

voyage



VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

3 | 2012 | Juillet
Informations de l'Union

© CFF



FAIF garantit à long terme l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, ouvrant un nouveau chapitre de la success story des TP suisses.

Microrecensement: le rail progresse encore 2

La source de statistiques pour la mobilité en Suisse démonte quelques clichés sur les TP – et confirme le boom du rail.

La carte TP pour la Suisse 5

Le projet de carte TP est l'objet d'intenses discussions dans les organes du SD et des communautés – les lignes directrices sont définies.

Colloque technique de l'UTP bis 10

L'intérêt pour le colloque spécialisé «Installations électriques des chemins de fer» a été tel qu'il aura lieu encore une fois en octobre 2012. Rapport sur le colloque du mois de mai.

Premières décisions sur FAIF: la CTT-E et l'UTP sur la même ligne

Fin juin, la commission des transports du Conseil des Etats (CTT-E) a pris les premières décisions, certainement porteuses d'avenir, sur le projet d'infrastructure ferroviaire FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire). C'est avec satisfaction que nous avons constaté que la commission a repris tels quels deux des principaux points revendiqués par l'UTP: les membres de la commission estiment eux aussi que le volume de la 1^{re} étape d'aménagement doit être augmenté à environ 6 milliards de francs.

De plus, la CTT-E a déjà décidé de financer les coûts supplémentaires par une augmentation des contributions cantonales et des recettes issues de l'impôt fédéral direct (déduction forfaitaire pour les pendulaires). Elle a par ailleurs exigé que d'autres sources de financement soient examinées, comme la possibilité de prélever provisoirement un pour mille supplémentaire de la taxe sur la valeur ajoutée, une proposition défendue depuis longtemps par l'UTP.

Même si la commission devra encore trancher sur d'autres points, une chose est déjà certaine: grâce aux décisions prises, les projets réalisés avec FAIF s'étendront à

toutes les régions et profiteront donc à l'ensemble du pays. Car l'on sait depuis longtemps qu'en Suisse, l'efficacité des TP est centrale pour la population, l'économie et l'environnement.

L'UTP est convaincue que le projet FAIF est susceptible d'obtenir la majorité lors d'une votation populaire, et qu'il permettra d'ouvrir ainsi un nouveau chapitre de la success story des TP suisses. A présent, il s'agit de veiller à ce que le projet ne tourne pas à l'absurde sous la forme de listes de vœux régionales, émises au nom du fédéralisme. En effet, lorsque le peuple sera appelé à voter, probablement en 2014, il n'émettra certainement pas de chèque en blanc pour chacun des nombreux tunnels souhaités ou exigés.

C'est pourquoi le projet FAIF doit, dans sa globalité, apporter le plus d'avantages possible à l'ensemble des usagers des TP. Car, plutôt que de défendre l'esprit de clocher, c'est une vision globale pour toute la Suisse que l'on attend du contre-projet à l'initiative de l'ATE. Et j'ai bon espoir que nous y parvenions.

Ueli Stüchelberger, directeur UTP

Sommaire

Départ de la médiatrice de l'UTP, Cornelia Füeg	3
«Noctambus Lucerne – Altdorf»: le DETEC s'incline devant le Tribunal fédéral	4
GP de Berne: l'équipe de l'UTP au 5 ^e rang	4
Trois manifestations à venir de l'UTP	5
Semi-remorques: nouveau matériel roulant, nouveau tunnel, ou les deux?	6
L'Europe en train	6
Le «Futur système de prix des TP suisses» prend forme	7
Les TP ont besoin de nouveaux ingénieurs	8
La formation continue pour chauffeurs de bus au Tessin est un vrai succès	8
Colloque spécialisé Bus à Fribourg: entre politique et pile à combustible	9
Directives de l'UE sur l'interopérabilité et la sécurité en consultation préalable	11
Les affiches touristiques prennent l'air	11
Merveilles ferroviaires et projets jusqu'à plus soif	12

Perspectives

Mardi 21 août 2012
Colloque d'échange de savoir et d'expérience OACP
Lieu: Berne

Judi et vendredi 6–7 septembre 2012
Assemblée générale UTP 2012
Lieu: Lucerne

Mercredi 17 octobre 2012
Colloque spécialisé
Installations électriques
Lieu: Berne

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

Pour plus d'informations:
www.voev.ch/Manifestations.html

Microrecensement: alerte sur les prix

Les TP sont un modèle de succès, désormais confirmé par le microrecensement 2010, qui constitue la principale source de statistiques pour la mobilité nationale. Aucun moyen de transport n'a connu une croissance comparable à celle du chemin de fer depuis 1994. Il est suivi non pas par le tram et le bus, mais par la marche. Un bémol apparaît dans les dernières pages: une proportion impressionnante de Suisses trouvent les TP trop chers.

Les habitants de Winterthur parcourent, en moyenne journalière, presque autant de kilomètres en TP qu'en voiture (14,8 contre 18,8), ce qui est relativement surprenant. Ils laissent en effet derrière eux non seulement les Bâlois (9,9 km en TP), mais aussi les Zurichois (11,1 km) et les Bernois (12,3 km). Pour le reste, après interrogation de plus de 50 000 personnes, le microrecensement renforce les clichés habituels: les Luganais résistent avec succès à l'AG (seulement 3 %), les Zurichois et les Bernois le plébiscitent, avec plus de cinq fois plus d'AG chez ces derniers (16,1 %) que dans la capitale tessinoise. Les Romands se situent entre les Alémaniques et les Tessinois. Winterthur figure également au sommet du classement des abonnements demi-tarif: 47,1 % des adultes en possèdent un, contre 17,3 % des Luganais. La hiérarchie change dans le cas des abonnements communautaires: c'est à Bâle (29,5 %) qu'ils sont le plus appréciés, devant Genève (25,4 %), Zurich (20,4 %) et Lausanne (20 %). Les Bernois n'en sont qu'à 18,6 %, devant Winterthur (16,4 %). Dans l'ensemble, les abonnements communautaires sont plus répandus en Suisse romande qu'en Suisse alémanique. Une dernière différence régionale: les Tessinois utilisent leur voiture deux fois plus que les Alémaniques pour des trajets d'accompagnement et de service, par exemple pour amener les enfants à l'école. Finalement, il est étonnant de constater que le degré de mobilité de la population est identique dans les trois régions linguistiques, avec quelque 89 %.

Quelques clichés démontés

Les chiffres du microrecensement mettent également à mal quelques préjugés:

- Les plus gros kilométrages en voiture ne sont pas le fait des habitants des régions touristiques alpines (comme le Prättigau) ou des régions de campagne périphériques (comme le Val de Travers), mais de ceux des régions de campagne périurbaines (comme Oftringen).
- Les trajets en vélo ne sont pas les plus nombreux dans les agglomérations, mais dans les villes isolées (comme Langenthal).

- L'achat ou non d'un abonnement demi-tarif n'est pas fortement lié à la qualité de la desserte par les TP dans la région concernée. Le taux de possession d'ADT baisse seulement dans le cas d'une desserte marginale ou inexistante. Le cas de l'AG diffère: la part des titulaires d'AG baisse de façon linéaire parallèlement à la péjoration de la desserte par les TP: de presque 14 % en cas d'excellente desserte à 7 % pour une desserte marginale.
- Les Suisses marchent un tiers de plus qu'il y a 16 ans: la renaissance des piétons. Par contre, la distance journalière totale parcourue à vélo a reculé d'environ 10 % depuis 1994.

Et quelques préjugés confirmés

Naturellement, les 120 pages (www.portal-stat.admin.ch/mz10/docs/841-1000.pdf) ne sont pas uniquement remplies de surprises. Elles confirment également quelques préjugés, ou les différencient dans certains cas:

- Depuis 1994, c'est surtout l'utilisation du chemin de fer qui a massivement augmenté, à savoir de 40 %. Le car postal a stagné, alors que le bus et le tram ont légèrement crû, d'environ 15 %. Le succès du train n'a cependant pas eu lieu aux dépens de la voiture, mais s'y est ajouté.
- Malgré les bouchons, la vitesse moyenne des trajets en voiture a légèrement augmenté, passant de 37 à 39 km/h. Le car postal est resté à 27 km/h, le bus et le tram sont passés de 17 à 18 km/h, et le train a nettement accéléré, de 50 à 61 km/h. Rail 2000 et l'amélioration de nombreuses correspondances ont apparemment déployé leurs effets.
- Plus on est riche, plus on est mobile: la mobilité augmente de façon linéaire par rapport au revenu du ménage. Les ménages disposant de plus de 12 000 francs sont plus de trois fois plus mobiles que ceux disposant d'un revenu jusqu'à 4000.
- Les bouchons routiers sont surestimés. Pour les trajets de loisirs, seuls 17 % des personnes interrogées se retrouvent au moins une fois par mois dans un bouchon. Le chiffre monte à 29 % pour les trajets vers le lieu de travail. Les

bouchons quotidiens ne touchent quasiment que les pendulaires, et seulement 6 % d'entre eux, alors que quelque 60 % n'y sont jamais confrontés. Les cas de changement au profit des TP résultant des bouchons sont rarissimes (6 % pour les pendulaires, 8 % pour les achats). Les automobilistes pendulaires réagissent au trafic en partant plus tôt ou plus tard, en choisissant un itinéraire alternatif ou en subissant stoïquement les bouchons.

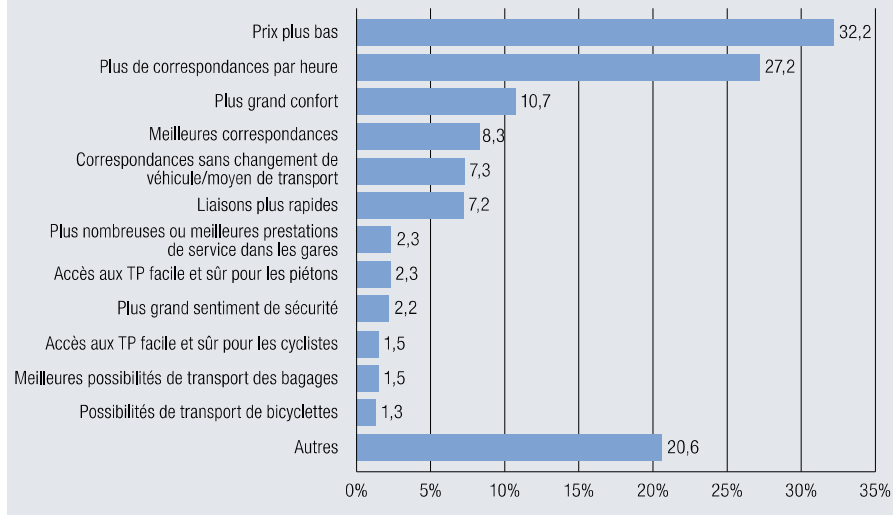
Les TP doivent continuer leur lobbying

A première vue, il est rassurant que 67 % des personnes interrogées s'expriment en faveur de l'utilisation des recettes du trafic routier afin de promouvoir les TP. Seuls 16 % s'y opposent. Par contre, 76 % souhaitent que l'impôt sur les huiles minérales soit affecté au trafic routier, et même 83 % au trafic cycliste et piéton. Les 16 % de non à l'utilisation des recettes routières pour l'encouragement des TP représentent le refus de plus important de tout le sondage. Par exemple, seuls 7 % disent non à l'encouragement du trafic cycliste et piéton. Cependant, l'acceptation de l'utilisation des recettes de la route pour les TP a nettement augmenté depuis 2000 (mais moins que l'utilisation pour la construction routière).

Claire alerte sur les prix à l'intention des TP

Les souhaits des usagers des TP sont clairement hiérarchisés. Ils veulent avant tout une baisse des prix (32 %), davantage de liaisons (27 %) et plus de confort (11 %). Ils sont moins intéressés aux possibilités de transport de vélos (1,3 %), à l'amélioration du transport de bagages (1,5 %) et à un accès sûr à vélo (1,5 %). Des liaisons

Comment rendre les transports publics plus attrayants pour vous?



Base: 5239 personnes cible à partir de 18 ans.

© OFS/ARE

plus rapides ne sont pas non plus spécialement demandées: seuls 7 % le souhaitent. L'avenir risque ainsi d'être sombre pour les prix échelonnés, à en croire le document: «Parmi les partisans d'un échelonnement des tarifs des TP, l'introduction de prix plus élevés aux heures de pointes trouve peu de soutien. Ces mesures inciteraient à reporter les déplacements à plus tôt ou à plus tard. Seules 17 % des personnes interrogées y sont favorables (9 % supplémentaires seraient d'accord à certaines conditions). Le faible soutien de l'augmentation des tarifs des TP aux heures de pointe se recoupe avec la position de la population sur une mesure si-

miltaire pour le trafic routier concernant l'introduction (relativement peu soutenue) d'une taxe pour les voitures entrant dans les centres villes aux heures de pointe.»

Conformément au souhait de baisse des prix, 64 % acceptent l'idée que les TP devraient être meilleur marché aux heures creuses. Quoi qu'il en soit, la lecture de ce document est presque une obligation pour tous les planificateurs du trafic des transports publics.

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

Départ de la médiatrice de l'UTP, Cornelia Füg

Cornelia Füg, qui assurait le service de médiation pour la Suisse alémanique depuis son lancement au 1^{er} mai 2001, a remis son mandat fin juin après plus de 11 ans d'activité, pour des raisons d'âge. L'ancienne conseillère nationale et conseillère d'Etat soleuroise aura fortement marqué le service de médiation. Elle qui est parvenue à obtenir un accord à l'amiable entre les parties impliquées dans des centaines de cas, et même à régler directement des cas dont le nombre a augmenté d'année en année: alors que, dans sa première année, le service de médiation était déclaré compétent pour 75 cas, il en traitait déjà 269 en 2011. Cette hausse vertigineuse est aussi due à la notoriété grandissante de ce service neutre et indépendant.

Dans ses rapports annuels, Cornelia Füg ne se contentait pas d'une simple énumération des cas reçus et des cas traités. Elle y mon-

trait également quels développements et décisions pris dans la branche des TP pouvaient causer des problèmes avec la clientèle dans les domaines les plus divers (titres de transport, information, automates à billets, etc.). Elle tenait également toujours à préciser qu'en sa qualité de médiatrice, elle ne disposait pas du pouvoir de décision. Son moyen d'action le plus «dur» était la recommandation à l'entreprise de transport de faire appliquer les propositions du service de médiation.

Outre la recherche constante d'un accord à l'amiable, Cornelia Füg veillait également à la coordination avec les bureaux de Suisse romande et de Suisse italienne. Elle a ainsi pu garantir que l'appréciation des requêtes suive une pratique uniforme dans toute la Suisse. Le Comité de l'UTP remercie sincèrement Cornelia Füg pour toutes les années et l'engagement

qu'elle a investis dans le service de médiation des transports publics.

Le service de médiation institué par l'UTP est un service gratuit et indépendant. L'objectif de l'UTP à travers l'engagement de ce service de conciliation neutre est de continuer à renforcer l'image des transports publics en tant que branche orientée vers la clientèle. L'intervention du service de médiation peut être sollicitée en cas de conflit entre un usager et une entreprise de transports publics (ET) rattachée à l'UTP lorsque les deux parties ne parviennent pas à un accord. Comme chacune des trois principales régions linguistiques disposent d'un bureau, toute personne peut s'adresser au service de médiation sans sa langue maternelle.

Urs Hanselmann, président UTP

«Noctambus Lucerne – Altdorf»: le DETEC s'incline devant le Tribunal fédéral

Le 24 avril 2012, le Tribunal fédéral a rendu son jugement concernant le noctambus Lucerne–Altdorf, confirmant la décision du Tribunal administratif fédéral. Ainsi, les vbl transport ag ne doivent pas proposer de Service direct sur la ligne de noctambus Lucerne–Altdorf.

La procédure a été lancée suite à l'octroi d'une concession par le DETEC précisant que les vbl transport ag devaient proposer le Service direct sur cette ligne. Comme ils avaient l'intention d'appliquer le tarif en vigueur sur leurs autres lignes de nuit («Nachtsstern»), les vbl transport ag avaient recouru contre la décision du DETEC auprès du Tribunal administratif fédéral. Ce dernier avait supprimé la condition de la concession en question, décision contre laquelle le DETEC avait recouru auprès du Tribunal fédéral.

Dans leur recours auprès du Tribunal administratif fédéral, les vbl transport ag avaient avancé l'argument selon lequel l'obligation au sens de l'art. 16 LTV de proposer le Service direct n'était pas applicable à la liaison en question comme il s'agissait d'une offre de transport indépendante du commanditaire. Le Tribunal administratif fédéral et le Tribunal fédéral n'ont cependant pas suivi cette argumentation. Ils ont expressément établi que l'art. 16 LTV était aussi applicable aux offres de transport non commandées.

Une notion juridique imprécise

Selon l'art. 16 LTV, les entreprises sont tenues de proposer un Service direct pour le trafic longues distances et le trafic régional si le besoin en est avéré. La loi et la documentation en la matière ne permettent pas d'établir clairement les conditions déterminant un tel besoin. Nous sommes donc en présence d'une notion juridique imprécise, qui doit être explicitée au cas par cas. Pour ce faire, il convient d'observer au préalable que le besoin ne porte pas sur l'offre en tant que telle, mais sur le fait que la liaison en question est intégrée dans le Service direct. La loi considérant l'offre du Service direct comme une règle, il existe de par la loi un intérêt fondamental pour l'intégration d'une offre dans celui-ci. Dans chaque cas concret, il faut donc examiner s'il existe un besoin allant au-delà de cet intérêt général. Selon le Tribunal fédéral, cela exige en premier lieu de prendre en considération les conséquences financières aussi bien pour les usagers que pour les entreprises de transport.

Le Service direct peut présenter des avantages économiques et pratiques pour la clientèle. S'il

s'avère désavantageux sur le plan financier, des avantages pratiques doivent venir compenser ce manque afin de justifier l'intégration.

La question des coûts non couverts

Les intérêts économiques des entreprises jouent néanmoins aussi un rôle. S'agissant des relations indépendantes du commanditaire, le Tribunal fédéral a déclaré que: «Comme les coûts non couverts ne sont pas compensés pour celles-ci, elles doivent en principe pouvoir être exploitées à prix coûtant. En effet, dans le cas contraire, elles ne seraient pas du tout exécutées, l'objectif de pouvoir offrir des relations attrayantes dans les transports publics étant compromis.»

Dans le cas présent, les vbl transport ag appliquent pour l'instant un prix forfaitaire de 10 francs. En cas d'intégration dans le Service direct, une portion des produits de ce dernier serait versée aux vbl transport ag, et un supplément de nuit pourrait être prélevé. Etant donné que la première serait relativement maigre, le supplément de nuit serait lui relativement élevé et atteindrait un niveau proche du prix forfaitaire

appliqué aujourd'hui. Le prix global de transport s'avérerait néanmoins nettement plus élevé, notamment pour les titulaires d'un abonnement demi-tarif. Ainsi, seuls les titulaires d'un abonnement général ou d'un abonnement de parcours profiteraient d'une faible réduction des frais de transport. Sur ce plan, l'intégration au Service direct ne présente aucun avantage pratique, selon le Tribunal fédéral, puisque tous les voyageurs devraient acheter un supplément de nuit.

Pour résumer, le Tribunal fédéral confronte les faibles avantages pour les titulaires des AG et des abonnements de parcours avec les inconvénients majeurs pour le reste des usagers ainsi que pour l'entreprise de transport (charge administrative démesurément plus élevée). Le tribunal est arrivé à la conclusion qu'il n'existe pas de besoin d'intégration dans le Service direct pour la ligne de noctambus Lucerne–Altdorf.

Conclusion

Le Tribunal fédéral s'est prononcé sur l'existence d'un besoin d'intégration dans le Service direct dans le cas présent. Bien que l'art. 16 LTV soit applicable aux transports non indemnisés, un tel besoin n'existe pas en l'occurrence.

Noctambus Lucerne–Altdorf: arrêt du Tribunal fédéral du 24 avril 2012 (2C_43/2012)

caspar.probst@utp.ch, 031 359 22 63

GP de Berne: l'équipe de l'UTP au 5^e rang



Lors du Grand Prix de Berne de cette année, l'équipe de l'UTP courant pour le trophée des entreprises a fait mieux que jamais en se plaçant au 5^e rang sur les 27 équipes inscrites. Aux jeux olympiques, un tel exploit donnerait lieu à un diplôme.

La carte TP pour la Suisse

La branche des TP avait lancé en 2005 le projet EasyTicket, une solution fondée sur le stockage de données de titres de transport sur une carte à puce. Cette solution s'est avérée particulièrement complexe dans son maniement, et le projet a été arrêté. On a donc recherché de nouvelles approches pour une solution RFID sur une carte à puce: la carte TP.

Le projet de carte TP est l'un des principaux programmes des TP suisses avec le projet Futur système de prix des TP suisses (ZPS). Il vise à développer les cartes-client de Suisse les plus anciennes, à savoir l'AG et l'abonnement demi-tarif, pour en faire des cartes de membres actives pour les personnes mobiles. De plus, une carte TP intégrée pour le Service direct et les communautés permet de toucher l'une des plus grandes populations de membres de Suisse: deux tiers d'habitants – plus de 4 millions de clients.

Le standard RFID TP suisses nécessaire a été approuvé en novembre 2011 par le Comité stratégique du Service direct (StAD) quant à ses principes (seulement ID sur la carte, ISO 14443, SAM sur ISO 7816, etc.). En raison de restrictions techniques relatives à la fiabilité et à la vitesse de la communication mobile et de l'es-

pace de stockage sur les appareils de contrôle actuels, on ne prévoit pour l'instant qu'une solution pour les abonnements du Service direct. Celle-ci peut cependant aussi être utilisée pour les abonnements communautaires.

Relier les produits des ET avec la carte TP

Des titres de transport unitaires sur la carte TP sont également envisageables dans une seconde étape. Une telle introduction nécessite néanmoins des adaptations aux systèmes de vente de toutes les entreprises de transport et des communautés, afin que la carte puisse être reconnue et liée à des titres de transport unitaires. Dès que la carte TP sera en circulation, tout service apte à la contrôler pourra y relier ses propres produits. Chaque entreprise de transport ou communauté pourra le réaliser de manière in-

dépendante, aucune modification des systèmes centraux de cartes TP ne sera nécessaire. L'approche du «référencement» permet l'utilisation de la carte TP pour toutes les applications pouvant en lire l'ID.

Afin de pouvoir utiliser la carte TP pour des services supplémentaires tels qu'une entrée à une foire ou des produits d'autopartage, les terminaux de prestataires tiers doivent être adaptés de façon à pouvoir la lire. Ces terminaux doivent donc être équipés du module de sécurité (SAM), car la lecture de la carte TP sans SAM est interdite pour des questions de protection des données. Les coûts d'investissement et d'entretien y relatifs devront être assumés par le prestataire du service supplémentaire.

Le projet carte TP fait l'objet d'intenses discussions dans les organes du Service direct et des communautés. Le Comité stratégique du Service direct doit décider en septembre 2012 de la réalisation de la carte TP en commun dans le SD. Elle constituerait certainement un développement judicieux de l'utilité du système de TP.

susanne.gruen@utp.ch, 031 359 22 61

Trois manifestations à venir de l'UTP

14 novembre: Colloque UTP/OFT Appels d'offres pour les bus TP

Avec la mise en œuvre de la seconde étape de la Réforme des chemins de fer 2, les entreprises de bus seront confrontées à de nouvelles règles en matière d'appels d'offres. Quels en seront les effets concrets sur votre entreprise de transport? Nous souhaitons répondre à vos questions à l'occasion d'un colloque spécialisé organisé en collaboration avec l'Office fédéral des transports (OFT). Les intervenants expliqueront la pratique future (appels d'offres vs conventions d'objectifs, obligation d'appel d'offres, planification des appels d'offres par les cantons), décriront les processus prévus entre la Confédération et les cantons et aborderont les effets concrets de l'adaptation de la loi sur les différentes entreprises de transport.

Le colloque spécialisé aura lieu le 14 novembre 2012 à l'Hôtel Bern à Berne et doit également servir, comme de coutume, de plateforme d'échange d'expériences pour les entreprises de transport.

6 et 7 décembre: Forum Oberhofen – Mobilité, quo vadis?

Est-il possible de découpler la croissance de la mobilité de celle du trafic? Si oui, comment nos ET pourront-elles y survivre? Ou inversement: sommes-nous prêts à étendre la mobilité en TP jusqu'à l'explosion? Et enfin: quelle est la responsabilité des TP dans la construction sans planification de villas dans la ceinture située juste derrière la zone attenante à ses lignes, bien densifiée?

Le Forum Oberhofen se penchera cette année sur de tels tabous les 6 et 7 décembre 2012, à Oberhofen, au bord du lac de Thoune. L'expertise de la branche pourra être mise à profit au cours de deux discussions ouvertes et d'un atelier pour les quelque 30 participants des cantons, de l'Office fédéral des transports et des entreprises de transport. Cette année, le colloque sera dirigé par Felix Walter (Ecoplan).

11 décembre: Un pas dans l'avenir des TP – étape II

Sous le titre «Un pas dans l'avenir des TP», nous vous avons présenté l'année dernière les principaux projets d'innovations des transports publics dans le domaine du marketing et de la distribution. Une stratégie concertée des projets techniques et marketing doit permettre de relever les défis qui s'annoncent, comme l'énorme croissance de la demande, et de garantir à long terme le financement des TP suisses. Dans le cadre d'un colloque fixé au 11 décembre 2012, nous souhaitons vous informer à nouveau de l'avancement de Bibo*, MIPSO**, ZPS*** & Co., des progrès réalisés, des solutions trouvées et des risques identifiés.

Les chefs de projets présenteront brièvement leurs missions, donneront un aperçu des travaux actuels et répondront ensuite aux questions. Une documentation sera élaborée pour le colloque. Veuillez réserver le 11 décembre 2012 pour avoir un aperçu du futur paysage de vente et de distribution des TP suisses. Le colloque devrait être organisé à Berne, sous réserve de confirmation.

* Be-in, be-out: nouveau système d'accès électronique aux TP suisses

** MIPSO: évolution des prix et de l'assortiment à moyen terme

*** ZPS: futur système de prix des TP suisses

Semi-remorques: nouveau matériel roulant, nouveau tunnel, ou les deux?

A mesure que le moment où la question des accès au Gothard pour le transport de marchandises ferroviaire devra être réglée approche, le flux de propositions s'intensifie. Dernière en date: la publicité de Modalohr vantant un wagon surabaissé pour semi-remorques. Mais il y a un hic: le prototype ne sera prêt qu'en décembre.

Serait-il possible d'économiser 900 millions d'investissements dans l'aménagement des accès au Gothard, question soulevée une nouvelle fois par les médias suisses en mai 2012, dans l'espoir de pouvoir rectifier de façon élégante l'«oubli», dans la planification, des tronçons d'acheminement? Ne serait-il pas bien plus avantageux d'acquérir du matériel roulant plus performant, plutôt que de creuser des tunnels, d'abaisser leur plancher et d'adapter les marquises des quais de gare?

Dernière à se lancer dans la course, la société alsacienne Lohr a mené en mai une campagne vantant les mérites de son ingénieux système de chargement des semi-remorques Modalohr, qui a fait ses preuves sur différents tronçons de trafic combiné, notamment en France et en Italie (aux dernières nouvelles, Modalohr se trouve néanmoins au bord de la faillite).

Mais la société doit répondre à une demande inédite de la part de la Suisse: le plancher des wagons doit être abaissé de sorte que les semi-remorques d'une hauteur aux angles de 4 m n'éraflent pas les murs du tunnel. Cette problématique ne se pose pas au tunnel de base du Lötschberg, puisque celui-ci remplit les exigences les plus récentes en matière de gabarit. Malheureusement, le volume de trains transportant des semi-remorques ne peut plus être augmenté, les capacités du nouveau tunnel, à voie simple sur la majeure partie du tronçon, étant déjà épuisées. Ainsi, le nouveau corridor du Gothard semble constituer la solution la plus logique pour répondre, dès 2017, à la demande croissante de trains pour semi-remorques. Si seulement les gabarits au nord et au sud étaient suffisants...

Modalohr n'est pas la seule à pouvoir prétendre apporter à la Suisse une solution de transbordement révolutionnaire. Le système allemand CargoBeamer pallie un inconvénient que présentent plus de 95 % des semi-remorques, à savoir qu'ils ne sont pas transbordables par grue et qu'ils ne peuvent donc pas être chargés sur des installations conventionnelles à l'aide de portiques ou de reachstackers.

Mais le problème central pour la Suisse, c'est celui de la hauteur aux angles. L'adaptation de l'ensemble du corridor ferroviaire du Gothard à une hauteur de 4 m aux angles pourrait

coûter entre 900 et 1000 millions de francs. A titre provisoire, tel est l'argument avancé depuis un certain temps par l'UTP, des tronçons «recyclés», peu utilisés et légèrement adaptés, pourraient constituer un corridor auxiliaire autour de 2018/2019 déjà; coût de l'opération: env. 300 millions de francs. L'aménagement d'un deuxième tube au tunnel de Bözberg pourrait attendre encore un peu.

Mais les choses pourraient aller encore plus vite si les produits de Modalohr ou de CargoBeamer s'avéraient capables de réduire la problématique du gabarit (presque) sans travaux. Le recours au béton sera néanmoins inévitable dans les deux cas. La technique de chargement de Modalohr, qui consiste à faire pivoter des éléments du wagon vers l'extérieur, exige des terminaux spéciaux et relativement étendus, qui n'existent pas encore au Gothard. En outre, le chargement nécessite beaucoup de personnel.

La technologie CargoBeamer, au contraire, emploie une plateforme qui permet un chargement latéral des semi-remorques, parallèlement au quai. Afin d'assurer un chargement rapide et simultané, les plateformes à la technologie très complexe doivent être préparées sur la longueur d'un train entier, soit 750 m. Mais cet équipement high tech, craignent les sceptiques, pourrait être sujet aux défaillances.

L'OFT, auquel ce dossier délicat a été confié, ne s'est jusqu'ici pas laissé déconcerter. Lohr et CargoBeamer doivent encore présenter des calculs de rentabilité et démontrer la faisabilité de leurs systèmes. Une fois ces éléments fournis, accompagnés de prototypes en état de marche, il sera possible de déterminer si Modalohr ou CargoBeamer font l'affaire comme technologie complémentaire au corridor de 4 m. A moyen terme, l'aménagement de ce dernier sera aussi nécessaire et justifié pour d'autres wagons de marchandises modernes.

La question autour de la technologie à adopter est surtout périlleuse sur le plan économique. Jusqu'ici, la branche, dont HUPAC, entreprise suisse très puissante sur le marché, misait sur une technologie peu coûteuse et standardisée, se fondant sur un gabarit de 4 m comme au Brenner. L'investissement dans de nouveaux wagons Modalohr ou CargoBeamer serait quant à lui très élevé. Cela vaut également pour

la SNCF (Modalohr) et la DB (CargoBeamer), exploitants potentiels du système, qui devront gagner beaucoup d'argent d'ici à la réalisation du corridor de 4 m pour ensuite pouvoir continuer à exploiter des centaines de wagons qui ne seront plus forcément nécessaires et dont l'entretien est plutôt onéreux.

Les espoirs suisses de pouvoir renoncer à l'aménagement du corridor de 4 m sont donc tout à fait illusoire. En revanche, l'espoir plus modeste de pouvoir repousser cet aménagement de quelques années jusqu'à ce que l'on dispose d'un super financement grâce aux milliards de FAIF peut persister encore quelque temps. Le test décisif aura lieu en décembre. Et même passé ce délai, l'Italie et l'Allemagne pourraient encore contrecarrer les plans du système Modalohr, s'ils ralentissent les procédures d'homologation pour des raisons prétendument techniques, qui sont en réalité plutôt d'ordre politique.

Ainsi, pour des raisons politiques, le monde ferroviaire en Europe se montre plus borné qu'il ne le devrait pour pouvoir tenir tête à une industrie des poids lourds dont l'efficacité ne cesse de croître. (Liens: modalohr.com, cargobeamer.com)

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

L'Europe en train

Jusqu'ici, il n'existait pas d'outil adapté pour qui souhaitait dénicher toutes les informations utiles en vue d'un voyage en train à travers l'Europe. L'Association Transports et Environnement (ATE) a comblé cette lacune avec une nouvelle page Internet. Sous la rubrique «L'Europe en train», le voyageur peut accéder de manière interactive à des informations sur les liaisons ferroviaires vers plus de 70 villes européennes. Le point de départ est une carte de l'Europe sur laquelle on sélectionne la région concernée, puis le tronçon souhaité. Le système indique alors les liaisons possibles, les liens vers les points de vente, la durée du voyage et le nombre de changements de train.

Les 15 récits de voyages permettent en outre d'en apprendre un peu plus sur chaque voyage, ainsi que sur sa destination et ses curiosités. On y trouve par exemple des infos sur les itinéraires cyclistes et la location de vélos, ou des liens vers les offices du tourisme. La plupart de ces informations sont disponibles en trois langues.

La page «L'Europe en train» se trouve sur le site de l'ATE www.ate.ch/voyages.

Le «Futur système de prix des TP suisses» prend forme

Depuis un peu plus d'un an, une équipe interdisciplinaire des TP se penche sur le renouvellement des systèmes de vente et de distribution et une méthode de calcul des prix plus flexible. Le chef du programme Andreas Fuhrer s'exprime sur le «projet de la branche ZPS».

voyage: Les travaux sur le concept global du futur système de prix ont débuté il y a un an. Quels sont les principaux jalons déjà posés?

Andreas Fuhrer: ZPS vise essentiellement trois buts: le remplacement des systèmes de vente et de distribution, qui sont dépassés, la liaison des systèmes tarifaires du Service direct avec ceux des communautés (un voyage – un billet) et l'introduction de prix orientés sur l'offre. L'un des principaux jalons posés a été l'élaboration de la vision de la future plateforme TP. Après d'intenses discussions et ateliers nous sommes parvenus à une solution approuvée par la majorité. Les concepts spécialisés consacrés au thème des tarifs, «un voyage – un billet» et «prix orientés sur l'offre», sont achevés et font actuellement l'objet d'une consultation auprès des partenaires des TP. Un outil spécialement développé pour le projet permet de simuler les fonctionnalités et les effets des nouvelles méthodes de calcul des prix.

Quels sont les avantages de ZPS?

La réalisation de la vision «un voyage – un billet» simplifie largement l'achat de billets. La liaison des deux mondes tarifaires «Service direct et communautés» permettra de proposer chaque voyage en TP moyennant un seul achat et un seul prix.

Et quels sont les avantages pour les entreprises de transport?

ZPS leur offre la possibilité de fixer, dans un cadre défini, leurs prix en fonction de l'offre. Désormais, on ne tiendra plus seulement compte de la distance géographique, mais aussi d'autres critères, comme la cadence, la qualité

du matériel roulant, la durée du voyage, etc. La nouvelle plateforme TP permet de faire des économies grâce à une exploitation intelligente des synergies potentielles. Les calculs de rentabilité du concept «un voyage – un billet», de même que la nouvelle méthode des prix orientés sur l'offre présentent un certain potentiel de plus-value du point de vue des entreprises de transport.

Développé pour l'ensemble de la branche, le futur système de prix constitue un projet particulier auprès de la communauté des TP. Comment se passe la collaboration?

Actuellement, l'équipe de projet interdisciplinaire collabore avec des partenaires de développement externes. Tous les secteurs y sont représentés. L'équipe élabore des solutions et des concepts techniquement mûrs, qui tiennent compte au mieux des besoins et des exigences des entreprises de transport.

Qu'en est-il de la dépendance du projet par rapport à d'autres projets, tels que la carte TP?

Le lien entre ZPS et la carte TP équivaut pour ainsi dire à celui qui existe entre un gros œuvre et une maison achevée: ZPS met en place un système offrant des conditions optimales pour l'innovation comme la carte TP (abonnements TP munis d'une puce électronique). L'introduction de la carte TP ou d'autres types de billets électroniques n'est pas la tâche de ZPS – le projet vise néanmoins à créer toutes les conditions cadres qui permettront l'introduction peu coûteuse et efficace de la carte TP.

La plateforme TP repose sur une structure simple, subdivisée en modules. Les adaptations seront à l'avenir plus rapides et plus faciles. Les entreprises auront le choix entre divers modèles de participation: l'interface TP NOVA permet d'exploiter ses propres solutions de distribution, avec un accès aux données «sur mesure». La solution développée répond aux exigences les plus diverses des entreprises de transport, et tient compte de l'hétérogénéité des transports en Suisse.

Les coûts et les échéances du projet sont-ils déjà connus?



Andreas Fuhrer, chef du programme ZPS

La phase du concept global se déroule comme prévu. Tous les jalons ont pu être posés dans les délais fixés. Les coûts sont même, pour l'heure, inférieurs au budget. Quant au calendrier de la mise en œuvre, prévoyant une introduction d'ici 2017, il devient à la longue très ambitieux. Ce ne sont pas le concept ou la construction de la plateforme TP qui sont en cause, mais plutôt l'intégration dans la structure actuelle du système.

Quels sont les principaux risques du programme?

Dans le domaine technique, les risques sont maîtrisables, malgré la durée relativement longue du programme. Les risques résident plutôt dans les exigences variées et divergentes des entreprises de transport ainsi que dans la gouvernance des TP, relativement nouvelle et pas encore entièrement achevée, notamment en ce qui concerne la question du caractère contraignant des décisions prises.

Quels sont les travaux qui seront réalisés dans la deuxième étape du concept global?

Jusqu'il y a peu, nous peaufinions encore les deux concepts spécialisés «un voyage – un billet» et «prix orientés sur l'offre». En juin, nous nous sommes attaqués à la planification des étapes de réalisation et des coûts. La mise en œuvre et le concept global devraient être approuvés définitivement par le StAD en novembre 2012.

Quelles sont tes attentes à l'égard des entreprises de transport? Quels ont été jusqu'ici les points forts et les points faibles?

Je reste impressionné par la volonté et la disposition des entreprises de transport à coopérer. La branche a bien compris que, dans un système aussi fortement relié, la coopération est décisive. Cette prestation fournie en commun par les TP profite à la clientèle et, naturellement, aux entreprises de transport.

Rapport sur le programme ZPS

Pour en savoir plus à ce sujet, consultez le rapport du programme ZPS, qui contient des informations sur les solutions élaborées, les prochaines étapes prévues et le déroulement du programme. Il paraît une fois par an et peut être obtenu gratuitement en français et en allemand auprès de l'Union des transports publics.

Renseignements: fabian.riesen@utp.ch

sabine.kraehenbuehl@utp.ch, 031 359 22 55

Les TP ont besoin de nouveaux ingénieurs

Les TP manquent d'ingénieurs dans les métiers techniques. Ce constat sans appel a incité diverses institutions à traiter ce thème. Aperçu et nombreux conseils pratiques.

D'ici à ce que l'on puisse répondre à l'appel des entreprises de transport et de l'industrie à «trouver de nouveaux ingénieurs pour le pays», la route est longue. D'autant plus que les avis sont loin d'être unanimes à ce sujet: les uns exigent une chaire suisse pour les ingénieurs en TP, les autres misent sur des collaborateurs formés des pays voisins. Ces deux points de vue font sens, mais d'autres moyens existent pour combler le manque d'ingénieurs et assurer la relève dans les métiers techniques.

Que peuvent faire les membres de l'UTP?

1. Augmenter la proportion de femmes.

A l'aide de mesures ciblées, les VBZ et d'autres entreprises de transport parviennent à augmenter la proportion de femmes dans le personnel roulant. L'action «Futur en tous genres» organisée le 8 novembre 2012 traitera cette question. Elle vise à initier les femmes aux métiers masculins et vice-versa.

2. Former des apprentis dans les métiers techniques.

La ligne droite vers une formation d'ingénieur dans une haute école spécialisée passe par une formation professionnelle initiale avec maturité professionnelle intégrée ou consécutive. Les entreprises sont donc appelées à se poser

les questions suivantes: Formons-nous des apprentis dans les métiers techniques? Pourrions-nous former davantage d'apprentis? Avons-nous pour but de mener les apprentis à la maturité professionnelle et de les relier à l'entreprise ou à la branche des TP pendant leurs études dans la haute école professionnelle?

3. La socialisation technique des enfants et des jeunes doit commencer tôt.

Les entreprises de transport peuvent y contribuer. Ils peuvent par exemple organiser un événement dans le cadre d'un passeport-vacances durant lequel les enfants seraient initiés aux métiers techniques, en s'essayant à la soudure, au perçage ou au fraisage.

4. Proposer des stages ou des petits jobs aux écoliers.

Des offres faciles d'accès comme les stages ou les petits jobs (heures de travail pour écoliers durant les après-midi de congé) sont un bon moyen de créer un attachement à une entreprise.

5. Offres de formation continue pour enseignants.

Les enseignants ne sont à même de bien transmettre que ce qu'ils connaissent et ont appris eux-mêmes!

De l'idée à la mise en œuvre

Le problème est bien connu: seul, on ne peut rien faire. Mais la solution est elle aussi déjà trouvée: les entreprises peuvent collaborer avec d'autres exploitations ou avec des structures existantes, p.ex. la communauté de formation login, ou prendre part à des initiatives existantes visant à assurer la relève chez les ingénieurs.

L'impossibilité de mesurer le succès de telles mesures constitue un autre problème, qui peut être notamment résolu par l'argumentation et la pensée à long terme. Et, parfois, des exemples de la vie quotidienne aident aussi: un expert en construction d'infrastructure ferroviaire qui avait toujours imposé travail, mérite et expérience pratique à un apprenti pendant ses études d'ingénieur à la haute école spécialisée a proposé à ce dernier une place d'assistant une fois son diplôme en poche. Aujourd'hui, le jeune ingénieur est chef de projet en Suisse et à l'étranger et connaît son métier et l'entreprise de fond en comble.

Dans les métiers techniques, la garantie de la relève est comme partout ailleurs: le succès a de nombreux pères. Les cadres dirigeants jouent néanmoins un rôle central, puisqu'ils sont appelés à poser des objectifs clairs en matière de relève.

urs.strebel@utp.ch, 031 359 23 42

La formation continue pour chauffeurs de bus au Tessin est un vrai succès

L'UTPT, association faîtière des transports publics tessinois, organise depuis 2007 des cours de formation continue pour chauffeurs de bus; un vrai succès. Un nouveau concept de formation sera lancé en septembre 2013.

L'exigence formulée en 2007 par l'UTP pour l'introduction de cours de formation continue en langue italienne a été entendue par l'Union des transports publics et touristiques du Tessin. Les deux premiers cours élaborés sur la base des directives du secrétariat de l'UTP avaient déjà pu avoir lieu en 2007.

Jusqu'à aujourd'hui, plus de 400 chauffeurs des transports publics ont achevé avec succès la formation de 35 heures. Si les cours et l'organisation ont pu être améliorés durant ces six années, c'est grâce aux remarques et suggestions des participants et au travail inlassable des responsables. Les formateurs actuels sont

des enseignants éprouvés, qui possèdent une grande expérience dans les TP et connaissent au mieux les conditions spécifiques au Tessin. A l'heure actuelle, l'offre se monte à sept cours par an, les blocs de séminaires de trois jours plus deux ayant lieu dans des locaux modernes. Le système sera maintenu sous cette forme jusqu'au 31 août 2013, puis un nouveau concept prévoyant la participation à un jour de formation subséquente par an entrera en vigueur. Un éventail d'au moins dix champs thématiques sera proposé, les contenus étant notamment élaborés en collaboration avec CarPostal Suisse SA de la région du Tessin. Cette offre vise à ré-

pondre aux souhaits des différentes entreprises et de leurs collaborateurs sous une forme plus flexible et innovante que jusqu'alors, pour permettre à ceux-ci de profiter plus régulièrement de l'offre de formation subséquente.

Durant toutes ces années, l'UTPT a également été en contact étroit avec les autorités cantonales et fédérales dans le but d'aménager un cours de base commun (condition pour l'obtention du certificat de capacité de conducteur de véhicule du 1.9.2009). L'école professionnelle d'industrie artisanale de Biasca (SPAI) propose ce nouveau cours depuis environ un an; les personnes l'ayant suivi bénéficient d'une préparation optimale pour les trois modules d'examen conduisant à l'obtention du certificat de capacité de la catégorie D.

UTPT: Giorgio Marconni, Filippo Tadini

Colloque spécialisé Bus à Fribourg: entre politique et pile à combustible

Organisé tous les deux ans, le colloque spécialisé Bus a eu lieu les 26 et 27 avril 2012 à Forum Fribourg. La manifestation organisée par la Commission Technique et Exploitation Bus est le principal rendez-vous du secteur bus des transports publics.



Les participants à la discussion de podium examinant la question «Le bus – un modèle de succès?»

Le colloque ne se limite jamais à un thème, mais couvre toutes les problématiques importantes, des innovations techniques aux développements politiques. Ceci a également valu pour l'édition 2012. Alors que les constructeurs, les fournisseurs et les prestataires présentaient leurs derniers véhicules et produits dans le cadre d'une grande exposition, une série de

thèmes actuels étaient traités et discutés lors du colloque proprement dit.

La partie technique et organisationnelle de la thématique fut éclairée par des rapports spécialisés sur ITCS et la garantie des correspondances, en mettant l'accent sur la clientèle. Une autre présentation s'est penchée sur le rapport avec les clients, qui sont exigeants du point de

vue des entreprises, sur les collaborateurs, et un peu moins sur des solutions techniques. «Composante humaine. Bus du futur.»: tel était le titre du second bloc. Celui-ci s'étendait des activités du comité Bus de l'association internationale UITP au car postal à pile à combustible de Brugg, en passant par la circulation sans ligne de contact pour les trolleybus et le nouveau système «BHNS» (bus à haut niveau de service) utilisé à Lausanne. Un souper en commun a conclu la journée.

La matinée de la deuxième journée était consacrée au niveau politique et associatif ainsi qu'aux collaborateurs. Le directeur de l'UTP Ueli Stückelberger y fit sa première apparition à un colloque spécialisé Bus. Une table ronde s'est penchée sur la question «le bus, un modèle de succès... à l'avenir également?». La santé et la formation des collaborateurs ont constitué le point central de la seconde moitié de la matinée. La quatrième et dernière partie était consacrée au présent de la technique des bus, avec des thèmes tels qu'efficacité énergétique, rapports pratiques sur l'engagement de bus hybrides à grande échelle, approches de standardisation et état de l'application de la norme Euro 6 par les constructeurs de bus.

Le colloque s'est conclu sur les adieux de Mathias Grünenfelder, président de longue date de la CTEB. Toutes les présentations sont disponibles à l'adresse www.voelv.ch/ColloqueCTEB_2012.html.

Le prochain colloque spécialisé Bus aura lieu du 20 au 22 mai 2014 à Lausanne.

urs.strebel@utp.ch, 031 359 23 42



Le président de la CTEB Matthias Grünenfelder (à droite) avec Markus Anderegg.



Ambiance joviale – tôt un vendredi matin.

Vaste intérêt pour le colloque «Installations électriques des chemins de fer»

Grand chambardement dans les prescriptions souveraines, nouvelle réglementation RTE sur la sécurité lors de travaux sur les installations électriques ferroviaires et conseils pratiques pour l'approbation des plans d'installations électriques, tels étaient les thèmes phares du colloque spécialisé organisé fin mai, qui a attiré à Berne plus de 100 spécialistes des chemins de fer désirant mettre à jour leurs connaissances. Le nombre d'inscrits ayant atteint le double des places disponibles, signe évident de l'intérêt pour de tels événements, l'UTP a décidé d'organiser le colloque une nouvelle fois le 17 octobre 2012.

Le copieux programme du colloque s'articulait autour de quatre blocs thématiques. Le premier était consacré à la révision totale des dispositions sur les installations électriques des chemins de fer. Les ordonnances séparées OEIC et DE-OEIC seront en effet abrogées au 1^{er} juillet 2012, et leur contenu, entièrement remanié, sera intégré à l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF) et à ses dispositions d'exécution (DE-OCF).

Les représentants de l'OFT Hermann Willi, Mike Schweller et Rudolf Geiser ont expliqué la nouvelle structure des prescriptions et présenté les changements significatifs. Cette intégration a pour avantage principal de rassembler toutes les prescriptions souveraines relatives à la construction et à l'exploitation des chemins de fer en un seul ouvrage, à savoir l'ordonnance sur les chemins de fer et ses dispositions d'exécution. Elle permet également de structurer les prescriptions en matière d'installations électriques en fonction du flux effectif du courant de traction, qui part des installations de production et de conversion, en passant par les installations de distribution et la ligne de contact, pour arriver aux véhicules, puis revient à son point de départ via les systèmes de retour et de mise à la terre. Cette structure claire permet aux utilisateurs de mieux s'orienter dans ce recueil de règles souveraines complexe.

Exemples d'application pratiques

Gunthard Orglmeister (CFF) et Markus Enzler (RBS) ont approfondi le thème évoqué ci-dessus à l'aide d'exemples tirés de la pratique. Le représentant des CFF a montré, s'appuyant sur des applications concrètes dans des projets typiques de ligne de contact à courant alternatif dans les gares, sur la voie et dans les tunnels, que les nouvelles réglementations apportent également de nombreuses simplifications du point de vue de l'exploitant. Il a néanmoins également souligné que les prescriptions suisses s'appuyaient toujours plus sur les normes eu-

ropéennes correspondantes, une tendance qui, certes, mène à une certaine harmonisation des prescriptions, mais complique également l'application à travers de nombreuses réglementations détaillées.

Le représentant du RBS, Markus Enzler, a confirmé cet état de fait dans le domaine des chemins de fer à courant continu également, ajoutant toutefois que le manuel des mises à terre paru dans RTE entre-temps ainsi que la directive de la SGK sur les courants vagabonds se fondent aussi sur les normes et constituent une aide précieuse pour le praticien des chemins de fer à courant continu et à courant alternatif.

Prenant l'exemple d'un arrêt simple fictif d'un chemin de fer à courant continu avec une installation à quai, un passage à niveau, un redresseur avec poste de sectionnement, un émetteur radio et diverses clôtures, l'intervenant a montré comment établir le concept de mise à la terre selon les nouvelles dispositions et comment les courants de retour doivent être conduits. Il a par ailleurs expliqué comment les différents composants du passage à niveau ferroviaire, la zone du pantographe et de la ligne de contact ainsi que l'émetteur et les clôtures doivent être projetées et construites conformément aux prescriptions.

Réglementations RTE nouvelles et révisées

Les documents de l'Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire (RTE) sont également des outils de mise en œuvre affirmés pour le respect des conditions-cadre souveraines. Deux ouvrages de base sont consacrés aux installations électriques des chemins de fer: la R RTE 20600 «Sécurité lors de travaux sur les installations électriques ferroviaires» et la D RTE 27900 «Manuel des mises à terre» (cf. exposés du bloc 2).

Urs Wili (Furrer + Frey) a donné un aperçu détaillé de la réglementation R RTE 20600, qui entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2012. La nou-

velle documentation s'applique à l'exploitation et à la maintenance des installations électriques ferroviaires ainsi qu'à tous les travaux réalisés au moyen ou à proximité de ces installations. Elle se rapporte à tous les niveaux de tension, de la très basse à la haute tension, et à toutes les installations électriques ferroviaires, de l'installation blindée à la ligne de transport des chemins de fer. La réglementation s'appuie sur les nouvelles prescriptions OCF/DE-OCF et sur les normes EN correspondantes, et est donc conforme à celles-ci. Elle remplace les deux documents de l'UTP et des CFF (D RTE 20150 et R CFF 323.1).

Peter Scholl, CFF, a expliqué ensuite les adaptations prévues dans le manuel des mises à terre D RTE 27900. Les modifications des prescriptions souveraines nécessitent également un bon nombre de mises à jour dans ce manuel pratique qui a fait ses preuves depuis plusieurs années déjà. La révision a commencé, et la nouvelle version paraîtra fin 2012.

Pratique PAP – «bon à savoir»

Le dernier bloc d'informations faisait écho au premier et avait pour thème la pratique en matière de procédure d'approbation des plans (PAP). Hermann Willi, OFT, a commencé par expliquer les différents rôles des requérants et de l'autorité de surveillance dans le processus PAP. Il a ensuite abordé les principes de l'homologation, répondant à la question «que fait l'OFT et de quelle manière?» et présentant les futures variantes d'homologation possibles, la présentation des dossiers de requête requis et l'obtention des autorisations exceptionnelles. Il a terminé son exposé par une comparaison entre la PAP et la procédure d'une homologation unique.

Répétition du colloque spécialisé et documentation

En raison du très grand nombre d'inscriptions reçues, le colloque spécialisé sera organisé encore une fois le 17 octobre 2012 (à nouveau avec traduction simultanée en français). Les documents des exposés peuvent être consultés sur le site Internet de l'UTP: [www.voev.ch/Agenda/Documents des colloques spécialisés/Colloque spécialisé Installations électriques](http://www.voev.ch/Agenda/Documents%20des%20colloques%20sp%C3%A9cialis%C3%A9s/Colloque%20sp%C3%A9cialis%C3%A9%20Installations%20%C3%A9lectriques).

Les entreprises de chemins de fer peuvent télécharger les documents RTE présentés dans l'Extranet de l'UTP, et les tiers dans l'e-shop de la VSS.

max.hohl@utp.ch, 031 359 23 16

Directives de l'UE sur l'interopérabilité et la sécurité en consultation préalable

L'ouverture des réseaux ferroviaires européens a pour conditions, entre autres, l'accès réciproque au réseau et l'interopérabilité des installations et du matériel. Lors de l'application des directives de l'UE, il faut considérer que chaque modification entraînant une hausse des coûts menace la rentabilité et la capacité de concurrence par rapport aux autres modes de transport.

Dans le cadre de la consultation préalable menée par l'OFT à ce sujet, l'UTP est d'avis qu'il n'est pas nécessaire d'appliquer intégralement les directives aux chemins de fer à voie métrique et spéciale (y c. les trams et les chemins de fer de montagne). L'Union salue donc la différenciation entre les chemins de fer devant être «interopérables» et ceux qui ne le doivent pas. De même, l'UTP approuve le maintien de la procédure d'approbation des plans en tant que point central du processus d'homologation des constructions et des installations. Par contre, l'application prévue des directives sur la sécurité suscite des réserves. L'application des directives se justifie uniquement en cas d'amélioration claire de l'attractivité de l'offre, de la sécurité ou de la rentabilité. En outre, l'UTP estime que le danger de voir la surveillance transférée à des structures plus éloignées de la pratique existe.

Application différenciée de la directive sur l'interopérabilité

Selon la représentation de l'OFT quant à l'interopérabilité, le réseau ferroviaire suisse se compose de trois «catégories»: les lignes interopérables, partiellement interopérables et pas du tout interopérables. L'UTP approuve cette subdivision, car elle estime que, dans le cas des chemins de fer à voie métrique et de leurs réseaux parfois complètement isolés, les efforts supplémentaires nécessaires à mettre en place une interopérabilité irréalisable en réalité n'auraient aucun sens.

De plus, le classement clair de chaque ligne dans l'une des trois catégories permettrait aux entreprises de chemins de fer de savoir tôt ce qui les attend. Dans sa prise de position, l'UTP exige en outre que les futurs efforts supplémentaires soient supportables, en particulier pour les petites entreprises ferroviaires, que l'exis-

tence de doublons dans tous les nouveaux processus soit examinée, et qu'ils soient réduits au minimum nécessaire.

Directives sur la sécurité: différenciation nécessaire

Autant les points mentionnés quant à l'interopérabilité sont acceptables, autant les idées de l'OFT quant à l'application des directives sur la sécurité ne conviennent pas à l'UTP. Celles-ci prévoient, contrairement au premier thème, de juger toutes les entreprises de chemins de fer selon les mêmes critères, ce qui ne se justifie pas. De plus, le délai de 18 mois prévu est irréaliste: la fixation détaillée des processus, l'élaboration de solutions de branche et la formation nécessaire appellent un délai de cinq ans au minimum. Après la consultation préalable, les articles de l'OARF et de l'OCF seront retravaillés par l'OFT, avec la collaboration des chemins de fer et de l'UTP, et seront soumis à une audition en octobre. L'entrée en vigueur des nouveaux articles est prévue pour le 1^{er} juillet 2013.

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

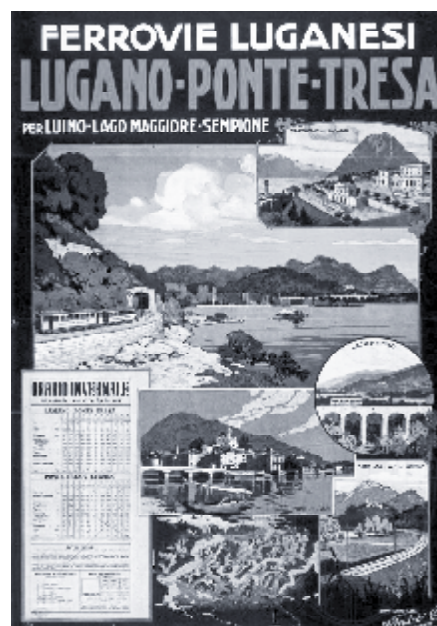
Les affiches touristiques prennent l'air

La société de remontées mécaniques Lugano-Paradiso Monte San Salvatore organise pour la deuxième fois déjà une exposition de 32 affiches touristiques, en plein air, tout en haut de sa montagne. L'exposition de cette année est dédiée au thème de «La Suisse, une histoire d'eau».

Presque tous les grands auteurs d'affiches suisses de 1885 à 1950 se sont donné rendez-vous sur ce sommet perché à 900 m d'altitude, avec vue imprenable sur Lugano: Giovanni Giacometti, Emile Cardinaux, Daniele Buzzi, Alois Carigiet, Herbert Leupin, Cuno Amiet et Otto Baumburger. Sur toutes les affiches présentées, l'eau joue un rôle central. On y découvre ainsi le lac de Thoune reproduit en 3D – datant de bien avant l'ère de Google Earth – Bellerive Plage à Lausanne (naturellement) avec une jeune baigneuse, les chutes du Trümmelbach avec ses masses d'eau jaillissantes et l'affiche de la nouvelle ligne de chemin de fer Lugano-Ponte Tresa

et la palette de lacs autour de Lugano (1912). Le créateur de l'exposition et directeur des remontées mécaniques Felice Pellegrini n'est cependant pas parvenu à réaliser son rêve de montrer des affiches de barrages hydrauliques: malgré tous les records européens et mondiaux réalisés dans ce domaine, il n'existe aucun poster de ces ouvrages, aussi nombreux soient-ils. L'accès à l'exposition est permanent et gratuit.

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



Lugano – Ponte Tresa, affiche de 1912.

Merveilles ferroviaires et projets jusqu'à plus soif

Combien de projets ferroviaires sont nécessaires pour véritablement réaliser une ligne de chemin de fer? Le livre «Bahnvisionen im Engadin» («visions ferroviaires en Engadine») y donne une réponse quantitative rendue particulièrement divertissante par de superbes images de la vallée haute la plus célèbre du monde.

Il y a cent ans, les projets ferroviaires étaient aussi disputés qu'aujourd'hui: cet ouvrage nous l'apprend avec sa collection de plus de 50 projets en Engadine et autour, non réalisés pour la plupart. Cependant, alors qu'aujourd'hui il en va avant tout de mandats cantonaux, de raccordement au rail ou du prestige de directeurs des constructions, l'objectif, il y a cent ans et d'avantage, était souvent de s'assurer des concessions afin d'en priver la concurrence ou l'hôtelier et voisin ennemi. C'est ainsi que le présentent les auteurs Jehli, Hofmann, Huber et Goss, dont trois sont engadinois. En effet, dans neuf cas sur dix, les 53 projets ferroviaires présentés dans le livre n'ont jamais abouti. Souvent non pas pour des raisons financières, mais parce qu'il ne s'agissait que de projets fous, qu'ils étaient en concurrence mutuelle ou qu'ils allaient trop loin aux yeux des protecteurs de la nature.

Protection du patrimoine encore plus radicale qu'aujourd'hui

Aujourd'hui, les constructeurs de remontées mécaniques, par exemple au Weissenstein, peuvent se plaindre avec des arguments recevables du radicalisme des protecteurs du patrimoine. Pourtant, la résistance de ces derniers était nettement plus palpable en 1907, par exemple vis-à-vis du funiculaire de Muottas Muragl. Un probable héritier de Jürg Jenatsch, apparemment rompu à la violence, envoya cette année-là six tonnes de contrepoids en direction de la station inférieure en coupant un câble, faisant disparaître une cabine dans la terre. Il fut maîtrisé par les cheminots locaux avant d'avoir pu envoyer le second poids vers la vallée. Le protecteur du patrimoine aurait encore souhaité mettre le feu à la station supérieure. Le funiculaire de Muottas Muragl survécut, ce qui ne fut pas le cas d'autres installations qui succombèrent face à la protection du patrimoine ou de la

nature, comme celle de la Bernina. Néanmoins, cette résistance s'exprima généralement à l'occasion de votations bien suisses. L'opposition des citoyens dans les communes ou le refus de concession par le Conseil fédéral ne sont pas toujours connus. Une petite recherche supplémentaire dans l'ouvrage aurait pu être utile, par exemple afin de savoir pourquoi aucune remontée mécanique ne permet aujourd'hui de monter au «Paradis» (en contrebas du Piz Languard, au-dessus de Pontresina).

Orgie de concessions

Les constructeurs ferroviaires grisons ont projeté une ligne à voie normale par l'Ofenpass jusqu'à Mals im Vintschgau (1891), la ligne St-Moritz-Pontresina devait passer par-dessus le Statzer See (1893). Selon différents plans, les Chemins de fer rhétiques auraient facilement atteint la frontière autrichienne à Martina (1899) ou passé le Julier (1910). Le Conseil fédéral devait à chaque fois se prononcer sur les demandes de concession.

Et le gouvernement fédéral se montrait généreux, surtout durant la Belle Epoque, la période particulièrement prospère avant la Première guerre mondiale. Seule une minorité des demandes de concession étaient rejetées, mais un nombre important durent être prolongées, et beaucoup échurent finalement sans être utilisées. Si tel n'avait pas été le cas, la Suisse disposerait aujourd'hui peut-être de la ligne ferroviaire présentant le plus de virages, de Maloja au val Bregaglia, jusqu'à Chiavenna. Au-dessus de Vicosoprano, la ligne dessinée par la «Schweizerische Eisenbahnbank» ressemblait à un boa constricteur dessiné par un enfant. Le voyage aurait été quatre fois plus lent qu'à vélo: 6 heures 20 auraient été nécessaires pour parcourir les 51 kilomètres entre St-Moritz et Chiavenna. En montée, Viktor Röthlin aurait même

été plus de deux fois plus rapide que le train, qui aurait roulé durant près de 7 heures.

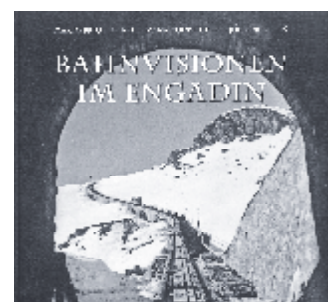
Déneigement et interdiction des voitures

Les auteurs ont également exhumé quelques histoires sans lien avec les chemins de fer. L'interdiction générale des automobiles dans les Grisons, entre 1900 et 1925, est certes connue. Mais le livre relève le rôle des Chemins de fer rhétiques, qui se sont exprimés en faveur de la voiture lors de votations en 1916 et 1925, la fonction d'apport au rail remplie par les cars postaux n'y étant pas étrangère.

La manière dont les commerçants grisons passaient leurs cols en hiver avant l'ère des routes et des chemins de fer est pour sa part quasiment inconnue en plaine. Plutôt à cheval qu'à pied. Auparavant, les chemins devaient être tracés et tassés dans un travail commun entre l'homme et l'animal, et ceci de manière à empêcher leur recouvrement par la première congère: un savoir-faire subtil, aujourd'hui pratiquement oublié. Cet art, appelé «Ruttner», n'a probablement jamais été décrit aussi précisément que dans ce livre sur les visions ferroviaires.

Cet ouvrage s'adresse à ceux qui peuvent être confrontés au concours des projets ferroviaires cantonaux les plus incroyables, à ceux qui apprécient l'histoire décrite de manière vivante, et naturellement à tous les amoureux de l'Engadine, qui doivent être près de huit millions en Suisse.

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



Marco Jehli/Heini Hofmann/Ernst Huber/Jon Duri Gross
Bahnvisionen im Engadin
Utopien und Realitäten 1838–1938; 2011; 49 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

Octobre 2012