

voyage

VÖV UTP | Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

5 | 2015 | novembre
Informations de l'Union



En route vers de nouveaux horizons

Utiliser les infrastructures des TP plus intelligemment 2

Comment atténuer les heures de pointe quotidiennes? Les conclusions d'une étude d'ecoplan et d'un sondage du canton de Berne montrent le potentiel.

Bon voyage! L'ère des e-newsletters est lancée 4

Le magazine de l'association «voyage» est remplacé par trois différentes e-newsletters. Vous choisissez ce que vous voulez lire, très simplement.

L'amour des cartes et des TP suisses 8

Décrire (presque) entièrement l'histoire et l'identité suisses à travers 80 cartes topographiques? On peut.

Vers le futur: une e-newsletter pour «voyage»

Ces jours-ci, le nouveau Parlement se réunit pour la première fois lors de la session d'hiver. J'espère sincèrement que nous obtiendrons auprès de lui une majorité aussi claire dans les dossiers des TP qu'avec l'«ancien Parlement». Certes, l'élection du Conseil fédéral et des thèmes comme la mise en œuvre de l'initiative sur l'immigration de masse ou le tournant énergétique sont aujourd'hui au premier plan, mais des thèmes importants touchant les TP seront également traités durant la législature à venir, comme le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), central pour notre branche, mais aussi la révision de la LDT et le projet «Organisation de l'infrastructure ferroviaire».

Presque en même temps que la première session du Parlement, l'UTP marque un tournant dans sa communication: vous tenez entre vos mains la dernière édition imprimée de notre magazine «voyage», qui va être remplacé par une e-newsletter.

Dans sa forme actuelle, voyage, qui traite de tous les thèmes allant de la politique aux domaines techniques (pas seulement des chemins de fer) en passant par la formation

et la formation continue, ne répond plus aux attentes de nos lecteurs, pour lesquels de nombreux thèmes sont souvent trop spécifiques ou ne les concernent pas.

Vous recevrez donc dès 2016 la nouvelle e-newsletter, prévue en trois éditions: une pour la division Technique, une sur les TP en général et une destinée aux chefs d'entreprises.

Les spécialistes recevront ainsi des informations actuelles dans leur domaine d'activité sans devoir s'évertuer à lire des articles et des informations qui ne les intéressent pas. Quant aux personnes qui souhaitent garder une vue d'ensemble des thèmes des TP, elles le pourront simplement en s'abonnant aux différentes e-newsletters.

Chaque e-newsletter proposera un extrait des articles qu'elle contient, et le lecteur pourra choisir ceux qu'il souhaite lire en cliquant simplement sur le lien correspondant.

J'espère que nos e-newsletters sauront répondre à vos attentes.

Ueli Stückelberger, directeur

Sommaire

Utiliser les infrastructures des TP plus intelligemment	2
Un pas dans l'avenir des TP	3
SwissPass: bilan intermédiaire et un grand merci à la branche	3
Bon voyage!	4
La fin des imprimés	5
Colloque spécialisé sur les bases juridiques des TP	6
Fondation de la société SPD-TP SA	6
Colloque Infrastructure ferroviaire 2015	7
L'amour des cartes et des transports publics suisses	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 8 décembre 2015
Un pas dans l'avenir des TP
 Lieu: Berne

Mardi 19 janvier 2016
Cours FVP
 Lieu: Berne

Mardi 26 janvier 2016
Cours FVP
 Lieu: Berne

24 et 25 mai 2016
Colloque Bus de la CTEB
 Lieu: Fribourg

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

Utiliser les infrastructures des TP plus intelligemment

Pour répondre à la question sur comment atténuer les heures de pointe quotidiennes, il n'y a pas de solution durable, mais plutôt une série de mesures diverses à prendre. Et plus le temps passe, plus on arrive à la conclusion qu'il faut aussi un changement des comportements. Or le fait qu'autant de pendulaires et de personnes en formation se déplacent toujours plus au moins aux mêmes heures, dont nombre d'entre eux «volontairement», constitue un grand défi.

La bonne nouvelle d'abord: le recours aux transports publics va continuer d'augmenter. Ainsi, selon les prévisions actuelles, les transports publics en Suisse vont connaître une croissance de 25% d'ici 2030. La mauvaise nouvelle: pour pouvoir maîtriser ce trafic supplémentaire, l'infrastructure des transports publics va devoir se développer continuellement. Ces travaux doivent être financés par les pouvoirs publics, qui ont de moins en moins de moyens à disposition.

Un élément de solution émis pour aplanir un peu les heures de pointe le matin et le soir est de mieux répartir ces pics sur la journée. L'étude de la société de recherche-conseil ecoplan intitulée «Utiliser de manière plus intelligente les infrastructures de transport grâce à des modèles de travail plus souples» est arrivée à des conclusions hautement intéressantes: il serait possible d'aplanir le pic du matin de 20 à 30%. Cela libérerait des places assises dans les transports publics. C'est déjà beaucoup.

Selon ecoplan, cela aurait pour conséquences une baisse des investissements dans les voies et le matériel roulant, un meilleur taux d'occupation, des prix stables et plus de place dans les trains, les bus et les trams. Le potentiel d'économie est estimé à 140 millions de francs

par an, sans compter les coûts d'infrastructure. Ces conclusions se basent sur des analyses et les résultats de l'initiative «Work smart» lancée par de grandes entreprises comme les CFF, Swisscom ou la poste. «Work smart» avait pour but de soutenir les entreprises et les institutions dans la mise en place de formes de travail flexibles. Selon ecoplan, les initiatives auprès des pendulaires sont centrales pour les transports publics, étant donné que ceux-ci représentent près de 60% de l'ensemble du trafic. En plus de l'étude d'ecoplan, le canton de Berne a réalisé un sondage dans trois gymnases de la région de Berne pour savoir si les élèves accepteraient une adaptation modérée des plans d'études. Résultat: 80% des élèves ayant répondu préfèrent un statu quo, mais 60% tout de même accepteraient une adaptation modérée avec un début des cours retardé deux jours par semaine.

Le «trafic des personnes en formation» représente 20% du trafic global. Une légère adaptation du plan d'études (pas de début des cours avant 9h00) permettrait de réduire cette part de 84%, avec une légère augmentation de 19% le soir.

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



A Berne comme ailleurs, les écoliers sont nombreux à utiliser les TP.

Photo: bernmobil

Un pas dans l'avenir des TP

Le colloque «Un pas dans l'avenir des transports publics» sera organisé pour la cinquième fois consécutive le 8 décembre 2015. Il est donc devenu un rendez-vous fixe dans l'agenda des TP. Les thèmes principaux seront cette année le SwissPass et l'état d'autres projets communs des TP. Inscrivez-vous aujourd'hui et assurez-vous ainsi d'obtenir un aperçu passionnant de l'avenir de la distribution des transports publics. Le SwissPass a été introduit dans toute la Suisse le 1^{er} août 2015. La branche des transports publics a ainsi franchi un premier grand pas vers l'avenir.

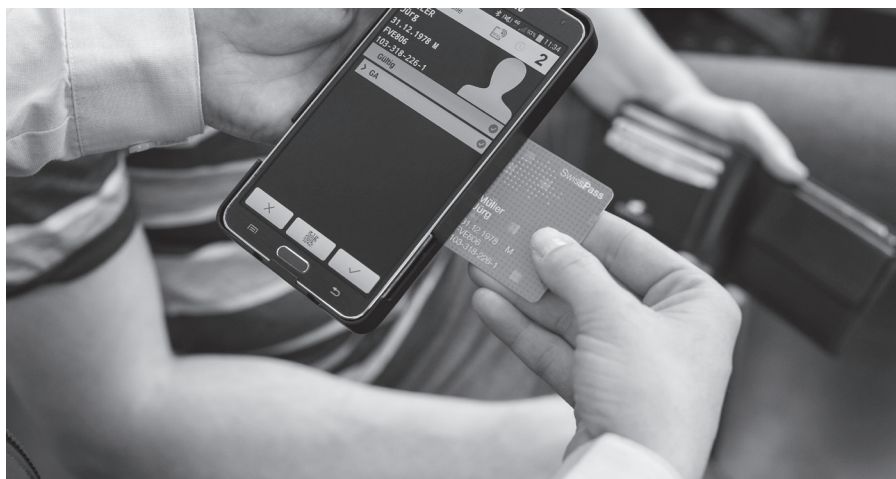
Lors du déjà presque traditionnel colloque annuel de ch-direct «Un pas dans l'avenir des transports publics», qui aura lieu à l'hôtel Bern, nous souhaitons vous informer sur la suite des opérations concernant le SwissPass et les autres projets communs des TP. Le colloque vise à apporter des réponses à des questions telles que: à quoi ressembleront les nouveaux assortiments? Quand la Plateforme TP sera-t-elle mise en service? Quels progrès ont été réalisés dans l'information à la clientèle? Quel pourrait être le paysage tarifaire des TP en 2025?

Il ne s'agit que d'une partie des thèmes au sujet desquels nous vous informerons le 8 décembre 2015. Après les exposés, vous aurez comme à chaque édition la possibilité de poser vos questions aux chefs de projets et d'entretenir votre réseau dans le cadre d'un lunch debout. La date approche, nous vous recommandons donc de vous inscrire rapidement à l'adresse suivante: www.utp.ch/AvenirTP

Le prix se monte à 200 francs par personne. Le colloque aura lieu de 9 h à 14 h environ.

SwissPass: bilan intermédiaire et un grand merci à la branche

Début novembre, la branche des transports publics a livré aux médias un bilan des trois premiers mois après l'introduction du SwissPass, avant de remercier les quelque 70 représentants des entreprises de transport présents pour leur engagement durant la phase d'introduction et de réalisation.



Un peu plus de trois mois après l'introduction officielle, le 1^{er} août de cette année, plus d'un demi-million de voyageurs circulaient déjà avec la nouvelle clé de la mobilité et des loisirs. A l'heure où vous lirez ces lignes, ce chiffre aura encore nettement augmenté. La branche des TP a ainsi franchi le premier pas vers la billetterie électronique et garantit le système ouvert des transports publics suisses, comme l'ont démontré dans leurs exposés face aux médias Ueli Stückelberger, directeur de l'UTP, Jeannine Pilloud, cheffe de CFF Voyageurs, et Norbert Patt, CEO des remontées mécaniques du Titlis. Le SwissPass est plus qu'un AG ou un demi-tarif: il donne également accès à des services partenaires comme Mobility carsharing, Publi-Bike, SuisseMobile et, dès la saison 2015/16, à certains domaines skiabiles, sans avoir besoin d'une carte supplémentaire dans le porte-monnaie. Les prochaines étapes sont déjà toutes proches: dans un peu plus d'une année, à la fin 2016, les abonnements de deux premières communautés tarifaires, mobilis et unireso, ainsi que l'abonnement modulable seront intégrés au SwissPass.

Sur les pistes de ski avec le SwissPass

A travers ses services partenaires, le SwissPass offre une plus-value à la clientèle. Dès la saison d'hiver qui a déjà partiellement débuté,

il deviendra également un abonnement de ski. Au total, 23 sociétés de remontées mécaniques proposent d'accéder directement aux pistes de ski ou aux chemins de randonnée hivernale sans devoir faire la queue à la caisse. Grâce à la collaboration avec Ticketcorner.ch et RailAway, d'autres sociétés de remontées mécaniques viennent s'ajouter à la liste. En effet, plus de 70 destinations suisses proposent leurs forfaits de ski sur le SwissPass via la plateforme de réservation entièrement remaniée ski.ticketcorner.ch. Les offres Snow'n'Rail de RailAway sont elles aussi toutes disponibles sur le SwissPass: la clientèle peut ainsi utiliser son SwissPass dans près de 80 domaines skiabiles.

Un toast à la réussite du lancement

Après la conférence de presse, Ueli Stückelberger et Jeannine Pilloud ont remercié les représentants de la branche des TP qui étaient présents pour leur engagement durant la phase d'introduction et de réalisation. Outre une lecture de l'écrivain grison Arno Camenisch, l'apéritif a surtout longuement été consacré à des discussions entre participants et à l'échange d'expériences, à la clarification de questions en suspens ou simplement à la prise de contact avec les collaborateurs du projet.

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

Bon voyage!

Plus de 12 ans de «voyage» ne se résument pas en quelques lignes. Voici quelques thèmes qui ont marqué toutes ces années: ça bouge dans les TP suisses! Il est bien possible que l'un ou l'autre de ces textes vous fasse sourire. Bon voyage dans le passé.

15 voyage

NOVEMBRE 2005

RENAISSANCE DU TROLLEYBUS

Besoins des agglomérations, libéralisation du marché de l'électricité, innovations techniques. page 11

SECURITE DES PASSAGES A NIVEAU

Efforts coordonnés pour des solutions avantageuses pour des passages à niveau avec moins de trafic. page 9

DE L'UNION

Un colloque sur un thème qui nous concerne encore un moment. pages 4/5

Sacrifices corrigés

JUILLET 2005

Les TP s'en tirent à bon compte – voilà le bilan du dernier programme d'économies. Après les sacrifices disproportionnés du début, ceci rétablit un équilibre. Il n'y a cependant aucune raison de se réjouir: les robinets ont encore été un peu plus fermés.

La votation au Conseil national a été plus convaincante que celle du Conseil des États: 152 députés ont refusé la tentative de supprimer le remboursement de l'impôt sur les huiles d'entretien aux entreprises et transports publics et d'économiser encore deux milliards dans les dépenses d'ici à 2008 – n'ont pas voulu respecter cette règle du jeu.

La pierre angulaire de ce succès fut sans doute l'alliance avec l'agriculture, même si ça et là, des douces contestes existaient quand à la manière de subventionner l'élevage et les TP. La coalition a également été renforcée par les succès dans son soutien au diesel pour les tracteurs, les moissonneuses-batteuses et les chargeurs à fond, même si la gauche ne s'est pas sollicitée que partiellement (mais de manière suffisante).

Les mesures d'économie touchent la substance de la capacité du réseau de transport public suisse. Avec les réductions des subventions d'exploitation et les investissements d'infrastructure, seules des mesures de maintien et de développement insuffisantes du réseau ferroviaire et routier sont encore possibles. Des conséquences négatives se feront sentir pour la place économique et politique suisse. Les dépenses, les CFF perdent une grande partie des moyens nécessaires au développement du réseau. Les prochaines étapes de développement des réseaux urbains (Léman, Tessin, St-Gall, Suisse centrale) ainsi que le nouvel aménagement des gares régionales ne seront plus possibles.

POLITIQUE

ASCOOP – postulats

Le Conseil fédéral doit examiner l'assainissement de l'ASCOOP et ce qu'exigent le CFF et le Conseil national.

12 | voyage 3

JUIN 2003

Les mesures d'économie mettent en danger l'offre

Au début mai, le Conseil fédéral a informé de ses projets d'assainissement des finances fédérales de 3,4 milliards de francs. Les transports publics et le trafic routier sont frappés de manière disproportionnée. Il est le plus touché avec ses 695 millions de francs.

POLITIQUE

Economies en % des dépenses relatives au plan financier 2005 (postes les plus importants)

Coopération au développement	9,4%
Personnel	8,5%
Transports publics	8,0%
Domaine de l'asile et des réfugiés	
Routes	
Formation et	

Allègements budgétaires 2006 en millions de francs

FTP	
CFF	

EN FAVEUR DES CFF, CONTRE LES CHEMINS DE FER PRIVÉS

«Il ne faut d'ailleurs pas sans d'assainir les chemins de fer privés afin qu'ils puissent se profiter et faire de la concurrence à nos chemins de fer nationaux, les CFF, que nous financions également avec des moyens de la Confédération. Nous investissons donc de l'argent dans tous les chemins de fer, afin de créer de la concurrence, alors que celle-ci ne se trouve pas à l'intérieur de la Suisse, mais au niveau international. Avec cette démarche, nous abaisserons le coût de la concurrence directe avec les chemins de fer étrangers à la hauteur de nos propres coûts. (L'art. 75, al. 1, lit. a) de la Loi fédérale sur les chemins de fer.)»



01 | voyage

La fin des imprimés

L'UTP marque un tournant dans sa communication avec les membres et les différents groupes d'intérêt: à partir de 2016, «voyage», le périodique de l'association, sera remplacé par des e-newsletters envoyées par e-mail. Vous tenez donc entre vos mains la dernière édition imprimée de «voyage».

Un magazine imprimé servant de vecteur commun à tous les thèmes possibles, des sujets de l'association au domaine technique (et pas uniquement celui des chemins de fer), en passant par la formation et la formation continue, ne répondait plus aux attentes actuelles. «voyage» traitait de thèmes trop nombreux dont certains n'intéressaient parfois vraiment qu'une petite partie des lecteurs. C'est pourquoi il sera remplacé par des e-newsletters en 2016. Trois éditions différentes sont actuellement prévues: une newsletter pour la division Technique, une newsletter des TP et une newsletter destinée aux directeurs d'entreprise. Alors que les deux premières paraîtront entre quatre et six fois par an chacune, la newsletter pour les directeurs d'entreprise pourra leur être adressée jusqu'à dix fois ou plus chaque année, en fonction des thèmes à traiter.

De cette manière, les spécialistes obtiendront les informations les plus récentes sur leur domaine de travail, que ce soit au bureau ou durant leurs trajets. Ceci sans devoir lire des articles ou des annonces qui ne les intéressent pas. Les personnes qui souhaitent conserver une vue d'ensemble de tous les thèmes des TP pourront néanmoins continuer à le faire avec un minimum d'efforts en s'abonnant simplement à toutes les e-newsletters.

Par ailleurs, les abonnés à une ou plusieurs e-newsletters ne devront pas obligatoirement lire chaque article: les résumés présentés en première page de chaque édition leur permettront de choisir les articles qu'ils souhaitent parcourir en cliquant sur le lien correspondant et de laisser de côté les articles qui ne les intéressent pas.

La newsletter Technique ferroviaire ouvre le bal

De nombreux organes de l'UTP souhaitaient depuis longtemps une communication adaptée au public-cible de la part du secteur Technique ferroviaire. Avec la newsletter Technique ferroviaire, déjà parue pour la première fois à la fin 2015, le secteur Technique et exploitation ferroviaires donne des informations sur les activités en cours et signale d'autres thèmes d'actualité.

Les personnes intéressées peuvent s'abonner par e-mail à cette e-newsletter Technique qui paraît en allemand et en français sur l'Extranet de l'UTP.

Vous pouvez volontiers adresser vos critiques constructives et vos suggestions concernant la nouvelle e-newsletter et son contenu à Martin Strobel (martin.strobel@utp.ch) ou à Urs Walser (urs.walser@utp.ch).

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



Colloque spécialisé sur les bases juridiques des TP

Les responsables des entreprises de transport sont régulièrement confrontés à des questions en matière de droit des transports. A l'initiative de la commission Trafic régional, l'UTP a organisé un colloque spécialisé sur deux jours pour discuter du droit des transports publics sous divers aspects.

Les bases juridiques des transports publics sont multiples et englobent aussi bien des lois fondamentales que des dispositions très détaillées pour un champ d'application spécifique. Lors de la première partie du colloque à la mi-juin 2015, l'accent a donc été mis sur les bases légales des TP. Il y était question aussi de celles en vigueur depuis la deuxième étape de la Réforme des chemins de fer en matière de conventions d'objectifs et de planification des appels d'offres.

Pour compléter la discussion, les expériences pratiques réalisées avec l'instrument des conventions d'objectifs de CarPostal ont été présentées. Lors de l'apéritif des organes de l'UTP organisé par la suite au Musée Suisse des Transports à Lucerne, de nombreuses questions en suspens ont pu être éclaircies et d'autres expériences ont pu être échangées.

Lors de la deuxième partie du colloque du 15 septembre 2015 qui s'adressait aux praticiens des TP, l'accent était mis sur les droits et obligations des entreprises de transport. Stefan Scherler, chargé de cours en droit des trans-

ports et en économie du droit des transports, a abordé des questions centrales dans un exposé de près de deux heures: quelles sont les obligations qui incombent aux entreprises de transport et aux passagers? Quand peut-on exclure une personne du transport? Quels droits un transporteur peut-il faire valoir auprès d'un resquilleur de la zone grise?

Ces aspects du trafic voyageurs et bien d'autres encore, comme celui du droit des marchés publics, ont été discutés intensément. Les documents sont disponibles au téléchargement sur le site Internet de l'UTP.

Documents du colloque spécialisé en deux parties:

«Les bases légales des transports publics», 18 juin 2015:

www.utp.ch/droit-tp-juin

«Questions juridiques dans les transports publics», 15 septembre 2015:

www.utp.ch/droit-tp-sept

maura.weber@utp.ch, 031 359 23 50



Natalie Arnold

Nouvelle collaboratrice à l'UTP

Natalie Arnold travaille depuis fin octobre pour l'Union des transports publics. Elle a succédé à Mahalia Hinni au poste d'assistante de direction pour la division Transports publics, où elle apporte son soutien à Mirjam Bütler et à toute l'équipe dans les tâches organisationnelles et administratives. Titulaire d'un CFC d'employée de commerce, Natalie Arnold a déjà fait ses expériences dans les transports publics en tant qu'assistante du CEO de BLS SA, et dispose de nombreux contacts dans la branche.

Durant son temps libre, elle se déplace régulièrement en transports publics. Ses deux filles apprécient elles aussi le confort offert par les entreprises de transport suisses. La cuisine, la gastronomie, la lecture et le sport (ski, natation, randonnée) font partie de ses autres occupations.

Fondation de la société SPD-TP SA

La nouvelle société «Système de prix et de distribution des transports publics SA» a été fondée le 29 juin 2015 à l'issue de la séance du Comité stratégique du Service direct (StAD). Son objectif est le développement et la mise à disposition à faible coût des systèmes de prix et de distribution du Service direct. Le conseil d'administration a la même composition que le StAD.

L'assemblée de fondation et la première séance du conseil d'administration de la SPD-TP SA ont eu lieu à l'issue de la séance du StAD du 29 juin 2015. L'objectif de la SPD-TP SA est de conserver, de mettre à disposition à des conditions avantageuses et de développer le système de prix et de distribution ainsi que d'autres

immobilisations réalisées dans ce cadre pour le Service direct suisse, lesquels sont accessibles sans discrimination à toutes les entreprises de transport et communautés tarifaires du trafic voyageurs.

Les membres du conseil d'administration sont les mêmes que ceux du StAD ayant un droit de

vote illimité. Jeannine Pilloud (CFF) a été élue à la présidence, et Daniel Schlatter (PAG) a été élu vice-président.

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

Colloque Infrastructure ferroviaire 2015

Le projet FAIF, qui a été accepté par le peuple le 9 février 2014, a notamment des répercussions sur le financement de l'infrastructure ferroviaire. Le colloque spécialisé «Infrastructure ferroviaire» organisé le 22 octobre 2015 portait précisément sur ce thème.

Comme chaque année, les responsables de l'infrastructure et des finances se sont réunis pour échanger leurs vues sur le monde des finances et de la technique à l'occasion du colloque spécialisé «Infrastructure ferroviaire». Lors de l'édition de cette année, organisée par l'OFT, l'UTP et les deux associations des responsables financiers de Suisse romande et de Suisse alémanique, l'accent a été mis sur la convention sur les prestations 2017–2020.

Le projet FAIF apporte une nouvelle réglementation du financement de l'infrastructure, qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2016 avec le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) de durée illimitée. Une nouveauté essentielle réside dans le fait que le maintien de la substance et l'aménagement auront leurs propres processus au sein de la planification et du financement.

La planification du maintien de la substance continuera d'être réglée via la convention sur les prestations passée avec les gestionnaires de l'infrastructure. Néanmoins, les projets d'aménagement, même les plus petits, n'y seront pas intégrés. Une convention de mise en œuvre séparée va en effet être établie pour l'aménagement. Les constructions pas encore réalisées mais déjà réglementées dans les conventions sur les prestations existantes seront exécutées dans le cadre de celles-ci. A l'avenir, toutefois, il y aura un tri plus net entre le maintien de la substance et l'aménagement. Le modèle de convention sur les prestations a été adapté en conséquence et a fait l'objet d'une audition-conférence lors du colloque.



Les remarques des personnes présentes seront intégrées au message destiné au Parlement. L'OFT a indiqué que la conclusion de la convention 2017–2020 était prévue pour fin 2016.

Vous trouverez les documents du colloque sous le lien suivant:

www.bav.admin.ch>aktuell>veranstaltungen

maura.weber@utp.ch, 031 359 23 50

Formation

Examen professionnel de contremaître en construction de voies ferrées

Après un cours préparatoire très intense au Campus Sursee Bildungszentrum Bau, 11 candidats se sont présentés en septembre 2015 à l'examen professionnel de contremaître en construction de voies ferrées. 10 ont réussi l'examen et peuvent porter le titre protégé de contremaître en construction de voies ferrées avec certificat fédéral de capacité.

Nous félicitons les lauréats: Urban Derungs

(Sevgein), Daniel Gunziger (Ebikon), René Hentschel (Klosters), Patrik Hirt (Dietikon), Ibrahim Iseini (Nänikon), Milos Maksimovic (Zurich), Sebastjan Nikollbaj (Höri), Christoph Rey (Tagelswangen), Fadil Rudi (Erstfeld) et Valon Zeka (Fahrweid).

Cours préparatoire de chef d'équipe et de contremaître en construction de voies ferrées en Suisse romande

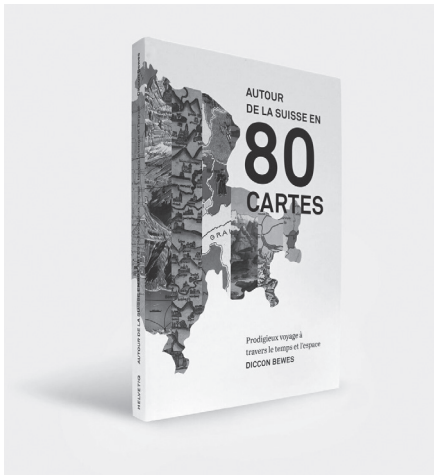
Un nouveau cours préparatoire à l'examen professionnel de contremaître en construction de voies ferrées débute à la fin novembre 2015.

Le cours sera entièrement organisé en français. Les lieux de cours sont Colombier et Löwenberg, près de Morat. Le cours préparatoire comprend la formation de chef d'équipe et celle de contremaître en construction de voies ferrées.

Pour davantage d'informations: www.campus-sursee.ch > formations > offres-sur-mesure > offres-de-langue-etrangere

L'amour des cartes et des transports publics suisses

Peut-on décrire (presque) entièrement l'histoire et l'identité suisses à travers 80 cartes topographiques? On peut. Aussi on peut-être précisément parce que l'auteur, Diccon Bewes, est Anglais. En revanche, il est moins surprenant que 13 de ces 80 cartes présentées dans son nouveau livre aient pour objet les transports publics, qui contribuent comme peu d'autres éléments à l'identité nationale, de l'avis de Bewes.



Naturellement, les routes apparaissent aussi dans cet atlas qui traverse le temps. Bewes ne rappelle pas seulement que la route du Simplon en 1801 a avant tout été conçue pour permettre à Napoléon de conduire rapidement son artillerie en Italie du Nord. Il se penche aussi sur le tout premier kilomètre d'autoroute, construit en 1955 entre Lucerne et Horw. La Suisse, dit-il, n'a pas seulement été en retard pour débiter l'ère du chemin de fer, elle l'a aussi été avec les autoroutes. Après le premier minuscule tronçon lucernois, il a encore fallu attendre sept ans jusqu'à la première véritable autoroute au Grauholz, près de Berne. Une époque à laquelle les planificateurs prévoyaient encore un tracé à quatre voies en plein milieu de Zurich.

Une observation précise de la Suisse

Diccon Bewes est probablement l'un des écrivains les plus assidus, et pour sûr l'un des plus passionnants lorsqu'il s'agit de montrer la Suisse, ce qu'elle est et comment elle se porte. Cet ancien écrivain de voyage anglais a commencé à vendre de la littérature il y a onze ans dans une librairie bernoise. Il y a découvert que

les Suisses n'avaient pas la même discipline que les Anglais au moment de faire la queue, mais formaient plutôt des amas de clients, et qu'après avoir acheté leur livre, ils se ruèrent en masse de façon presque inexplicable vers la gare toute proche. Son talent pour l'observation minutieuse de cette population alpine, vivant entre le Rhin, l'Inn et le Rhône, mâtiné de la fine ironie anglaise, a donné le jour à un premier ouvrage: «Le Suissologue. Un regard anglais sur la Suisse».

Dans son nouvel ouvrage, Bewes montre encore son excellente connaissance de notre pays. L'auteur parvient aussi bien à commenter avec compétence et un peu d'impertinence la carte publicitaire du «paradis du fromage» que l'«Helvetia Descripto» d'Aegidius Tschudi (1570) ou la carte de la votation de 1992 sur l'EEE. Les cartes de l'ensemble du pays étant parfois quelque peu avariées en détails sur une surface de 23 cm sur 33, le livre apporte des compléments aux pages suivantes. Dans le plan britannique de 1850 pour les chemins de fer suisses, l'agrandissement réalisé sur la Suisse orientale montre clairement que les Zurichois auraient dû être reliés à Coire par Romanshorn, Heerbrugg et Sargans. Cette planification prévoyait que la ligne de 185 kilomètres coûte 360 millions de francs selon les prix actuels. Dans la Suisse moderne du tournant des années 2000, ce montant n'aurait même pas couvert trois kilomètres de la ligne entre Mattstetten et Rothrist.

Une sensationnelle carte en 3D des profils d'altitude des voies

La frénésie des transports publics fascine tout autant Bewes dans son livre consacré aux cartes que dans ses précédents ouvrages. Chronologiquement, cela commence par la carte des liaisons postales de 1799, qui ne concernait pas uniquement les diligences postales, mais aussi les liaisons de courrier à pied ou à cheval, comme le montrent la relation directe entre Elm (GL)

et Flims (GR) via le col du Panix ou celle entre Glaris et Brunnen (SZ) par le col du Prugel.

Avec le plan en 3D du réseau ferroviaire suisse de 1915 (!), l'auteur a exhumé un objet rare et unique sur lequel les pentes et les altitudes absolues de toutes les lignes de chemin de fer sont visibles en un coup d'œil. Et sur le plan des lignes de Lausanne (1991), Bewes présente avec le M2, planifié pour être réalisé des années plus tard, le premier et le seul métro de Suisse. Les métros sont d'ailleurs un peu son thème favori. Au sujet de la carte du projet de métro zurichois, il regrette que celui-ci ait été refusé en 1973: «Le chaos du trafic a perduré et Lausanne a été la première ville suisse à se doter d'un métro.» Quelques pages plus loin, au sujet du plan de Swissmetro, envisagé pour 2014: «Le projet n'a pas réellement avancé jusqu'ici, malgré ses avantages écologiques et malgré l'absence de problèmes liés aux conditions météorologiques ou aux vaches sur le tronçon.»

Même les russophones sont servis avec le plan de la ville de Bâle redessiné en 1975 par l'Armée rouge. Les objectifs pour des bombardements ou des attaques terrestres, comme les gares, étaient signalés en noir, alors que la capacité des ponts sur le Rhin à supporter le passage de chars était analysée en détail. Aujourd'hui, les clients de cette zone linguistique s'intéressent certainement bien plus aux bijouteries.

Bilan après 220 pages: l'atlas original signé Bewes permet de comprendre la Suisse et les Suisses, et surtout ses transports publics, le tout avec compétence et de façon divertissante.

Hans Kaspar Schiesser

Diccon Bewes, «Autour de la Suisse en 80 cartes – Prodigieux voyage à travers le temps et l'espace» Helvetiq, 2015; 69 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

Angela De Stefano, Marilena Finotti, UTP

Traduction française

Bruno Galliker, Sylvie Schneuwly, UTP

Impression

Rub Media AG
Seftigenstrasse 310, 3084 Wabern

Tirage

1200 allemand, 500 français