

# voilage

VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

3 | 2015 | juillet  
Informations de l'Union



Une vision commune afin d'offrir aux 1,5 million de clients quotidiens des transports publics un système tarifaire simple, clair et transparent – et qui soit aussi facile d'utilisation et abordable du point de vue de la distribution.

## Entretien avec le président Michel Joye 3

Le directeur des tl est président de l'UTP depuis bientôt un an. Dans un entretien avec voyage, il revient sur les premiers mois de son mandat.

## 20 brevets fédéraux remis 5

Après 18 mois de formation, 20 professionnels ont reçu leur brevet fédéral de «spécialistes en transports publics».

## Le CAS Installations de sécurité débute en octobre 2015 6

Le nouveau CAS en «génie ferroviaire – installations de sécurité» débutera cet automne à la Haute école d'ingénierie et d'architecture de Fribourg.

## Elaborer une vision commune d'un système tarifaire uniforme et de la distribution de demain

Nous abordons de nombreux thèmes de la branche de façon constructive et les mettons en œuvre, comme le SwissPass. Et nous n'avons pas le temps de nous assoupir. De nombreux défis nous attendent. Comme ceux posés par nos 20 systèmes tarifaires différents, qui parfois répondent à des règles complexes et difficiles à comprendre. Ce système composé de tant d'éléments différents doit être simplifié et modelé en un système tarifaire uniforme et coordonné. Il reste par ailleurs à définir quelle forme la distribution prendra demain: tout ce que nous savons aujourd'hui, c'est qu'en lançant le SwissPass, nous allons franchir un premier pas vers la billetterie électronique. L'objectif à atteindre n'est néanmoins pas encore clair. Ces deux questions sur un système tarifaire uniforme compréhensible et la définition de la distribution de demain sont centrales pour le client et sont fortement liées entre elles. Il est donc crucial de leur trouver une solution commune et coordonnée.

Le 21 mai de cette année pourrait bien être considéré comme une «date historique» pour les transports publics suisses. Lors d'une séance spéciale, le comité directeur de

l'UTP et le StAD se sont en effet penchés sur cette thématique. Le constat était unanime: il faut trouver une solution commune. Concrètement, il a été décidé d'élaborer une vision définissant les possibilités de rendre le système tarifaire plus simple, plus clair et plus transparent pour le client, et qui reste aisément utilisable et abordable du point de vue de la distribution. Une vision correspondant en quelque sorte à une réorganisation coordonnée du paysage tarifaire et du système de distribution.

Pour porter cette vision le plus largement possible, il est également nécessaire d'impliquer les communautés, l'OFT et les cantons.

L'élaboration d'une telle vision et sa mise en œuvre représentent de grands défis. Un premier jalon important a été posé: il existe dans la branche un consensus sur la nécessité d'aborder ces questions et d'y trouver une solution concrète qui passe par l'élaboration d'une vision – toujours pour le bien de nos clients.

Ueli Stückelberger, directeur

## Sommaire

Un abonnement général de 1 <sup>re</sup> classe gagné!	2
Michel Joye: «La tâche n'est pas quotidienne, mais la responsabilité, si»	3
25 ans pour le ZVV et le RER de Zurich	4
Le Watt d'Or a dix ans: soumettez maintenant vos projets énergétiques	4
20 «spécialistes en TP» obtiennent leur brevet fédéral	5
Lancement de la nouvelle formation continue «CAS Installations de sécurité» en octobre 2015	6
Amélioration de la prise en compte du secteur ferroviaire dans la directive OFT/ESTI «Sécurité sismique»	7
Colloques spécialisés sur la démonstration de la sécurité et de l'interopérabilité	8
Nouveaux collaborateurs ch-direct	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 18 août 2015**  
**Colloque d'échange de savoir et d'expériences 2015**  
 Lieu: Berne

**Jeudi 10 et vendredi 11 septembre 2015**  
**Assemblée générale 2015 de l'UTP**  
 Lieu: Zurich

**Mardi 8 décembre 2015**  
**Manifestation «Un pas dans l'avenir des TP»**  
 Lieu: Berne

Pour plus d'informations:  
[www.utp.ch/manifestations](http://www.utp.ch/manifestations)

# Un abonnement général de 1<sup>re</sup> classe gagné!

L'Union des transports publics (UTP) tire au sort chaque année un abonnement général de 1<sup>re</sup> classe parmi les clients de l'AG qui notent leurs voyages en transports publics durant une semaine et qui l'annoncent à l'UTP au moyen du questionnaire prévu à cet effet. Ces indications servent de base à la répartition des recettes de l'AG entre les 244 entreprises de transport auprès desquelles il est valable. Peter Leuenberger est l'heureux vainqueur de l'année dernière.

L'abonnement général est particulièrement apprécié au sein de la population suisse, comme le confirme un taux de croissance en augmentation chaque année. Quelque 400 000 clients profitent actuellement du confort de voyage illimité qu'offre l'AG. Son très large rayon de validité est un facteur important de son succès, il est accepté par pratiquement toutes les entreprises de chemin de fer, de bus et de navigation du pays, ainsi que par certains chemins de fer de montagne et des remontées mécaniques.

Comment les 1,3 milliard de francs générés par l'AG sont-ils donc répartis entre les 244 entreprises de transport participantes? La répartition des recettes des titres de transport forfaitaires, dont font par exemple partie, outre l'AG, l'abonnement demi-tarif et les cartes journalières, incombe à l'Union des transports publics.

Chaque année, 26 000 titulaires de l'AG choisis au hasard reçoivent un courrier leur demandant de noter durant une semaine les voyages qu'ils effectuent avec leur abonnement. Les données servent de base à la répartition des recettes issues de la vente de l'AG. Toutes les feuilles de voyage renvoyées participent automatiquement au tirage au sort. Le premier prix est un AG de 1<sup>re</sup> classe (remis sous forme de bon de voyage d'une valeur de 6000 francs), et 10 bons de

voyage de 50 francs chacun sont en outre tirés au sort chaque mois parmi les feuilles de voyage renvoyées. Il vaut la peine de participer.

### Peter Leuenberger, client AG de longue date

L'heureux vainqueur de l'enquête de l'année dernière, qui réside en Suisse romande et se nomme Peter Leuenberger, s'est fortement réjoui d'avoir gagné le gros lot. Ce retraité dynamique est un client de longue date de l'AG et effectue de nombreuses excursions à travers la Suisse. La remise du prix a eu lieu sur le lac Léman et sous le soleil à bord du magnifique bateau à vapeur «La Suisse» en présence d'Othmar Thill, responsable du secteur Clés de répartition, et de Thomas Ammann, chef de la production des clés de répartition.

Si vous souhaitez vous aussi profiter gratuitement durant un an du confort de l'AG en première classe, n'hésitez pas à participer à l'enquête de l'UTP si vous recevez un questionnaire. Nous nous réjouissons de votre participation. Vous contribuerez ainsi à la répartition transparente des recettes entre les entreprises de transport suisses et à ce que l'AG continue d'être valable sur les bateaux, dans le train, dans les bus et en montagne.

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



Remise de prix sur le lac Léman:  
 Thomas Ammann, le gagnant Peter Leuenberger  
 et Othmar Thill (de gauche à droite).

## Michel Joye: «La tâche n'est pas quotidienne, mais la responsabilité, si»

Michel Joye, directeur des tl à Lausanne, a été élu à la présidence de l'UTP lors de l'assemblée générale 2014 à Leysin. En entretien avec «voyage», il revient sur ses premiers mois en tant que président et principalement sur les défis des prochaines années.



Le président de l'UTP Michel Joye lors de l'assemblée générale 2014 à Leysin.

**Michel Joye, vous êtes président de l'UTP depuis bientôt une année. Quel bilan intermédiaire tirez-vous?**

**Michel Joye:** Je n'étais pas un néophyte, puisque je suis membre du comité depuis 12 ans. Les thèmes me sont familiers. Par contre, l'initiation et la coordination du processus de formation de l'opinion avant les décisions importantes et sur les thèmes qui touchent la branche sont des éléments nouveaux et passionnants pour moi. Les entreprises de notre branche, ainsi que notre secrétariat de l'UTP sont dirigés par des personnes très compétentes, et il est captivant de mener la discussion lorsque celles-ci se retrouvent autour d'une table.

**A quoi ressemble le quotidien de ce poste de président?**

**Michel Joye:** La tâche n'est pas quotidienne, mais la responsabilité, si. Je lis aujourd'hui les articles concernant les transports publics avec un tout autre regard. Auparavant, je considérais tout à travers le prisme du trafic régional et d'agglomération, désormais j'y ajoute et approfondis les points de vue du trafic touristique, marchandises ou longues distances.

**En vous retournant sur cette première année, qu'est-ce qui fonctionne, qu'est-ce qui va moins bien?**

**Michel Joye:** La votation sur FAIF s'est très bien déroulée, et j'espère pouvoir dire la même

chose au sujet de celle sur FORTA. Il est incontournable d'assurer le financement du trafic d'agglomération, il représente le «last mile» du transport public qui rend attractive toute la chaîne de transport. Nous nous trouvons de plus dans une phase intéressante dans laquelle un processus de changement a été initié dans la branche. Le lancement du SwissPass est tout proche, cela a représenté un énorme travail, nous avons enfin quelque chose de concret et commun dans les transports public pour faire profiter les clients. Nous sommes en bonne voie sur le plan du rapprochement des communautés et du Service direct, et la création de la Plateforme de distribution des transports publics est imminente. Une décision quant à une nouvelle gouvernance des TP est également proche.

**Quel est votre avis sur le SwissPass, que représente-t-il pour vous?**

**Michel Joye:** Je suis chaque fois étonné de la manière dont réagissent les gens. Lorsqu'on leur explique de quoi il s'agit, la plupart ne disent rien. Mais dès qu'ils tiennent un SwissPass dans les mains, les questions pleines de curiosité affluent. Quelles possibilités offre-t-il? Lesquelles vont encore s'y ajouter? Je suis confiant: la créativité de notre branche débouchera sur de nombreuses offres supplémentaires, pas seulement nationales, mais aussi régionales.

**En Suisse alémanique, le SwissPass est surtout combattu par les associations de protection des consommateurs, alors qu'apparemment, aucune réserve n'est émise en Suisse romande. A quoi cela tient-il, selon vous?**

**Michel Joye:** Je pense que les questions portant sur le monde des tarifs et des réglementations des transports publics sont tout simplement moins couvertes en Suisse romande par la presse, et que les gens y sont moins sensibles pour l'instant, mais cela viendra.

**Comment votre fonction de président de l'UTP influence-t-elle votre activité de directeur des tl?**

**Michel Joye:** Mon travail au sein des tl s'en retrouve facilité, car je peux considérer de nombreux éléments d'une tout autre hauteur de vue afin d'aborder mes propres problèmes en tant que chef d'entreprise.

**Et dans l'autre sens?**

**Michel Joye:** Il y a certainement également des influences, mais je m'efforce de laisser le point de vue du trafic d'agglomération plus ou moins en arrière-plan. En tant que président, je dois garantir que de nouvelles idées soient exprimées et qu'elles soient intégrées au processus de formation de l'opinion de l'Union.

**Que souhaitez-vous faire bouger ces deux ou trois prochaines années?**

**Michel Joye:** Les grands thèmes dont nous discutons actuellement: je serais déjà très heureux si nous parvenions à définir et lancer la réalisation d'un objectif commun entre le service direct et les communautés sur le plan des systèmes de tarifs et de distribution.

**Où sera l'UTP dans cinq ans?**

**Michel Joye:** La branche a la chance de pouvoir se développer. Car les clients ont des attentes énormes, les contraintes externes augmentent, les entreprises doivent toujours plus travailler ensemble – notre business devient toujours plus complexe. En conséquence, les entreprises auront un besoin toujours grandissant de collaborer et, dans ce sens, l'UTP est amenée à se développer encore au service des transports publics.

**On dit souvent que l'OFT essaie régulièrement de s'arroger toujours plus de tâches et de compétences. Qu'en pensez-vous?**

**Michel Joye:** Des tiraillements ponctuels entre l'OFT et la branche des transports publics sont naturels, c'est l'intelligence collective par le



› Suite de la page 3

rapprochement de points de vue systématiquement différents qui doit faire progresser les transports publics. Des tensions durables ne sont cependant pas acceptables, nous devons tous rechercher une relation de qualité avec nos partenaires, et en particulier avec l'OFT. Si je pense à l'évolution des nouveaux systèmes de tarifs et de distribution, il est clair que l'OFT nous observe. Mais l'OFT est également très heureux aussi longtemps que nous agissons de manière proactive et que nous identifions et réalisons de bonnes solutions. Il est clair que de ce point de vue, la balle est dans notre camp.

#### Quand la convergence des communautés et du SD sera-t-elle réalisée?

**Michel Joye:** Je ne peux pas donner de date, cela ne pourrait que nuire au processus. Les craintes et les doutes sont nombreux et c'est bien normal. Pour y arriver, nous devons développer une image du futur de la distribution et du système tarifaire bien meilleure pour les clients, qui fassent envie aux entreprises et qui soit partagée et portée par les partenaires de la branche.

Entretien: Roger Baumann

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

## 25 ans pour le ZVV et le RER de Zurich



Le chef des CFF Andreas Meyer, le directeur des finances zurichoises Ernst Stocker, l'ancien conseiller fédéral Adolf Ogi et le directeur du ZVV Franz Kagerbauer (de g. à d.) coupant ensemble le gâteau d'anniversaire. Photo: © ZVV

Au matin du 27 mai 1990, le tout premier train du RER partait de Rapperswil en direction de Zurich pour ouvrir une nouvelle ère des transports publics dans toute la région. Le canton de Zurich et les CFF avaient préalablement investi plus d'un milliard de francs dans ce premier système de RER de Suisse: une gare de passage souterraine pour la gare centrale de Zurich, deux nouveaux tunnels sous la ville, de nouveaux tronçons à double voie et près de

80 gares nouvellement aménagées. Le nouveau RER apporta aux voyageurs un horaire plus dense, de nouveaux trains, plus de places assises et une liaison optimale avec le reste de l'offre de transport.

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

## Le Watt d'Or a dix ans: soumettez maintenant vos projets énergétiques

Le Watt d'Or, distinction de l'Office fédéral de l'énergie, sera décerné pour la dixième fois le 7 janvier 2016. Le prix récompense des initiatives de nature surprenante, novatrice et porteuse d'avenir, dans le domaine énergétique, par exemple dans la catégorie «mobilité économe en énergie». Les propositions peuvent être envoyées jusqu'à la fin du mois de juillet 2015.



Advanced Hybrid Electric Autobus, Carrosserie Hess.  
Photo: © EPFZ

Pour sa dixième édition, le Watt d'Or sera décerné dans cinq catégories: société, technologies énergétiques, énergies renouvelables, mobilité économe en énergie, bâtiments et espace. Pour obtenir l'un des prix convoités, il faut bien sûr

convaincre le jury du caractère innovant d'un projet, mais aussi de sa nature surprenante ou audacieuse, ainsi que de sa valeur d'exemple motivant. Le plus important pour mériter la distinction reste d'apporter une contribution déterminante à l'avenir énergétique de la Suisse.

En 2015, le Watt d'Or de la catégorie «mobilité économe en énergie» a été attribué à la Carosserie Hess pour son projet AHEAD – Advanced Hybrid Electric Autobus Design. Cette technologie développée par l'Institut des systèmes dynamiques et de contrôle (IDSC) de l'EPF de Zurich embarque l'intelligence à bord. Grâce à elle, le bus peut être configuré de manière à atteindre une efficacité énergétique et une rentabilité optimales. Le système de gestion énergétique innovant peut «apprendre» en toute autonomie un trajet en vue d'une utilisation économique du moteur, ce qui permet de dimi-

nuer la consommation de carburant d'environ un quart. Peuvent participer au Watt d'Or les communes, les villes, les cantons, les associations, les particuliers, les petites et grandes entreprises ainsi que les organisations scientifiques, associatives, environnementales, politiques et culturelles.

Les propositions soumises doivent être d'actualité, à savoir que des activités décisives doivent avoir été effectuées entre août 2014 et juillet 2015. Elles peuvent être envoyées à l'Office fédéral de l'énergie jusqu'au 31 juillet 2015 sous forme électronique à [kommunikation@bfe.admin.ch](mailto:kommunikation@bfe.admin.ch) (adresse postale: Office fédéral de l'énergie, Watt d'Or, 3003 Berne).

Des informations complémentaires sur les critères et les catégories ainsi que le formulaire de proposition de projet sont disponibles sur le site Internet [www.wattdor.ch](http://www.wattdor.ch).

## 20 «spécialistes en TP» obtiennent leur brevet fédéral

Après une formation de 18 mois, la quatrième volée de spécialistes en transports publics a passé avec succès l'examen professionnel fédéral. Ils peuvent dès maintenant se profiler dans la vie professionnelle comme «spécialistes en transports publics avec brevet fédéral». L'Union des transports publics (UTP) a remis à Zurich le brevet fédéral aux 20 candidats ayant réussi l'examen.

Les spécialistes en TP disposent de connaissances complètes et solides dans le domaine des transports publics. Ils assument des tâches à responsabilité comme la planification de l'offre, le marketing, la vente, la production et la conduite de collaborateurs. Ils sont actifs non seulement comme spécialistes mais aussi comme collabo-

rateurs polyvalents dans les entreprises nationales, régionales ou locales de chemin de fer, de bus ou de navigation.

L'UTP est l'organisme responsable de l'examen, le cours préparatoire d'un an et demi étant proposé par login formation professionnelle SA. Ce cursus, qui s'imbrique entre la formation

initiale (apprentissage) et la formation de manager en transports publics (niveau d'examen professionnel supérieur), est un bon exemple d'une collaboration réussie au sein de la branche.

### Voici les nouveaux spécialistes en transports publics

Bernadette Appert, Goldau (Rigi Bahnen); Bellinda Bärtsch, Disentis (RhB); Daniel Behr, Schlieren (VBZ); Toni Markus Feuz, Thoune (CarPostal); Stefan Furter, Knonau (CFF); Raymond Glutz, Ittigen (CFF); Markus Thomas Heutschi, Gerlafingen (BLS); Andreas Hobi, Coire (CFF); Chantal Carole Homberger, Wichtach (BLS); Philipp Lässer, Zurich (CFF RZB International Lyria); Rudolf Lengacher, Lupsingen (CarPostal); Sven Löffel, Diemtigen (BLS); Martin Moser, Zäziwil (BLS); Mattia Oliveira, Lauterbrunnen (BOB); Dario Luca Simeon, Thusis (CarPostal); Adrian Speckert, Frick (Brem Carreisen); Adrian Streit, Schlosswil (BLS); Roland Uetz, Bonaduz (RhB); Philipp Weideli, Coire (RhB); Sandra Beatrice Zingg, Noflen (BLS).

Informations sur la formation et la formation continue sur [www.utp.ch](http://www.utp.ch) et sur [www.login.org](http://www.login.org)



16 des 20 nouveaux spécialistes en TP lors de la remise des diplômes chez les VBZ. Photo: © Natascha Hubmann

### Formation continue pour moniteurs de conduite

La dernière formation continue de l'UTP pour moniteurs de conduite, placée sous le thème du bus hybride, a eu lieu à la fin avril 2015 au centre de compétences des vbl à Lucerne. Les enseignements théoriques ont alterné avec les courses à bord de bus hybrides de la dernière génération et de nouveaux bus diesel EURO 6. L'échange d'expériences entre les moniteurs de conduite de différentes entreprises de TP a également été soutenu.

D'autres formations continues de l'UTP destinées aux moniteurs de conduite auront lieu à l'avenir.

### Electriciens de réseau et constructeurs de voies ferrées: les organes responsables se sont mis au travail

Les organes responsables créés pour la mise en place des formations initiales de constructeur de voies ferrées et d'électricien de réseau ont commencé leurs travaux. Ils sont chargés de piloter la mise en œuvre opérationnelle des deux formations par login formation professionnelle.

### Les formations dans le domaine des bus traversent les frontières linguistiques

Bien ancrées depuis longtemps en Suisse alémanique, les offres de cours pour «formateur en entreprise et pratique Bus» et «accompagnateur de nouveaux conducteurs» traversent les frontières linguistiques: un cours pilote pour formateurs en entreprise et pratique Bus, auquel huit collaborateurs de CarPostal ont participé, a été organisé en français au printemps 2015. Un nouveau cours est prévu pour 2016.

Un cours pilote d'accompagnateur de nouveaux conducteurs est prévu au Tessin pour l'automne 2015.



# Lancement de la nouvelle formation continue «CAS Installations de sécurité» en octobre 2015

En plus des deux CAS dans le domaine de la voie ferrée (4<sup>e</sup> édition) et des installations électriques (2<sup>e</sup> édition), une nouvelle formation CAS HES-SO en «génie ferroviaire – installations de sécurité» débutera cet automne à la Haute école d'ingénierie et d'architecture de Fribourg.

L'objectif du nouveau programme de formation continue est d'offrir un «pont technique» aux ingénieurs en les dotant de connaissances solides dans la planification, la réalisation et l'exploitation d'installations de sécurité pour les chemins de fer. En complément, les participants au cours acquerront une vue d'ensemble des règlements, procédures et méthodes en vigueur dans ce secteur.

Le programme s'adresse aux professionnels du secteur ferroviaire disposant d'une expérience en technique de sécurité ferroviaire (chemins de fer, bureaux d'ingénieurs, entreprises industrielles et autorités) ainsi qu'à toutes les personnes intéressées par la technique ferroviaire et au bénéfice d'une formation d'ingénieur HES en électrotechnique, en électronique, en technique de communication, en informatique ou d'une formation équivalente.

Quatre thèmes sont enseignés sur une année. Les cours sont dispensés par blocs d'environ quatre à huit leçons (d'une durée maximum d'une journée), données à Fribourg, en principe sur le site de la HEIA-FR.



Remplacement de la signalisation L par la signalisation N à Langenthal.

## Blocs de cours et thèmes

### 1 Principes

Principes des systèmes ferroviaires, Architecture de la sécurité ferroviaire, Législation et réglementations, Principes de la sécurité ferroviaire, Dynamique des convois et freinage

### 2 Fonctionnalités et technologies

Production ferroviaire, Sécurité des circulations, Postes d'enclenchement et installations extérieures, Conduite opérationnelle de l'exploitation, Gestion du trafic, Système de contrôle des trains, Principes de l'ETCS (European train control system), Applications de l'ETCS, Sécurisation des passages à niveau

### 3 Installations extérieures et périphérie

Voie ferrée, Installations électriques, Aiguillages, Alimentations électriques, TIC, Télématique, Installations de sécurité du futur

### 4 Méthodes et processus

Gestion de la sécurité, Modifications aux installations, Projets d'installations de sécurité, Méthodes de chantier, Gestion des installations, Exploitation et entretien des installations de sécurité

Les enseignements seront donnés en français et en allemand, selon la langue de l'intervenant. Les supports de cours développés pour le CAS seront établis dans les deux langues. Le support administratif est également assuré en français et en allemand.

Le cursus demande à chaque participant un investissement équivalent à environ 300 heures de travail (y compris la présence aux cours) qui correspondent à 10 crédits ECTS (European Credits Transfer System). Il s'achève par un travail personnel appliqué aux thématiques de

l'entreprise de chaque participant. Ce travail permettra aux étudiants de mener à bien et de façon autonome et complète quelques étapes significatives propres à vérifier la bonne assimilation de leurs connaissances.

### Inscription

Sur [www.heia-fr.ch/formation-continue](http://www.heia-fr.ch/formation-continue)

### Délai d'inscription

31 août 2015

### Début du cursus

16 octobre 2015

### Informations supplémentaires

[www.utp.ch/cas-installations-de-securite](http://www.utp.ch/cas-installations-de-securite)

### Renseignements

[formation.continue-eifr@hefr.ch](mailto:formation.continue-eifr@hefr.ch)

tél: +41 26 429 66 06

ou auprès du coordinateur des cours:

Patrick Favre-Perrod

[patrick.favre-perrod@hes-so.ch](mailto:patrick.favre-perrod@hes-so.ch)

## Amélioration de la prise en compte du secteur ferroviaire dans la directive OFT/ESTI «Sécurité sismique»

Une directive concernant la sécurité sismique de la distribution d'énergie électrique en Suisse, publiée en octobre 2012 par l'Inspection fédérale des installations à courant fort (ESTI), s'applique aussi en partie à la distribution du courant de traction.

Cette directive a été révisée par un groupe de travail dirigé par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), est en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 2015 et tient désormais mieux compte des particularités du réseau de courant de traction. La directive a pour but de réduire efficacement et à moindres frais le risque lié aux séismes dans les installations de distribution du courant de traction.

La directive n° 248 de l'Inspection fédérale des installations à courant fort (ESTI) concernant la sécurité sismique de la distribution d'énergie électrique en Suisse est en vigueur depuis 2012. Les dispositions concrètes visent principalement à réduire à moindres coûts le risque sismique dans les sous-stations isolées à l'air.

Le réseau de courant de traction présente des différences avec le réseau 50 Hz d'approvisionnement du pays du point de vue de sa tension, de sa fréquence et de la structure. Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2015, la version révisée de la directive OFT/ESTI n° 248 tient également compte des spécificités du secteur ferroviaire. Des examens et des mesures ont été effectués à cet effet et encadrés par un groupe de travail dirigé par l'OFEV et composé de représentants des CFF, de l'OFT et de l'ESTI.

### Dispositions adaptées

Outre la précision du réseau 16,7 Hz dans le champ d'application de la directive, certaines dispositions ont également été adaptées. Du fait de la moindre redondance du réseau de courant de traction et de la vulnérabilité plus élevée des appareils à haute tension pour 16,7 Hz, certaines dispositions s'appliquent déjà à partir d'une tension de 132 kV pour 16,7 Hz.

Selon la directive, les sous-stations du secteur ferroviaire ne font cependant pas partie de la



Installation extérieure

classe d'ouvrage III. Un classement supérieur peut cependant être judicieux pour les sous-stations particulièrement importantes et relève de la responsabilité propre de l'exploitant de réseau. Sur la base de mesures de la fréquence propre d'appareils à haute tension, il a été possible d'assouplir les dispositions relatives au besoin de mou dans les connexions de câbles pour le réseau 16,7 Hz.

De manière générale, les indications concernant les documents à remettre dans le cadre de la

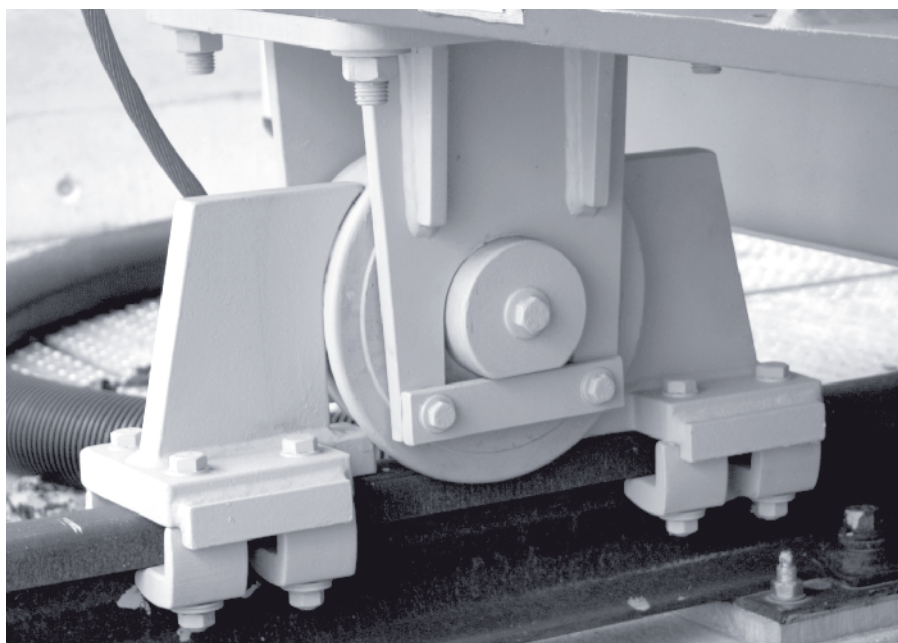
procédure d'approbation des plans ont été précisées. Les aspects relatifs à la sécurité sismique pouvant être définis dans la convention d'utilisation sont désormais également indiqués. Les exigences envers les éléments de construction non-structuraux, respectivement quant aux installations et aux équipements, en font partie. De plus, de nouveaux exemples d'ancrages en Suisse figurent dans les annexes, et les feuilles de calcul pour la justification de la force d'inertie devant être ancrée sont précisées.

L'OFT a procédé en 2014 à une consultation auprès des chemins de fer dans le cadre de la révision de cette directive. Les commentaires émis ont été évalués et intégrés dans la directive (voir le «Rapport explicatif de la révision» à l'adresse suivante: > [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch))

La directive n° 248 révisée «Sécurité sismique de la distribution d'énergie électrique en Suisse» peut être téléchargée aux adresses suivantes: [www.esti.admin.ch](http://www.esti.admin.ch) «Documentation > ESTI Publications > 248» et [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) «Références > Prescriptions > Directives»

Sven Heunert, OFEV

Hermann Willi, OFT



Fixation d'un transformateur

# Colloques spécialisés sur la démonstration de la sécurité et de l'interopérabilité

Dans le cadre de la Réforme des chemins de fer 2.2, l'Office fédéral des transports (OFT) a adapté des ordonnances et les a complétées par des directives, lesquelles représentent un grand enjeu pour toutes les parties concernées. Pour l'application de la nouvelle directive «Organismes de contrôle indépendants – Chemins de fer», certains groupes de travail RTE se sont chargés de définir les processus de démonstration de la sécurité à adapter dans les réglementations RTE et d'en informer les utilisateurs issus des chemins de fer et de l'industrie lors de colloques spécialisés.

Le groupe de travail D RTE 27100 «Démonstration installations électriques» a élaboré la nouvelle réglementation et l'a envoyée en lecture. Parallèlement, un colloque spécialisé intitulé «Installations électriques» a été organisé le 25 avril 2015 afin de présenter les contenus de la réglementation et les modèles en découlant.

Près de 100 personnes ont assisté à cette journée informative accueillant une dizaine d'intervenants dotés de larges connaissances. La matière brute de la démonstration de la sécurité a été illustrée par de nombreux exemples pratiques expliquant comment utiliser les modèles. Les réactions recueillies lors du colloque et de la lecture vont maintenant être examinées, et la réglementation sera publiée en automne.

La nouvelle réglementation D RTE 27960 «Avis de mise en garde d'installations de courant de traction» y a également été présentée. Il s'agit d'une solution de branche des chemins de fer

suisses pour des avis de mise en garde d'installations de courant de traction conformes aux prescriptions et adaptés à la pratique. Elle constitue la base d'avis de mise en garde effectués selon un point de vue uniforme.

L'exposé sur le «Manuel de courant de retour et des mises à terre» D RTE 27900 avec des indications pratiques quant au contenu des concepts de courant de retour et de mise à terre constituait un autre point du programme. La journée s'est terminée par des actualités et des informations livrées par divers groupes d'experts et de travail ainsi que par l'OFT.

Les présentations (presque exclusivement en allemand) peuvent être téléchargées ici:

[www.utp.ch/colloque-installations-electriques](http://www.utp.ch/colloque-installations-electriques)

## Installations de sécurité, 27 octobre 2015

L'OFT a chargé un groupe de travail composé de représentants des chemins de fer et

des organes de contrôle de remanier le guide «Démonstration de la sécurité, installations de sécurité» pour en faire une directive, qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2015.

En complément, le groupe de travail a détaillé les processus et élaboré les contenus des certificats de sécurité et de contrôle. Les modèles de longue date pour la démonstration de la sécurité des installations de sécurité seront adaptés en conséquence et intégrés au RTE.

Un colloque spécialisé sur les installations de sécurité sera organisé le 27 octobre 2015 afin de transmettre le savoir-faire nécessaire aux cercles intéressés. L'invitation sera envoyée en août (inscriptions en ligne).

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

## Nouveaux collaborateurs ch-direct

Le secteur Clés de répartition compte deux nouveaux collaborateurs depuis le 1<sup>er</sup> juin. Thomas Ammann succède à Sarah Walser en tant que responsable de la production des clés de répartition, et Christian Büschi est le nouveau spécialiste des clés de répartition pour le demi-tarif (il succède à Karl Zimmermann et à Kathrin Bigler).

**Thomas Ammann** terminera ses études en histoire et géographie cet été. Il a exercé dans la saisie de données et fera profiter ch-direct de son expérience extraprofessionnelle dans l'encadrement de jeunes gens. Au sein de ch-direct, il est chargé de la formation, de la coordination

et du contrôle de la qualité de l'équipe de saisie des données, qui réalise la base de données servant aux clés de répartition. Thomas Ammann exerce par ailleurs comme arbitre de football en 1<sup>re</sup> ligue. Avant l'UTP, il a travaillé à La Poste et pour différents éditeurs en tant que journaliste.

**Christian Büschi** a étudié l'économie d'entreprise ainsi que les sciences de la communication et des médias, avant de travailler dans le domaine informatique comme développeur de bases de données, dans le support, la direction de projet et le conseil d'entreprise. En tant que spécialiste Clés de répartition, il s'occupera

principalement de la clé de répartition Abonnement demi-tarif et d'autres tâches, en particulier dans le domaine de l'IT.

[sabine.kraehenbuehl@utp.ch](mailto:sabine.kraehenbuehl@utp.ch), 031 359 23 57



Thomas Ammann



Christian Büschi

### Union des transports publics UTP

Dählhölzliweg 12  
CH-3000 Berne 6  
Téléphone 031 359 23 23  
Fax 031 359 23 10  
[www.utp.ch](http://www.utp.ch), [info@utp.ch](mailto:info@utp.ch)

### Rédaction

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

### Parution

Cinq éditions par an.  
Prochaine édition: Octobre 2015