RAILplus
La voie métrique

Newsletter RAILplus 2 / 2019

NEWS

Dans ce numéro:

- Intégration des régions linguistiques
- Le triangle magique
- Entretien avec Martin von Känel, directeur des Transports de Martigny et Régions SA

Le conseil d'administration de RAILplus lors de l'adhésion des compagnies romandes (25 janvier 2018)

Éditorial du président

DES SYNERGIES, UNE SEULE VOIX À BERNE, TROIS RÉGIONS LINGUISTIQUES. COMMENT CELA FONCTIONNE-T-IL?

Madame, Monsieur,

RAILplus a connu une forte croissance au cours des dernières années. Alors qu'en janvier 2018, sept chemins de fer à voie métrique de Suisse romande ont rejoint la société, les compagnies tessinoises Centovalli et Lugano-Ponte Tresa sont, elles, membres de RAILplus depuis cet été.

Au total, 18 chemins de fer sont désormais affiliés à RAILplus. Cela signifie également que le conseil d'administration et les 12 groupes de travail comprennent eux aussi 18 membres, issus des trois régions linguistiques (quatre avec le romanche). Grâce à sa coordination rigoureuse, notre directeur général est parvenu à réduire au maximum les travaux de traduction et, en même temps, à mettre sur pied une collaboration interrégionale.

La structure triangulaire mise en place au sein du conseil d'administration et des groupes de travail est un élément clé de ce succès. Cette approche me semble indispensable pour créer une coopération de dimension nationale mais qui, néanmoins, respecte le principe de subsidiarité si cher à la Suisse.

Souhaitez-vous en savoir plus?
Découvrez notre newsletter, bonne lecture!

Dr Renato Fasciati
Président du conseil d'administration

Vallorcine: terminus de la ligne Martigny-Vallorcine des TMR
Tour de Romandie des responsables du groupe de travail Infrastructure de Suisse alémanique

INTÉGRATION DES **RÉGIONS LINGUISTIQUES –**

DE LA CROISSANCE EXTERNE À LA CROISSANCE INTERNE

Le fait que RAILplus comprenne 18 membres depuis cet été signifie également que 18 personnes siègent au conseil d'administration et dans les différents groupes de travail. Une organisation sans faille s'avère donc fondamentale pour exploiter toutes les synergies potentielles et, en même temps, optimiser au maximum les processus.

Plusieurs solutions ont été analysées lorsque les compagnies de Suisse romande ont rejoint RAILplus. Et c'est la variante «une SA avec des sections fortes» qui a remporté les suffrages et qui a permis de mettre sur pied cette structure triangulaire «magique» au sein du conseil d'administration et des groupes de travail.

RAILplus étant une société anonyme, la direction générale incombe au conseil d'administration. Ce dernier comprend tous les directeurs des chemins de fer actionnaires et c'est là que sont traitées les tâches qui ne peuvent être déléguées. Le nombre de réunions nationales a été limité à deux par année. En hiver, outre les affaires courantes, les thèmes abordés sont notamment le budget, l'analyse des risques et les objectifs des groupes de travail. En été, l'accent est mis sur le bilan annuel et l'assemblée générale. Par ailleurs, RAILplus organise chaque année une table ronde entre les membres du conseil d'administration et l'Office fédéral des transports.

Selon le principe établi «Une SA avec des sections fortes», une réunion biannuelle nommée Conférence des directeurs a lieu dans les deux principales régions linguistiques. N'étant pas des séances du conseil d'administration, ces conférences ne peuvent prendre des décisions qu'en lien avec leur région linguistique respective. En Suisse romande par exemple, ces rendez-vous constituent une plateforme idéale pour mettre sur pied les nouveaux groupes de travail et élaborer le futur concept de formation.

Le même modèle est appliqué dans les groupes de travail. Une rencontre à l'échelle nationale a lieu une fois par année au minimum. Les thèmes qui y sont abordés concernent toutes les compagnies: objectifs annuels, prises de position, benchmarking, propositions au conseil d'administration, préoccupations centrales et organisation de conférences. Ces rencontres sont organisées par les responsables de chaque région linguistique. Ces derniers restent cependant en contact toute l'année et se tiennent mutuellement informés de leurs activités.

En sus de ces rencontres nationales, ces groupes régionaux organisent des ateliers sur le thème et à la fréquence de leur choix, dont le but est de permettre un échange d'expériences et une mise en œuvre des projets préalablement définis. Le fait de parler la même langue et de se trouver géographiquement proches les uns des autres facilite les discussions et l'échange d'informations.

LE TRIANGLE MAGIQUE

VU PAR LES DEUX RESPONSABLES DU GROUPE SMS / QMS

Michael Naef (AVA), depuis quatre ans, tu diriges le groupe de travail SMS / QMS de Suisse alémanique. D'après toi, quels sont les clés du succès des groupes de travail de RAILplus?
Ce succès est dû à la présence de thèmes communs, aux nombreux échanges et à la compétence des membres des différents groupes. Les défis communs aux chemins de fer concernés sont à la base des échanges puisqu'ils peuvent être relevés plus facilement ensemble qu'individuellement. Ce sont notamment de nouvelles exigences réglementaires qui sont à l'origine du groupe de travail SMS / QMS. Bien que les entreprises aient été responsables de la mise en œuvre de ces exigences, elles n'ont pas dû, chacune d'entre elles, réinventer la roue. Ces échanges ouverts au sein du groupe, dont les compétences sont multiples, permettent d'identifier suffisamment tôt les sujets et d'élaborer ensemble des solutions. Il est toujours très agréable de discuter de thèmes spécifiques avec les membres du groupe et, le cas échéant, d'en approfondir certains points de façon bilatérale.

Audrey Baratte (MOB), tu fais partie du groupe de travail SMS / QMS depuis le début et tu es désormais la responsable de la section romande créée en 2019. Quelles sont tes premières impressions et qu'attendent les membres de Suisse romande de cette collaboration?
Les premiers échanges du groupe suisse romand sont très prometteurs. Avec beaucoup d'enthousiasme, nous constatons que ces rencontres répondent à un réel besoin de mise en commun d'expériences de la part des membres. Les responsables SMS / QMS sont tous face à des problématiques très similaires dans leur entreprise respective. Il est intéressant de constater que de nombreux thèmes sont communs à la section de Suisse romande et à celle de Suisse alémanique. Le lien entre les deux sections doit être favorisé tout en gardant de la place pour prendre en compte les problématiques locales et les affinités linguistiques.

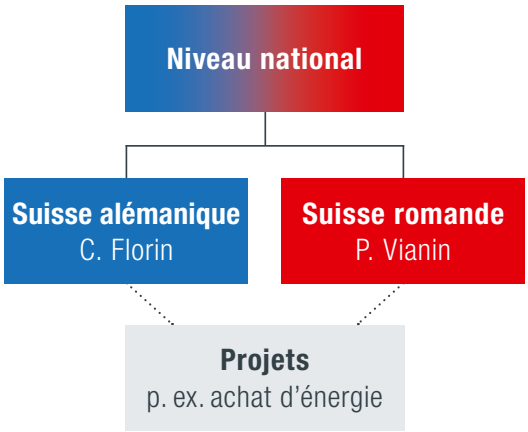
En sus de ce triangle, il existe un quatrième niveau, celui lié directement à un projet défini. Il s'agit du niveau appelé «Coopération des personnes intéressées». Cela signifie que les chemins de fer ont le choix de participer au projet en question s'ils y trouvent un intérêt ou une plus-value. Par exemple, les compagnies dotées d'exigences techniques différentes peuvent ne pas y prendre part et ainsi ménager leurs ressources. Ce niveau présente également l'avantage de ne solliciter que les personnes les plus à même de traiter le sujet abordé. Elles ne doivent donc pas forcément faire partie du groupe de travail. Cette approche permet de mener les projets de manière efficace et compétente.

E l'italiano. Come si fa? C'est juste, depuis mai 2019, les deux compagnies tessinoises font, elles aussi, partie de RAILplus. Les membres des groupes de travail ont rejoint la section de leur choix, en fonction de leurs affinités linguistiques. Ils profitent ainsi du savoir-faire national tout en préservant leurs échanges bilatéraux. En ce qui concerne la direction, la compagnie FART a rejoint la section suisse alémanique et FLP, celle de la Suisse romande.

Joachim Greuter, directeur de RAILplus

LE SCHÉMA SUIVANT REPRÉSENTANT LE GROUPE DE TRAVAIL «INFRASTRUCTURE»

ILLUSTRE CETTE FAMEUSE STRUCTURE TRIANGULAIRE.



1 – 2 réunions par année
Prises de position, objectifs communs, représentation face au CA, analyse de chiffres clés présentations / conférences d'invités, visites

Env. 2 réunions par année
Objectifs régionaux, représentation face à la Conférence des directeurs, présentations / conférences d'invités, échanges d'expériences

Réunions en fonction des besoins
Participants selon les thèmes abordés

CHIFFRES CLÉS

Transports de Martigny et Régions SA

Collaborateurs:	223
Longueur du réseau:	18.84 km pour la voie métrique (Martigny – Châtelard Frontière)
Longueur de la voie ferrée:	25.78 km pour la voie ferrée normale (Martigny – Orsières – Le Châble)
Point le plus bas:	460 m (gare de Martigny)
Point le plus haut:	1350 m (gare de Finhaut)
Écartement des rails:	1000 mm (voie métrique) 1435 mm (voie normale)
Déclivité la plus forte:	20% (crémaillère – voie métrique)
Recettes provenant du trafic:	2 millions

ENTRETIEN AVEC **MARTIN VON KÄNEL, TRANSPORTS DE MARTIGNY ET RÉGIONS SA**

Monsieur von Känel, où se situe, aujourd'hui, l'entreprise TMR SA?

Notre entreprise fêtera en 2020 son 20e anniversaire. C'est la synthèse de la sagesse des deux entreprises centenaires (Martigny-Châtelard et Martigny-Orsières) qui ont fusionné le 1er janvier 2000 et de l'esprit un peu fougueux de la jeunesse. Le transport régional des voyageurs est au cœur de notre métier. Grâce au renforcement des collaborations avec nos partenaires touristiques dans la vallée du Trient, la fréquentation du Mont-Blanc Express s'est développée, ces dernières années, d'une manière ascendante. Étant une ligne transfrontalière, le partenariat avec la SNCF est indispensable. Ces deux cultures d'entreprise, un peu différentes mais poursuivant le même objectif, enrichit le quotidien de tous nos collaborateurs.

Comme dans toutes les entreprises, les investissements dans le domaine de l'infrastructure sont conséquents. Cette période intéressante et exigeante est unique car notre équipe d'infrastructure a été mandatée pour repenser et reconstruire à neuf une grande partie de la ligne à voie normale. L'introduction d'une liaison directe Genève – Le Châble durant les weekends hivernaux est une conséquence directe de ces travaux. Le grand nombre de projets d'assainissement et de renouvellement nous a permis d'acquérir des compétences dans ce domaine et d'en faire profiter d'autres entreprises. L'inauguration de notre centre de compétences bogies OCTOFER, en janvier 2018, est un autre élément qui nous a permis, grâce au savoir-faire de nos collaborateurs, de franchir un pas remarquable pour une entreprise de notre envergure. Notre clientèle en constante progression apprécie notre capacité d'analyse et nos propositions de solution. L'activité camionnage, soumise à une concurrence de prix très féroce, a été renforcée afin de maintenir des places de travail à plein temps. Ce secteur fait partie de notre entreprise depuis l'ouverture de la ligne Martigny – Orsières au début du 20e siècle.

Quels sont vos plus grands défis pour ces cinq prochaines années ?

Nombreux sont nos axes de développement pour ces prochaines années. L'exploitation unifiée franco-suisse du Mont-Blanc Express est un de ces axes. L'objectif des trains directs systématiques entre Martigny et Chamonix sans changement à la frontière, ni des voyageurs, ni du personnel, va nous accompagner encore un bon moment. En lien, l'acquisition du nouveau matériel, en commun avec la SNCF pour 2023, est en pleine réflexion. Le groupement franco-suisse nous a confié le pilotage du projet, ce qui représente une grande marque de confiance et donne un rayonnement supplémentaire à notre entreprise. La mise au concours de nos lignes de bus fin 2019 / début 2020 est une étape importante pour nous positionner comme l'entreprise de transport public régionale, tout en gardant une saine collaboration de sous-traitance avec CarPostal. Le développement de nos activités pour des tiers, soit pour l'infrastructure, soit le centre de compétences OCTOFER, va accroître la charge de travail ces prochaines années.

Qu'a apporté votre adhésion à RAILplus dans le passé?

Cela fait un peu plus d'une année que nous sommes devenus membre de RAILplus. Les premières expériences sont très positives, déjà le simple fait que les échanges entre les entreprises soient structurés amène pour nos collaborateurs une plus-value significative. La force de la voix unique représentant 25% du réseau ferré suisse modifie les données lors de négociations avec les fournisseurs et renforce la position de chaque membre.

Quelles sont vos attentes à l'avenir envers RAILplus?

RAILplus doit nous permettre d'utiliser le maximum des synergies possibles en gardant les entités avec leurs identités très régionales. Par exemple, concernant la formation des mécaniciens, une base commune serait nécessaire pour remédier aux besoins croissants de personnel ou encore dans le secteur du matériel roulant, un partenariat « gagnant – gagnant » avec l'industrie devrait être mis en place.

Pour terminer, une question personnelle: combien de mètres votre train électrique mesure-t-il chez vous?

Je n'ai pas de maquette de train à la maison. Enfant, ma maquette remplissait quasi une chambre complète. Aujourd'hui, il en reste une vitrine dans mon bureau avec les quelques pièces qui me tiennent à cœur.

SINERGIE, UNA VOCE A BERNA, MA 3 REGIONI LINGUISTICHE. **COME FUNZIONA?**

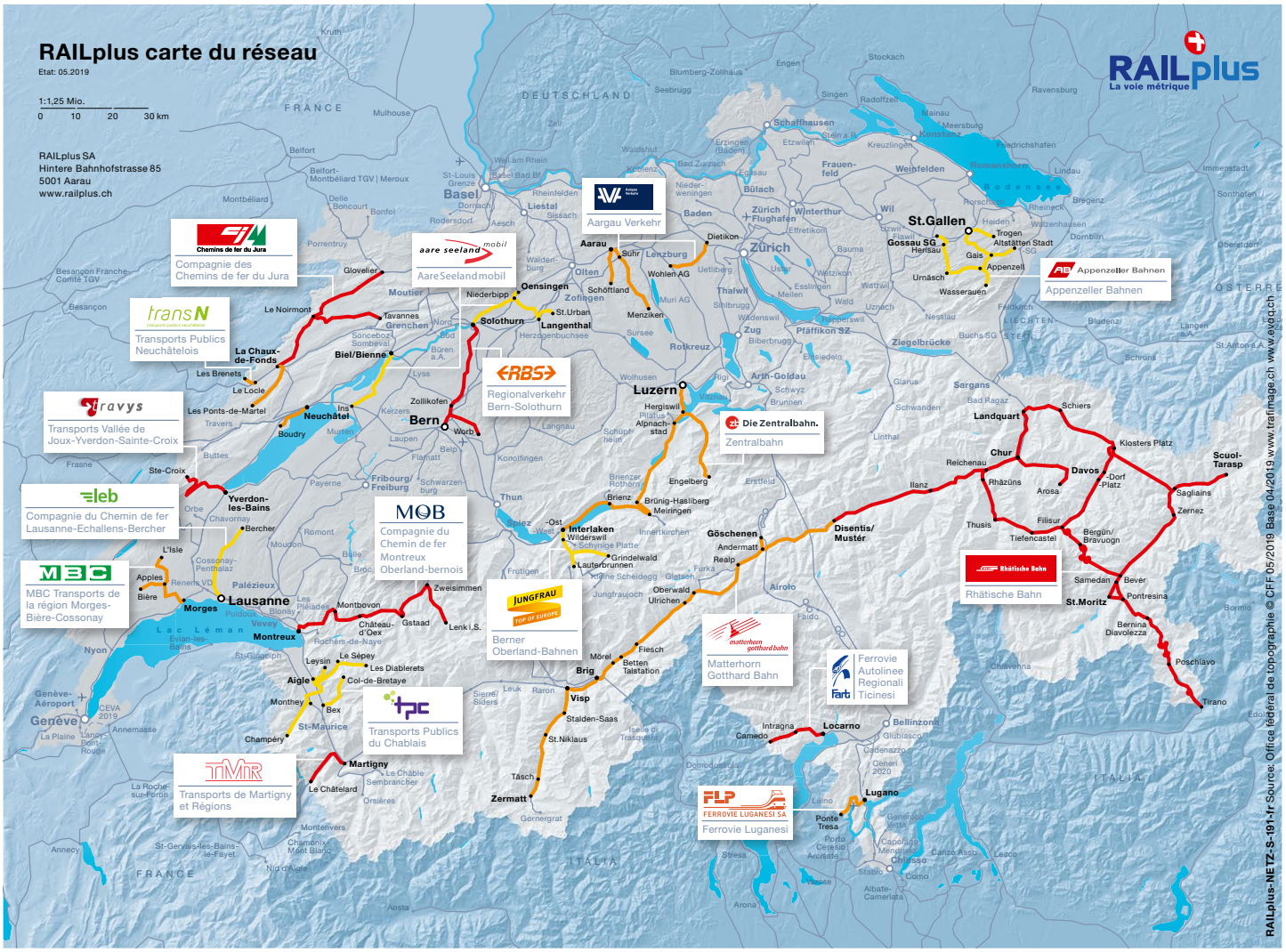
RAILplus è cresciuta in maniera importante negli ultimi anni. Da gennaio 2018 si sono aggregate le ferrovie metriche della svizzera occidentale. Dall'estate 2019 si sono associate anche la ferrovia delle Centovalli e la ferrovia Lugano-Ponte Tresa.

Attualmente RAILplus rappresenta in totale 18 ferrovie. Ciò significa che, nel Consiglio di amministrazione e nei 12 gruppi di lavoro di RAILplus, sono coinvolti 18 rappresentanti che provengono da tre (oltre al retoromancio) regioni linguistiche differenti della Svizzera. Grazie all'avveduta coordinazione da parte del nostro Direttore, l'impegno per la traduzione si mantiene ad un minimo assoluto, ciò nonostante la collaborazione infraregionale inizia velocemente a prender piede.

Una componente fondamentale di questo successo è da ricondurre alla struttura triangolare che vige all'interno del Consiglio di amministrazione e dei gruppi di lavoro. A livello nazionale, oltre a ciò, sono state istituite le sezioni «Svizzera tedesca e Svizzera occidentale». Questo facilita lo scambio fra le persone di contatto delle aree linguistiche regionali.

E l'italiano. Come si fa?

Esatto, da maggio 2019 anche le due ferrovie a scartamento metrico ticinesi sono rappresentate all'interno di RAILplus. Esse hanno la possibilità di unirsi alle due sezioni, a seconda delle conoscenze linguistiche dei membri dei gruppi di lavoro. In questo modo le ferrovie ticinesi approfittano della rete nazionale e possono inoltre scambiare opinioni fra loro. A livello di Direttori le FART sono rappresentate nella sezione svizzero tedesca e le FLP in quella svizzero occidentale.



MENTIONS LÉGALES

Éditeur: RAILplus SA | Case postale 4331 | 5001 Aarau | info@railplus.ch | www.railplus.ch | **Directeur:** Joachim Greuter
Tirage: 2400 exemplaires | **Mise en page:** Top Line Marketing | **Fréquence de parution:** deux fois par année