet, nous informe aujourd'hui sur le contenu de ce projet si important pour la branche. Lui et son équipe produisent du très bon travail. Je tenais à le souligner.

L'atelier organisé en juin sur ce thème au sein du Comité stratégique du Service direct, organe supérieur en matière de tarifs, a été fructueux. Il s'agissait notamment de définir la manière dont nous voulions diriger et exploiter la nouvelle plateforme TP commune. Nous sommes parvenus à un consensus, optant pour une direction commune et la fondation d'une société de propriétaires, la forme juridique n'étant pas encore fixée.

Le défi que représente la collaboration entre les petites et les grandes entreprises, mais aussi entre le Service direct et les communautés est assez ambitieux. C'est pour cela que je trouve important que nous restions unis sur ce point. Ceci témoigne d'une bonne collaboration interne à la branche. Nous ne pouvons pas nous permettre d'échouer. Nous devons donc tous concentrer nos efforts pour que ZPS puisse se poursuivre de manière constructive et mettre en avant les intérêts de la branche avant ceux de chaque entreprise. Ce n'est qu'ainsi que nous parviendrons à notre but.



Le directeur de l'UTP Ueli Stückelberger lors de son exposé principal.

### Extrait de l'exposé d'Urs Hanselmann, président de l'UTP

L'un des projets les plus importants de ces dernières années dans le domaine des transports publics se trouve actuellement en consultation parlementaire: FAIF, le nouveau financement de l'infrastructure ferroviaire. FAIF est la clé de la poursuite de l'aménagement des TP pour au moins 20 ans et constitue donc une grande opportunité de continuer à orienter le système de transport vers la durabilité. L'UTP s'engage en conséquence pour ce projet.

La Suisse dispose de nombreuses entreprises fortes et novatrices dans les transports publics. Les avantages des TP résidant dans leur interconnexion, une étroite collaboration entre les entreprises est indispensable, même si elles se trouvent parfois en concurrence. En tant qu'association de la branche, l'UTP a donc un rôle capital à jouer dans ce domaine.

La collaboration entre les entreprises doit avoir pour but la perception par les clients d'un réseau suisse de TP constituant un système cohérent, facile d'accès et simple à utiliser.

Le trafic de loisirs est toujours plus important. Nous devons développer des abonnements et des billets adaptés à ce trafic. Nous répondons ainsi à un grand besoin de la clientèle et permettons une meilleure utilisation des offres et une augmentation des recettes des entreprises. De telles innovations sont susceptibles de rendre le ticketing des TP suisses encore plus pratique et mieux adapté aux clients.

### Les TP sont une chance et un élément de la solution

Les TP ne sont naturellement pas une fin en soi, mais sont intégrés à un environnement économique, social et politique. C'est pourquoi je souhaite aborder trois thèmes qui s'y rapportent.



Le président de l'UTP  
Urs Hanselmann.

#### a) Les TP contribuent à freiner le mitage

La forte croissance de la population engendre un malaise au sein de celle-ci quant au mitage continu du paysage. Une densification de l'urbanisation dans les grandes villes et le long des corridors de croissance est prévisible. Inversement, l'évolution de l'urbanisation hors de ces zones de densification devrait être moindre, comme cela est déjà prévu dans certains programmes d'agglomération récents. Or, les transports publics sont particulièrement efficaces par rapport au trafic individuel dans les zones densément peuplées, ceci grâce à une emprise au sol trois à quatre fois plus faible, à de plus grandes capacités, à une meilleure efficacité énergétique, et en particulier à une grande rentabilité. L'aménagement ciblé des TP dans les zones densément peuplées est indispensable si le monde politique souhaite réussir à endiguer le mitage et éviter une augmentation du trafic individuel.

#### b) Les TP sont le pilier d'une politique des transports durable – d'autres systèmes peuvent servir de compléments

Les réflexions continues sur l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, et donc sur l'application d'une politique des transports durable, s'étendent sur un horizon allant jusqu'à 2030 et au-delà. Dans ce laps de temps, il faut s'attendre à des voitures électriques prêtes à être mises sur le marché, ainsi qu'à de meilleurs systèmes électroniques d'aide à la conduite, voire même à un pilotage entièrement automatique sur certains tronçons (p. ex. des autoroutes surchargées). Mais les voitures électriques nécessitent elles aussi bien plus d'espace que les TP, spécialement dans les zones densément peuplées où la place est rare. Dans ces endroits, les offres TP sont bien fréquentées et disposent de fortes capacités, consomment moins d'énergie par personne transportée et seront donc, à l'avenir éga-





Norbert Schmassmann, directeur des vbl (à droite), hôte de l'AG, et Thomas Nideröst, nouveau président de la CTEB.



L'Union rencontre la Haute école: Mirjam Büttler, vice-directrice de l'UTP, en discussion avec Urs Brotschi, directeur du cursus «Systèmes de transport» à la ZHAW.

lement, toujours supérieures au trafic individuel dans ce domaine.

Etant donné que les TP endosseront un rôle toujours plus important dans un système de transport durable, leur attractivité et leur efficacité devront être encore augmentées, précisément dans les zones densément peuplées où ils sont particulièrement importants. Ceci concerne tout spécialement le domaine des bus, où les bouchons et les obstacles empêchent encore trop souvent une exploitation performante.

c) Il est également judicieux sur le plan économique de continuer à développer des TP forts. Les recettes de transport des TP ne couvrent certes pas l'entier des coûts. Mais les TP produisent une valeur ajoutée quantifiable, pas

seulement pour leurs usagers, mais aussi pour le domaine public. Dans les espaces densément peuplés, les TP ne coûtent aujourd'hui que la moitié du trafic individuel motorisé en prenant compte de l'ensemble des coûts pour les voyageurs et les pouvoirs publics. Il est ainsi également judicieux du point de vue économique de continuer à développer les TP, même si les moyens devaient se faire rares.

#### Nous avons besoin de soutien

L'UTP s'engage afin qu'il soit possible de continuer à développer les TP, pour toutes les raisons citées. C'est pourquoi elle formule les exigences suivantes envers le monde politique:

– Le réseau ferroviaire doit être aménagé à temps. La tranche 2025 de FAIF doit être

étendue et complétée au moyen d'un financement additionnel. Du fait des besoins élevés, le financement par les utilisateurs va atteindre ses limites et ne pourra pas être encore augmenté. Si les TP ne sont pas développés à temps, la conséquence en sera un aménagement encore plus cher du trafic individuel.

- Une coordination de l'aménagement du territoire et de la planification du trafic aux niveaux interrégional et national, comme elle existe déjà dans les agglomérations, est urgemment nécessaire.
- Il faut aussi donner aux TP la place dont ils ont urgemment besoin dans les villes. Des systèmes de bus rapides en site propre, efficaces et fiables, doivent être encouragés.



Le banquet dans la salle des fêtes de l'hôtel Schweizerhof.

# Colloque spécialisé UTP/OFT consacré aux appels d'offres et aux conventions d'objectifs

A la mi-novembre, l'OFT et l'UTP organisent à Berne un colloque consacré aux nouvelles règles d'appels d'offres selon la Réforme des chemins de fer 2.2, à l'instrument de la convention d'objectifs et à la procédure de commande sur deux ans dans le TRV.

## Programme 14 novembre 2012

dès 8h45	Café de bienvenue
9h15	<b>Mot de bienvenue</b> Mirjam Bütler, vice-directrice de l'UTP
9h20	<b>Introduction</b> Michel Joye, président de la commission Trafic d'agglomération de l'UTP, directeur des TL Pierre-André Meyrat, directeur suppléant de l'OFT
9h45	<b>Appels d'offres</b> – Enseignements de 15 ans d'appels d'offres dans le trafic local et régional Anita Stauffer, Office des transports publics du canton de Berne – Nouvelle réglementation des appels d'offres dans le TRV avec la Réforme des chemins de fer 2.2. Roland Wittwer, chef de section suppléant Trafic voyageurs, OFT – Questions et réponses
10h30	<b>Conventions d'objectifs</b> – Expériences de l'instrument de la convention d'objectifs du point de vue du commanditaire Thomas Schemm, chef de projet Offre, communauté lucernoise de trafic – Application prévue de la convention d'objectifs en théorie et en pratique Catherine Huguenin, section Trafic voyageurs, OFT – Questions et réponses
11h15	Pause
11h40	<b>La procédure de commande sur deux ans</b> – Nouveautés de la procédure de commande sur deux ans, marche à suivre Michel Jampen, section Trafic voyageurs, OFT – Questions et réponses
12h10	<b>Table ronde sur tous les thèmes</b>
12h25	<b>Récapitulation, perspectives et remerciements</b> Mirjam Bütler, vice-directrice de l'UTP Puis lunch

Avec la mise en œuvre de la seconde étape de la Réforme des chemins de fer 2, les entreprises seront confrontées à de nouvelles règles pour les appels d'offres. L'instrument de la convention d'objectifs gagne en importance, et la procédure de commande sur deux ans sera introduite dès 2014/2015 dans le trafic régional voyageurs. Ces nombreuses nouveautés approchent à grands pas. Quels seront les effets concrets de ces évolutions sur les entreprises de transport?

L'UTP et l'Office fédéral des transports (OFT) souhaitent répondre à cette question lors d'un colloque spécialisé. Vous êtes invités à nous envoyer vos questions et vos remarques avant le colloque (jusqu'au 23 octobre 2012 par e-mail à [mahalia.hinni@utp.ch](mailto:mahalia.hinni@utp.ch)). En outre, le colloque servira naturellement de plateforme d'échange d'expériences entre entreprises de transport.

Le colloque s'adresse principalement aux personnes s'occupant des procédures de commande, des appels d'offres et des conventions d'objectifs dans les entreprises de transport du trafic régional et local. L'ensemble de la manifestation, qui aura lieu le **14 novembre 2012** à l'Hôtel Bern, bénéficiera d'une traduction simultanée allemand-français-allemand. Le formulaire d'inscription est disponible sur notre site internet à l'adresse [www.voev.ch/Manifestations.html](http://www.voev.ch/Manifestations.html) (délai d'inscription: 26 octobre 2012).

[roger.baumann@utp.ch](mailto:roger.baumann@utp.ch), 031 359 23 15

## La troisième «analyse TP» depuis 2003

Après 2003 et 2006, l'organisation «actif-traffic» a testé et noté cette année pour la troisième fois la qualité des transports publics locaux de Suisse. L'offre de TP de 53 villes et agglomérations suisses a été testée dans le cadre de cette analyse TP. Zurich et St-Gall s'en sortent le mieux, alors que les TP ont toujours plus de peine à rivaliser avec la voiture dans les petites villes. Les points ont été attribués sur la base de dix critères, parmi lesquels les coûts, la vitesse

et l'offre en places assises. Selon «actif-traffic», le principal problème a été posé par les augmentations tarifaires des dernières années. Ceci concernerait surtout les petites villes, où il faut souvent acheter deux zones, d'où des prix du même niveau que dans les grandes villes, mais généralement pour de plus courtes distances. De ce fait, les TP ne seraient plus concurrentiels vis-à-vis de la voiture. Zurich et St-Gall se partagent la première place de cette analyse TP

2012, tandis que Genève, Berne et Rapperswil sont en progression. Bâle est victime du plus fort recul, avec une qualité des points de transbordement et un âge du parc de véhicules qui ne se situent plus que dans la moyenne. Tous les résultats peuvent être consultés à l'adresse [www.actif-traffic.ch/Analyse-TP-2012.html](http://www.actif-traffic.ch/Analyse-TP-2012.html)

[roger.baumann@utp.ch](mailto:roger.baumann@utp.ch), 031 359 23 15

# login: relever les défis ensemble

En juillet 2012, la direction du groupe CFF a pris une importante décision quant à la poursuite de la collaboration avec login en planifiant la fondation d'une nouvelle société anonyme avec les CFF pour actionnaire majoritaire. Cette décision est en rapport étroit avec la refonte du modèle de formation interne des CFF.

Les deuxièmes formations de pilote de locomotive, d'accompagnateur/trice de la manœuvre et de personnel d'accompagnement des trains, aujourd'hui organisées par login, doivent être rattachées aux CFF à l'avenir. Ceci signifie concrètement, dans l'idée des CFF, que seule la formation initiale doit être proposée par login. login elle-même doit être transformée en société anonyme dans laquelle les CFF détiennent une claire majorité (70 %) et qu'ils dirigent directement en tant qu'actionnaire principal. Cela permettra aux CFF et aux entreprises qui participeront à la nouvelle société anonyme de mandater plus clairement et de gérer de façon plus transparente leurs besoins en formation. Les apprentis en TP et les stagiaires effectuant une maturité professionnelle seront toujours encadrés par login, mais les apprentis doivent être davantage liés à leur entreprise. A cette fin, les CFF, en tant qu'entreprise formatrice, veulent davantage apparaître sur le marché aux

côtés de login, dont la nouvelle forme juridique est prévue pour 2014, moment auquel les CFF souhaitent reprendre les formations de pilote de locomotive, d'accompagnateur/trice de la manœuvre et de personnel d'accompagnement des trains.

L'UTP a exprimé ses souhaits au sein du comité de login, mais également, compte tenu de l'importance du thème, auprès de la direction du groupe CFF. Il est particulièrement important pour la branche qu'une vraie participation (majorité qualifiée au nouveau conseil d'administration de login) soit garantie et que login reste ouverte à de nouveaux domaines de tâches hors de la formation de base (par exemple la formation de Spécialiste TP récemment mise en place, cf. article ci-dessous). Il est également important que le système éprouvé de rotation dans la formation de base perdure. L'ensemble du système de TP profite du fait que les apprentis ont un aperçu de différents domaines des trans-

ports publics durant leur formation de base. De plus, en cas d'abandon du système de rotation, de nombreuses petites entreprises ne pourraient plus offrir de places d'apprentissage du tout. D'intenses travaux sont en cours dans différents projets partiels. L'UTP participe à certains de ces projets. Les CFF examinent par exemple actuellement comment proposer les cours de formation continue également aux «clients tiers» et comment intégrer leurs besoins. CFF et login entreront prochainement en contact avec la clientèle. De très nombreuses questions sont encore en suspens. Pour l'UTP, il est important de ne pas oublier de considérer la branche des TP dans son ensemble durant cette intense phase de travaux. Les transports publics constituent un système. Nous avons des opportunités et des défis communs. Relevons-les ensemble!

mirjam.buetler@utp.ch, 031 359 23 31

Membre du comité de login

## Succès entier pour le premier examen de Spécialiste en TP

L'examen final «Spécialiste en transports publics», organisé pour la première fois, a été passé avec un taux de réussite de 100 %. L'UTP adresse toutes ses félicitations aux participants.

L'offre de formation continue de spécialiste en TP a été conçue ces dernières années. Elle constitue un bel exemple d'une collaboration réussie au sein de la branche. La formation vise à transmettre de larges connaissances sur le système des transports publics: planification et établissement de l'offre, production et conduite de l'exploitation, marketing, direction, autogestion et bien plus encore.

Cette offre préparant à l'examen professionnel a permis de combler les lacunes entre la formation initiale et la formation de manager en TP (niveau examen professionnel supérieur).

La première volée a déjà été évaluée: le rapport établi par des externes a attribué de très bonnes

notes aux travaux effectués, qualifiant la première édition de l'examen «d'exemplaire». Le très grand engagement des experts et le remarquable professionnalisme avec lequel l'examen a été préparé, corrigé et mené y ont également été salués.

L'UTP remercie tous les participants pour leur précieux engagement. Les deux prochains cursus ont déjà commencé, et nous avons déjà reçu les premières inscriptions pour celui débutant en mars 2013. La Commission AQ, organe suprême chargé de l'assurance qualité de l'examen et dirigeant ces travaux, a également reconnu unanimement la réussite de ce produit, qui sera maintenu dans l'offre de login.

Renseignements complémentaires sur la formation continue de spécialiste en TP sur [www.login.org](http://www.login.org).

mirjam.buetler@utp.ch, 031 359 23 31

# Relations publiques dans les écoles: au but par la sensibilisation

CarPostal Suisse a élaboré un concept de sensibilisation des écoliers au vandalisme et au littering et invite les entreprises de transport intéressées à l'affiner ensemble, puis à l'introduire dans les écoles de façon coordonnée.

La part de jeunes dans les transports publics augmente, et les cas de vandalisme et de littering dans les TP ont également augmenté ces dernières années. Afin de sensibiliser le plus tôt possible les jeunes usagers à un comportement correct dans les TP, CarPostal est aujourd'hui déjà actif dans les écoles, par exemple avec le SensiBus. Les conducteurs visitent les écoles avec ce bus spécialement équipé et informe les écoliers du primaire sur les thèmes de la sécurité et du comportement correct dans les TP. De plus, CarPostal a élaboré des unités d'enseignement traitant du vandalisme, destinées aux écoles secondaires.

La situation actuelle montre cependant que ces concepts d'enseignement ne prennent pas encore dans toute la Suisse. Les écoles sont plutôt peu disposées à collaborer activement sur les thèmes du vandalisme et du littering dans les TP. Pour cette raison, CarPostal a décidé de refondre la thématique des campagnes de sensibilisation destinées aux écoles. En collaboration avec le Büro für Mobilität et LerNetz, un concept de positionnement de ces thèmes dans les écoles a été élaboré.



Le vandalisme et le littering dans les TP touchent toutes les entreprises de transport.

## Quatre modules pour un succès

Le concept créé se fonde sur quatre modules (voir illustration), conçus pour être utilisés aussi bien dans les écoles primaires que secondaires. Les modules ne sont pas fermés et peuvent être développés de manière ciblée afin de mieux répondre aux éventuelles particularités des régions ou des entreprises.

## Les modules sont conçus de la manière suivante:

1. **Savoir-vivre dans les TP:** des films didactiques adaptés à l'âge des élèves leur expliquent le comportement correct dans les TP. Alors que l'aspect de la sécurité est mis au premier plan au niveau primaire, les élèves du secondaire sont également sensibilisés au vandalisme et au littering.
2. **Jeu de rôle:** l'écolier endosse le rôle du conducteur. Durant le jeu, l'élève est confronté à des situations qui compliquent le quotidien professionnel des chauffeurs. Le but est de sensibiliser le joueur et de lui faire constater les effets d'un comportement négatif sur la sécurité dans les TP.
3. **Unités d'enseignement:** des documents d'enseignement (bricolages, feuilles d'information et de travail, etc.) sont mis à disposition des écoles et des enseignants. Ces documents permettent aux enseignants d'approfondir certains contenus de manière ciblée.
4. **Départ avec les TP:** les contenus travaillés dans les modules précédents sont mis en pratique à travers des excursions en TP. En cas de besoin, les écoles peuvent recourir à des collaborateurs des entreprises de transport formés pour approfondir dans la pratique les éléments appris.

## Perspectives

Les autres entreprises de transport sont elles aussi confrontées à la problématique du vandalisme et du littering. CarPostal propose aux ET intéressées de poursuivre le développement du concept et d'élaborer un programme d'enseignement commun sur ces thèmes. Fabian Kirchhofer (fabian.kirchhofer@postauto.ch) se tient à disposition en cas d'intérêt et pour davantage de renseignements.

fabian.kirchhofer@postauto.ch

## Les TP en bref

### Le trafic ferroviaire apparemment en recul

Les statistiques trimestrielles de l'OFS sur les TP indiquent, pour la période de janvier à mars 2012, que la prestation en voyageurs-km des chemins de fer suisses a baissé de tout juste 1 % par rapport au premier trimestre 2011, passant de 4442 millions pkm à 4407 millions. Le résultat est néanmoins peu probant. En effet, en vertu des directives européennes, seuls les trains d'au moins 200 millions de pkm sont désormais comptés. Ceci concerne les CFF, mais aussi le BLS, Thurbo, les RhB et (de peu) la SOB. Plus de 200 millions de pkm par trimestre sont ainsi laissés de côté dans le calcul. Il faudra donc attendre 2013 pour obtenir une comparaison réelle par rapport à l'année précédente.

### Rheintalbahn

Au mois de juillet dernier, l'opposition ouvrière a réussi une percée dans la discussion autour du tracé de la Rheintalbahn. La DB a en effet laissé entendre de manière informelle qu'au lieu d'installer des parois antibruit, elle pourrait aussi construire un tunnel pour la double voie supplémentaire. Une telle solution permettrait d'éviter un désastre comme celui de Stuttgart 21. Il reste néanmoins à définir qui paiera le tunnel. Et, quelle que soit la solution adoptée, les 380 (aujourd'hui 172) trains marchandises journaliers ne rouleront vraisemblablement pas jusqu'à Bâle avant l'ouverture de la NLFA du Gothard.

### Le «Signal d'alarme» de S. Moser désormais disponible en français

C'est sous le titre de «Signal d'alarme» qu'est parue la traduction de l'ouvrage de Sepp Moser, auquel nous avons consacré une note de lecture détaillée dans notre numéro 6/2011. La mise en garde contre les conséquences d'un entretien négligé des rails est naturellement tout aussi actuelle pour la Suisse romande que pour la Suisse alémanique. Le livre, qui a pour sous-titre «Le réseau ferroviaire en danger», coûte 48 francs.

### Une voie large russe jusqu'à Vienne

Les ÖBB estiment que le vieux projet du prolongement de la voie large russe (1520 mm) jusqu'à Vienne pourrait être réalisé d'ici 2025. Avantage: la durée de transport par train entre la Chine et l'Europe occidentale passerait de 23 à 10 jours. Le train pourrait ainsi venir concurrencer le bateau. Une étude de faisabilité doit être réalisée d'ici fin 2012.

## Bus hybrides – testés sous toutes les coutures

Sept entreprises des transports publics ont mené un test de longue durée à l'échelle nationale avec deux bus articulés hybrides dans des conditions d'utilisation réelles. Conclusion: les véhicules hybrides sont désormais prêts pour une utilisation quotidienne.

Parce qu'il n'existait jusqu'ici pas de données fiables sur des tests de longue durée menés dans des conditions réelles (notamment pour les bus articulés), la BVB avait demandé en été 2009 à toutes les entreprises de transport suisses si elles seraient intéressées à participer à un test de longue durée commun. Un groupe de travail s'était alors constitué, composé de représentants des entreprises Busbetrieb Solothurn und Umgebung, Basler Verkehrs-Betriebe, CarPostal Suisse SA, Stadtbus Winterthur, Verkehrsbetriebe STI AG, Transports publics de la région lausannoise et Transports publics genevois.

### Objectif et véhicules

Ce projet lancé en commun avait pour but de tester des véhicules hybrides sur le plan économique, opérationnel, technique, écologique et commercial. Les tests ont porté sur deux bus articulés hybrides de série:

- le SwissHybrid de Carrosserie Hess AG, équipé de supercaps pour le stockage de l'énergie et de deux essieux moteurs électriques, ainsi que

- le Citaro G BlueTec®-Hybrid de Mercedes-Benz avec accus lithium-ions et quatre moteurs de moyeu de roue

Contrairement au système hybride parallèle, l'hybride de série est équipé d'un système de propulsion purement électrique. Le moteur diesel a pour seul but d'approvisionner le circuit d'alimentation en courant électrique par le biais d'un générateur et de recharger la batterie. A chaque freinage, l'énergie cinétique est récupérée et vient alimenter la batterie.

### L'environnement de test

Les sept entreprises de transport se distinguent par des cadences horaires, distances entre les arrêts et profils d'altitude très différents. Les deux véhicules hybrides ont été mis en service de façon décalée sur le réseau de lignes d'une entreprise pendant une durée d'un à deux mois, entre mars 2011 et avril 2012. Pour établir son rapport final, le groupe de travail s'est fondé sur les points suivants:

1. bilan de consommation – hybride vs véhicule de référence de l'entreprise
2. nuisances sonores

3. réactions des chauffeurs
4. réactions des passagers
5. expériences réalisées avec les véhicules et prévisions concernant la maintenance

### Voici un résumé des premiers résultats:

1. Les deux bus présentent un potentiel de réduction de la consommation par rapport au traditionnel bus diesel. Malheureusement, cette technologie ne permet pas encore des améliorations suffisamment marquées pour justifier les coûts supplémentaires liés à leur acquisition. Les évaluations ont révélé de grandes différences, suivant le mois durant lequel les bus étaient exploités. Le test a donné des valeurs de consommation situées entre -24,3 % et +17,7 %. En hiver, aucune économie n'a été constatée chez les deux modèles.
2. Lors des mesures de bruit à l'intérieur du véhicule, les deux bus hybrides ont marqué nettement plus de points en mode purement électrique que le bus diesel ou au gaz. Ils ont cependant reperdu ces points en circulant à une plus grande vitesse, les vibrations étant nettement plus perceptibles en position debout dans le bus hybride. De l'extérieur, des différences flagrantes ont été constatées entre les deux modèles, le Citaro de Mercedes-Benz étant nettement plus silencieux que le SwissHybrid de Hess.
3. Les réactions des chauffeurs montrent également de claires différences entre les deux bus. Le Citaro de Mercedes-Benz a obtenu une note moyenne de «bien à très bien», tandis que le bus de Hess a été noté «suffisant à satisfaisant».
4. Les réactions des passagers ont été classées sur une échelle de 1 (mauvais) à 10 (très bien). Les deux bus ont été notés entre 7,3 et 8,6. Seuls 7 % des personnes interrogées seraient prêtes à accepter une hausse du prix du billet pour encourager la technologie hybride.
5. Sur la base des expériences réalisées avec les deux véhicules test, le garage a pronostiqué une charge de maintenance supplémentaire, ces bus étant plus contraignants sur le plan technique. La route est donc encore longue d'ici à ce que le bus hybride atteigne des indices de disponibilité aussi élevés que ceux du bus diesel.

# Qui sauvera le trafic marchandises intérieur?

CFF Cargo doit pouvoir ajuster l'offre de trafic par wagons isolés (TPWCI) selon des critères d'économie d'entreprise. Pour renforcer le TPWCI mis en danger par des coûts élevés et, dans le même temps, rendre possible une offre avantageuse dans le trafic combiné, la Confédération doit créer de meilleures conditions cadres. Et ceci concerne en premier lieu la qualité des sillons. Si le TPWCI n'est pas remis en forme, le nombre de camions risque d'augmenter encore sur la route. Tels sont les points soulevés par l'UTP lors de la consultation préliminaire sur le trafic marchandises intérieur.

Le trafic par wagons isolés veut et ne veut pas sortir de la crise. A peine CFF Cargo avait-elle présenté le prochain programme d'assainissement que de nouvelles frictions apparaissaient sans crier gare: une crise économique qui se généralise, une faiblesse de l'euro qui se maintient, des axes marchandises qui restent fermés plusieurs semaines, des entreprises qui mettent la clé sous la porte, comme la grande scierie d'Ems (GR) ou une importante fabrique de papier. Et, à chaque fois, le TPWCI perd 1%. Et ceci alors que les marges sont déjà plutôt minces vu la lourde tâche que représentent la collecte et la distribution des wagons ainsi que la manœuvre.

Représentant 25%, soit près du double par rapport à presque tous les autres pays industrialisés européens, le trafic marchandises intérieur (importation et exportation incluses) a certes encore la part belle en Suisse. Mais la question devient toujours plus urgente: peut-il être conservé? Le système doit-il être révolutionné sur le plan technique? Comment le trafic combiné – avec des conteneurs et des caisses mobiles – peut-il reprendre une partie du TPWCI qui tend à disparaître? Et, surtout, comment CFF Cargo doit-elle être organisée et mandatée pour éviter que la NI par exemple ne s'immobilise en raison de transferts sur la route?

Avec la fameuse motion «Avenir du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire» (10.23381 de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats), l'OFT doit répondre à au moins une de ces questions. C'est pourquoi une consultation préliminaire a été lancée cet été auprès des cercles concernés, notamment CFF Cargo et l'UTP.

Et, parce que malgré les tentatives d'amélioration de la recette le gâteau reste trop salé, le projet de réponse de l'OFT a été l'objet de discussions animées au sein de l'UTP. Les propositions soumises à l'OFT en septembre ont été élaborées sur divers niveaux par des spécialistes compétents: des groupes de travail préparatoires, la commission Trafic marchandises et,

enfin, le comité. Il en est ressorti quatre thèses/exigences qui seront examinées au niveau politique ces douze prochains mois.

**Thèse 1:** Les conditions cadres pour le trafic par wagons isolés restent désavantageuses et doivent être améliorées. Les points d'amélioration définis par l'UTP sont: des sillons plus directs et plus rapides dans le trafic est-ouest (et inversement), le gel du prix des sillons qui a augmenté ces dernières années malgré la crise économique, l'ancrage du trafic marchandises ferroviaire dans la Constitution et un plan d'utilisation du réseau garantissant au trafic marchandises le minimum nécessaire de sillons.

**Thèse 2:** Dans un marché libéralisé, CFF Cargo ne peut pas agir avec des mandats timides, des attentes politiques diffuses et un soutien financier amorphe. Pour l'UTP, les choses sont claires: le noyau du TPWCI doit être assumé par les CFF avec une responsabilité entrepreneuriale propre, à savoir sans accord sur les prestations ou d'obligation générale d'approvisionner tout le territoire.

**Thèse 3:** Là où les wagons isolés ne peuvent presque plus être réunis, ils ne doivent être maintenus que s'ils sont indemnisés. Les cantons et la Confédération doivent ensemble en assurer le financement. De tels transports doivent faire l'objet d'un appel d'offres.

**Thèse 4:** Les instruments de financement des innovations proposés par l'OFT sont justes. Les investissements infrastructurels ont la

priorité sur les contributions à l'exploitation. Néanmoins, le plafonnement unidimensionnel de l'engagement financier de la Confédération est faux; à titre transitoire, il faut également permettre, de manière appropriée, un boom des investissements dépassant le niveau actuel.

Ces thèses ne contredisent pas toutes l'intention de l'OFT. Néanmoins, la prétention, selon l'avis de l'UTP, de pouvoir faire passer le TPWCI du niveau d'une course populaire à celui d'élite par des seules améliorations ponctuelles est erronée. Des décisions et des bases de financement claires dans ce domaine sont impératives.

Le destin du TPWCI doit également servir de leçon pour le reste de la politique des transports. Si les transports publics sont libéralisés, nous arriverons tôt ou tard à un point de non retour. En d'autres termes, les ET participantes non seulement se feront concurrence entre elles, mais resteront également en compétition avec la route. A moyen terme, une définition absconse de la notion de leader du système et un soutien financier léger ne seront plus suffisants. Pour savoir si les milieux politiques se prêteront à ce jeu nécessaire du «soit ceci, soit cela» il faudra attendre 2013.

Quiconque considère cette question comme relativement secondaire pour l'ensemble du système de transport suisse devrait ouvrir un peu les yeux. Sans le TPWCI, le nombre de courses effectuées par camion en Suisse serait plus élevé de quelques millions. Et ce, non pas sur des routes nationales vides, mais sur des autoroutes déjà surchargées. C'est d'ailleurs pour cette raison que l'ETF de Coop Railcare prévoit de développer massivement son trafic ferroviaire ces prochaines années. Le trafic marchandises intérieur sur rail pourrait donc bien faire figure de coureur d'élite si les milieux politiques se montraient prêts à ne pas entraver son efficacité.

[hanskaspar.schiesser@utp.ch](mailto:hanskaspar.schiesser@utp.ch), 031 359 23 44

© CFF



Train mixte CFF Cargo du TPWCI en Suisse.

# La version 2012 de «Faits et arguments» est arrivée

L'histoire à succès des TP suisses se poursuit: de plus en plus de personnes profitent de l'offre de transports publics toujours plus dense. La publication de l'UTP «Faits et arguments» expose les principales évolutions et tendances des TP. Elle paraît tous les deux ans dans une forme entièrement remaniée et avec des données actualisées.

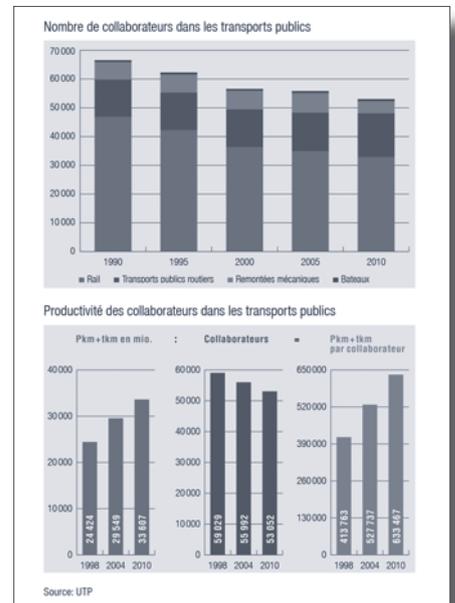
Dans la publication 2012, certains chapitres ont été remplacés par de nouveaux pour suivre les tendances actuelles. Le détail des recherches et le volume des données analysées restent les mêmes. Cette nouvelle édition de «Faits & arguments» justifie l'histoire à succès des TP suisses par la progression impressionnante de la demande: jamais les transports publics n'avaient été aussi demandés qu'aujourd'hui. En 2010, en effet, plus de 1,8 milliard de courses ont été effectuées en transports publics – une augmentation de près de 30 % depuis 2000. Ce sont ainsi plus de 23 milliards de voyageurs-km qui ont été parcourus, soit plus de 40 % de plus qu'en 2000.

Les entreprises de transport, nos membres, ont elles aussi augmenté massivement la productivité de leurs collaborateurs: en douze ans, leurs

prestations en termes de voyageurs-km et de tonnes-km par collaborateur s'est accrue de 53 %. Chaque thème est traité sur une double page, avec une partie explicative et une partie graphique. Placé en dernière page, le diagramme dépliant des «Flux financiers dans les transports publics» occupe toujours autant de place. Les nombreuses «sources» des fonds versés aux TP y sont représentées méticuleusement et reliées aux «paniers» alimentés par ces flux financiers.

La nouvelle édition fournit sur 44 pages une foison de faits et de nouvelles connaissances sur les transports publics. La brochure en format poche peut être commandée sur le site Internet de l'UTP [www.vev.ch/Faits\\_et\\_arguments.html](http://www.vev.ch/Faits_et_arguments.html).

[roger.baumann@utp.ch](mailto:roger.baumann@utp.ch), 031 359 23 15



## Des trains plus silencieux pour bientôt?

Les trains du trafic voyageurs se sont faits de plus en plus silencieux ces dernières années. Même les trains de marchandises suisses ont passablement réduit leur bruit. Le programme prend fin en 2015. Mais les trains de marchandises étrangers circulant sur le réseau suisse, révisés que frileusement, continuent de poser problème.

Or la Confédération ne fait pas les choses à moitié. En été 2012, elle a mis à l'enquête publique la révision de la loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer (LBCF). Point central: dès 2020, aucun wagon de marchandises bruyant ne pourra circuler à l'intérieur de la Suisse ni la traverser.

Sur le fond, les grandes entreprises suisses cargo et l'UTP soutiennent cette position. En 2020, néanmoins, seuls 30 à 35 % des wagons de marchandises européens, soit plusieurs centaines de milliers, auront été assainis. Pour CFF Cargo et BLS Cargo, ceci posera un problème d'ordre commercial s'ils doivent refuser d'accrocher des wagons de marchandises à leurs trains sous prétexte qu'ils ne sont pas équipés de freins neufs. L'organisation de wagons de marchandises silencieux, un casse-tête logis-

tique, pourrait entraîner une augmentation des coûts de transport et rendre les ETF suisses moins compétitives.

Dans sa prise de position sur la LBCF, l'UTP a également soulevé les points suivants:

- Dès 2020, les wagons de marchandises bruyants devront être soumis à un malus (financier), et non à une interdiction d'entrer, trop rigide. Le malus pourrait être augmenté successivement dès 2020.
- Des exceptions doivent être prévues pour les véhicules à faible kilométrage.
- Les fonds prévus pour assainir les ponts métalliques bruyants, soit 51 millions de francs, doivent également être disponibles pour les trains de la voie métrique et les RhB.
- Pour autant que des tronçons de contournement s'avèrent judicieux pour le trafic mar-

chandises, comme les lignes du trafic voyageurs désaffectées de Laufenburg-Koblentz ou de Suhr-Zofingue, il doit être possible de réaffecter ces tronçons avec des ressources du fonds FTP prévues pour la réduction du bruit. Il est réjouissant, d'une part, de savoir que la Suisse pourra bientôt soulager définitivement ses habitants souffrant du bruit ferroviaire et, d'autre part, de constater que les fonds prévus à l'époque pour cet assainissement ne seront pas entièrement épuisés. Ceux-ci pourront ainsi être reversés au fonds FTP s'ils ne sont pas utilisés pour la réaffectation de tronçons ou d'autres assainissements mineurs.

Comme cette histoire nous l'aura enseigné, il est donc possible d'assainir la technique ferroviaire sans épuiser les ressources financières budgétées à cette fin. Et la progression silencieuse de la Suisse en matière de dispositions sur le bruit des trains pourrait faire écho à travers l'Europe.

[hanskaspar.schiesser@utp.ch](mailto:hanskaspar.schiesser@utp.ch), 031 359 23 44

# Les TP suisses ont le premier standard d'Europe

Il a certes fallu plusieurs années aux TP suisses pour se doter, en août 2012, d'un standard d'information dynamique des voyageurs. Mais maintenant qu'il est en vigueur, l'UTP constate avec un certain étonnement que le «RTE 24100» est tout de même le premier du genre en Europe.

En réalité, les changements soudains ne seront pas trop nombreux. Mais nous attendons une uniformisation pas à pas de l'aspect de l'information des voyageurs des différentes ET ces prochaines années, au profit des clients et des TP. Car, avec la réglementation, l'incertitude a disparu.

En utilisant les TP à l'étranger, on constate rapidement que la diversité de l'information des voyageurs est étonnamment faible en Suisse, malgré les 135 entreprises de transport et les 20 communautés que compte notre pays. Les horaires de départs des gares sont depuis longtemps uniformisés, que ce soit en Basse-Engadine ou dans la Broye, les panneaux de gares ont (presque) toujours la même police d'écriture et les pictogrammes des consignes, des gares (sur les indicateurs des chemins de randonnée) ou des toilettes sont également les mêmes partout. Ceci grâce à l'initiative des CFF avec leur R CFF I-02410, le célèbre «classer noir», datant des années 1990.

## De l'imprimé à l'électronique

Cependant, ce classer ne réglementait que l'information statique, principalement imprimée ou peinte. Avec l'entrée dans le nouveau millénaire, il est rapidement apparu que l'information aux voyageurs passerait de plus en plus par des écrans ou des textes défilants. Et avant même que les TP suisses ne se penchent sur le thème, l'industrie avait déjà placé différents systèmes sur le marché. Le danger qui en résultait était une complication de la vue d'ensemble

pour les clients, plutôt qu'une simplification.

A partir d'une initiative d'Uli Huber, ancien architecte des CFF, et d'un groupe de travail de la VSS comptant dans ses rangs Ivo Lenherr (CFF) et Ulrich Reinert (RBS), un petit cercle de combattants s'est formé vers 2007, avec pour but, sans avoir de mandat concret, la standardisation de l'information dynamique des voyageurs. C'est seulement en devenant une partie de l'Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire (RTE) que le projet officiel appelé FIScommun a obtenu des moyens permettant d'élaborer les bases graphiques et de lancer les deux processus de consultation.

La direction du projet a été assumée par Caroline Beglinger, à l'époque cheffe du marketing des Transports publics bernois (TPB). Parmi les ET moyennes, les TPB étaient des pionniers de l'information des voyageurs, mais ils ont dû constater que leur système ne s'imposait pas sur le marché.

## Victoire aux points pour le «collier de perles»

La conciliation des intérêts des «grands» comme les CFF, le BLS ou le ZVV avec ceux des petites entreprises de bus n'a pas été exempte de problèmes. Les directives déjà élaborées par le ZVV et les CFF, par exemple, avaient mis en place des conditions ne permettant pas de recommencer à zéro. Néanmoins, la qualité de ces travaux préparatoires était si convaincante qu'une majorité favorable à la reprise de plusieurs de ces bases s'est rapidement formée.

Après quelque cinq ans de travail, en commun avec les bureaux externes Projektman (Kloten) et IseliDesign (Berne), le standard est paru. Il compte aujourd'hui 62 pages pour la partie réglementation. On y apprend par exemple comment le module d'affichage des trains doit apparaître dans le trafic régional, ou encore quel doit être l'aspect de l'écran dans les bus ou la façon dont la destination doit être affichée à l'extérieur du véhicule.

L'un des principaux conflits a tourné autour de la question de l'affichage de l'ordre des arrêts, de haut en bas comme actuellement chez le ZVV, ou d'avant en arrière comme c'est souvent le cas en Suisse romande ou dans les systèmes de navigation en voiture. La majorité l'a finale-

ment emporté en faveur du «collier de perles» de haut en bas.

Le compromis fut presque aussi difficile à trouver pour la classification des arrêts. Les arrêts de bus du type 2a, avec moins de trois relations de correspondance, moins de 200 départs par jour et entre 800 et 3000 usagers par jour, peuvent mais ne doivent pas être dotés de panneaux dynamiques optiques et acoustiques. Pour le type 1, avec plus de 3000 usagers par jour, c'est-à-dire les grands arrêts de tram ou les grandes gares, les panneaux dynamiques sont une obligation, alors qu'aux petits arrêts de bus (types 2b et 3), des affiches imprimées suffisent. Aucun tableau du RTE 24 100 n'a engendré autant de discussions et de propositions de modifications. A la suite du compromis, la segmentation des arrêts se présente ainsi:

## Panneaux d'arrêt, plans de réseau et smartphones

L'ouvrage publié dans le cadre des réglementations RTE ne couvre pas encore tous les aspects de l'information des voyageurs. Il n'y a par exemple pas encore de panneau d'arrêt de bus uniformisé comme c'est le cas en Allemagne avec le célèbre «H» vert sur fond jaune. Dans le domaine des plans de réseau, une diversité parfois troublante est de mise. Et les horaires des arrêts doivent parfois être lus de haut en bas, et parfois de gauche à droite.

Avec l'augmentation de la diversité des sources pour les horaires, par exemple sur le smartphone depuis quelques années, le besoin d'unification croît également. Mais le but doit rester de toujours donner rapidement une information claire à tous les clients des TP.

Cette première partie de FIScommun, ou du RTE 24100 de son nom officiel, devra par conséquent bientôt avoir une suite. Ceci pourrait aller un peu plus vite qu'auparavant, car l'évolution chaotique de l'information des voyageurs appartient au passé. Dorénavant, l'industrie peut partir du principe que, malgré leur diversité unique, les TP suisses veulent et peuvent instaurer des standards.

Le RTE 24100 peut être commandé sur l'Extranet de l'UTP avec le mot-clé «24100» dans le champ de recherche «numéro, titre, mot-clé». Les ET ont également reçu la version papier de l'ouvrage.

[hanskaspar.schiesser@utp.ch](mailto:hanskaspar.schiesser@utp.ch), 031 359 23 44

Exemple d'affichage tiré du RTE 24100.

7		Anémone		STOP	
prochaines correspondances			voie/platforme		
	S2	11:57	Hêtre	21	
	S3	12:01	Chêne	23	2' de retard
	5	12:03	Pommier	E	
	24	12:08	Épicéa	C	
	/C	12:15	Poirier	7	

26'		<b>Gentiane</b>	
Arrivée 12:19			

# Nouveautés sur le contrôle de la marche des trains à voie métrique et spéciale

L'OFT a informé les entreprises de chemin de fer sur le standard national pour le contrôle de la marche des trains à voie métrique et spéciale. Le groupe de travail CMT-M de l'UTP s'occupe depuis longtemps déjà de ce thème. Des réglementations et des outils d'aide dans ce domaine sont réunis dans la R RTE 25036.

L'équipement du réseau à voie métrique avec un système de contrôle de la marche des trains de dernière génération représente un défi énorme pour les entreprises de chemin de fer. Outre une manipulation spécifique et une migration complexe, cette nouvelle technologie implique également de nouveaux processus de planification, de construction et d'exploitation des systèmes. Afin de maîtriser ces tâches allant du matériel roulant à l'infrastructure des chemins de fer, l'OFT et l'industrie des fournisseurs doivent suivre une procédure commune.

## Le contrôle de la marche des trains désormais dans le Compendium Installations de sécurité

La partie Contrôle de la marche des trains RTE 25038 a été remaniée dans le cadre de la mise à jour du Compendium Installations de sécurité, 9<sup>e</sup> édition. Le GT RTE «Solutions en fonction des risques», composé de représentants des chemins de fer, de l'OFT et de l'UTP,

s'est attelé en janvier 2011 à l'élaboration de nouvelles réglementations RTE basées sur les DE-OCF 2010, avec des modèles de concept de mise en œuvre et des outils d'analyse des risques.

Ces bases doivent permettre aux entreprises de chemin de fer d'appliquer correctement les prescriptions.

La consultation relative à la RTE 25036 Contrôle de la marche des trains a malheureusement révélé certaines imprécisions quant aux remarques de l'OFT. Le point litigieux est la définition du «fort trafic» en relation avec l'art. 39.3c, ch. 2.1, DE-OCF. Selon la définition dans les explications, il y a déjà un fort trafic lorsqu'il y a plusieurs croisements par jour. On peut donc en déduire que le nouveau contrôle continu de la marche des trains est prescrit de façon généralisée (c'est-à-dire pour pratiquement tous les trains et toutes les gares). Ceci entraîne des dépenses disproportionnées, alors que d'autres solutions en fonction des risques seraient suf-

fisantes. L'utilisation du contrôle continu de la marche dans les petits trains secondaires (trains régionaux, de montagne, trams) est remise en cause. La question fondamentale porte sur la nécessité d'une sécurité accrue en rapport avec les moyens disponibles, à savoir la question de la sécurité versus les finances, ou la sécurité avant les finances.

## Thèmes actuels du GT CMT-M

Le groupe de travail Standardisation du contrôle de la marche des trains à voie métrique et voie spéciale formé en 2012 a pour tâche de soutenir les directions de projet des différentes entreprises de chemin de fer en tant qu'organe de suivi et de coordination. Le GT CMT-M doit permettre la gestion et l'exécution optimales des tâches à venir. Il poursuit les buts suivants:

- Plateforme d'échange d'informations et d'expériences pour les entreprises de chemin de fer
- Acquisition d'un savoir-faire technique et commercial
- Coordination des projets ferroviaires (chemins de fer – OFT – industrie)
- Marche à suivre commune pour la planification, la réalisation, la formation, l'exploitation et la maintenance
- Suivi des réglementations de planification RTE correspondantes

Les thèmes occupant actuellement le groupe de travail sont les suivants:

- Publication de la RTE 25036, modèle de concept et outil d'analyse des risques inclus
- Clarification de la notion de «fort trafic» avec l'OFT
- Participation à la spécification du standard national pour le contrôle de la marche des trains à voie métrique
- Intégration des expériences des ZSI 127 et des exploitants ETCS
- Prolongation de la durée de vie des ZSL 90
- Suivi des projets ferroviaires en cours

Informations supplémentaires dans l'Extranet sur: [www.voev.ch/Arbeitsgruppe\\_ZS\\_MS.html](http://www.voev.ch/Arbeitsgruppe_ZS_MS.html)  
Pour tout complément d'information à ce sujet ou sur la participation au GT CMT-M, veuillez vous adresser à [urs.walser@utp.ch](mailto:urs.walser@utp.ch).

[urs.walser@utp.ch](mailto:urs.walser@utp.ch), 031 359 23 13

Les eurobalises de la Zentralbahn à Dallenwil, direction Engelberg.



# Lancement de la formation continue dans le domaine de la voie ferrée

La première volée d'étudiants va débiter ces prochains jours une formation continue dans le domaine du génie ferroviaire, orientation «voie ferrée», à l'Ecole d'ingénieurs et d'architectes de Fribourg. La haute école prévoit déjà de répéter la formation les deux années suivantes.

Le chemin de fer occupe une place d'une grande importance dans notre pays. L'expansion du transport des personnes comme des marchandises bénéficie d'un soutien populaire croissant, c'est une chance mais cela représente aussi un grand défi à ne pas sous-estimer pour les services ferroviaires et l'infrastructure. A côté des grands projets de travaux de construction, tels que le tunnel de base du Gothard ou du Lötschberg, les responsables de l'infrastructure ont comme tâche essentielle l'entretien et la maintenance des voies ferrées, qui garantissent le fonctionnement et la sécurité des installations. La pression économique, les espaces de temps de plus en plus courts obligeront les ingénieurs ferroviaires à développer des méthodes de travail innovantes et économiques.

Ces grands défis sont une tâche captivante et pleine de responsabilités pour lesquelles des spécialistes sont de plus en plus recherchés.

Bien que la Suisse soit un pays reconnu pour ses infrastructures ferroviaires, sans parler de la ponctualité de ses trains, force est de constater qu'à l'heure actuelle, elle n'offre aucune for-

mation axée sur le génie ferroviaire. Tous les responsables des compagnies ferroviaires, de bureaux d'étude et des entreprises de travaux regrettent de ne pas trouver des ingénieurs spécialisés dans la voie ferrée.

C'est pourquoi la HES-SO, soutenue par l'Office fédéral des transports (OFT), l'Union des transports publics (UTP), les Chemins de fer fédéraux (CFF) et l'Association suisse des entreprises de construction de la voie (VSBTU), a décidé de mettre sur pied une formation continue sous la forme d'un CAS (Certificate of Advanced Studies) en Génie ferroviaire – voie ferrée. L'objectif général de cette formation continue est d'offrir un «pont technique» aux ingénieurs intéressés à exercer leur art dans ce domaine ô combien passionnant.

## La formation et les enseignants

Le programme d'étude a été mis sur pied par un spécialiste unanimement reconnu en Suisse et à l'étranger. Il en découle une formation d'une durée de 300 heures au total, qui va aborder les thèmes suivants:

- Réseau ferroviaire suisse
- Normes et règlements
- Géométrie et dynamique des voies
- Interaction véhicule - voie, charges
- Choix du matériel ferroviaire et cycle de vie
- Planification de projets ferroviaires
- Ouvrages d'art
- Organisation et sécurité des chantiers
- Maintenance de la voie ferrée

## La première volée

Les inscriptions ont connu un franc succès, tant pour le cours complet que pour certains modules particuliers, ce qui démontre bien la nécessité de cette formation.

La première volée va ainsi débiter ces prochains jours avec une vingtaine de participants. Il est d'ores et déjà prévu de répéter cette formation en 2013 et 2014. Et certains imaginent déjà l'étoffer en traitant le domaine des installations de sécurité et de la ligne de contact.

Le dépliant contenant toutes les informations nécessaires à ce sujet peut être téléchargé sur Internet:

[www.eia-fr.ch/files//1\\_etudes/formation\\_continue/CAS\\_genieferroviaire\\_f\\_web.pdf](http://www.eia-fr.ch/files//1_etudes/formation_continue/CAS_genieferroviaire_f_web.pdf)

[jacques.miauton@tracknet.ch](mailto:jacques.miauton@tracknet.ch)

## Nouvelles réglementations RTE

Voici les derniers documents RTE parus récemment. Les documents RTE publiés peuvent être téléchargés dans l'Extranet de l'UTP par les entreprises de transport et dans l'e-shop de la VSS par les tiers.

### R RTE 22546

#### Conception géométrique de la voie ferrée M

La réglementation décrit les bases de la conception géométrique de l'ensemble des voies et appareils de voie en fonction de la vitesse de marche et de la topographie. Elle constitue la base d'un tracé sûr et une condition majeure pour un guidage des véhicules confortable et une utilisation économique des installations. La réglementation est disponible en allemand. La version française paraîtra fin 2012.

### D RTE 24100

#### FIScommun – Standardisation des systèmes d'information des voyageurs

Les standards sont destinés aux spécialistes de la branche des transports. L'industrie, les entreprises de transport et les commanditaires doivent pouvoir se fonder sur FIScommun dans la conception et la réalisation de systèmes d'information des voyageurs. L'objectif est de préparer et de diffuser des informations destinées aux voyageurs visibles et audibles. Le document est disponible en français et en allemand.

### R RTE 20100

#### Sécurité lors de travaux aux abords des voies

Le document a été publié en 2007, puis adapté modérément aux nouvelles exigences en 2009 (modification n° 1) et en 2010 (modification n° 2). Les modifications des prescriptions souveraines PCT entrées en vigueur le 1.7.2012 exigeaient l'adaptation et la mise à jour de la R RTE 20100. La réglementation mise à jour (modification n° 3) est disponible en français, en allemand et en italien.

# En noir et blanc

En comparaison européenne, le trafic ferroviaire en Suisse présente quelques singularités. Il n'a, par exemple, pas connu de démantèlement majeur de l'infrastructure depuis notre entrée dans l'ère de la voiture. Pas de démantèlement «majeur»? Marc Dietschy, qui a travaillé 36 ans à la division de la Traction I des CFF, n'est pas tout à fait de cet avis: certaines gares et lignes ont disparu ou ont été vouées à d'autres fins. Il présente en détail 49 cas où l'infrastructure à voie normale a disparu ou ne connaît plus de trafic voyageurs.

## Exact et laconique

Le tronçon Beinwil am See–Reinach SBB a encore été utilisé en 2001 «pour le transport du cirque Knie; ensuite la voie a été totalement démontée et le tracé vendu aux communes pour la construction d'une piste cyclable. Depuis, le cirque Knie a biffé Reinach de sa tournée annuelle».

D'une manière exacte et concise, Dietschy décrit les quelque 50 tronçons que le système ferroviaire suisse a perdus au cours des 150 ans d'histoire du chemin de fer. Avec onze tronçons fermés en Suisse romande, le démantèlement a été pour ainsi dire «raisonnable» dans cette région linguistique. En revanche, il a été disproportionné en Suisse alémanique, où la région de Berne a perdu quelque onze lignes et Zurich deux fois moins.

A propos de Zurich: parlant du tronçon Hinwil–Bauma, Dietschy s'étonne de sa fermeture en 1968 déjà, alors qu'il faisait partie de la grande banlieue de Zurich où le train offre la meilleure desserte. Néanmoins, l'auteur émet ici un clair jugement de valeur lorsqu'il décrit comment les bus articulés se retrouvent régulièrement bloqués dans le trafic entre Hinwil et Bäretswil et n'offrent que peu de places assises.

Dietschy reste cependant plutôt réservé dans le reste de son ouvrage, ne faisant que relier des faits entre eux, sans commentaires apparents. Ainsi, c'est de façon laconique qu'il raconte la fermeture du tronçon de trafic régional Langenthal–Burgdorf en 1998, où la gare de Bützberg avait été reconstruite peu avant.

## La Suisse romande pour une fois au premier plan

Alors que les publications suisses alémaniques ne traitent souvent que brièvement la Suisse romande, Dietschy, membre fondateur de l'Association genevoise du Musée des tramways, lui accorde une attention toute particulière. Il relève par exemple que le nombre de visiteurs du Musée national de Prangins a notablement baissé depuis la suppression du trafic régional ferroviaire entre Coppet et Allaman en 2004. Jetant un regard sur l'Arc Lémanique en pleine croissance, il constate que les trains «dessaient une région peuplée et en plein développement démographique». C'est donc non sans bonne raison que la Suisse romande fait pré-

voir des extensions dans sa région durant la première étape de FAIF, puisque, malgré qu'elle présente la croissance la plus rapide au niveau suisse, elle a perdu bien plus de trafic ferroviaire par le passé que Zurich, qui tend toujours à obtenir la plus grosse part du gâteau lorsqu'il s'agit d'infrastructures ferroviaires.

## Des gares en format maisons de poupées

Outre l'exhaustivité de la liste des lignes supprimées, le grand plus de Dietschy est d'avoir alimenté son texte plutôt concis de nombreuses photos. Bien que toutes soient en noir et blanc, elles illustrent merveilleusement le «paradis perdu», rendant hommage à des petits bijoux comme la gare de Tschäppel (sur la ligne Huttwil–Eriswi, entre 1915 et 1975), le tableau des horaires d'Inkwil (sur la ligne Herzogenbuchsee–Soleure, entre 1857 et 1992) ou les gares en format maisons de poupées sur la ligne Nyon–Divonne (entre 1905 et 1962). L'auteur se livre à une ode légèrement nostalgique, nécessaire et pleine de tendresse à toutes ces lignes et toutes ces gares qui ont disparu ou dans lesquelles le train ne s'arrête plus.

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



Marc Dietschy  
**Le Paradis perdu**  
**Das verlorene (Eisenbahn-)Paradies**  
 Genève 2001  
 Français: 209 pages, 39 francs  
 Allemand: 46 pages, 19 francs

### 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

Décembre 2012