

Bulletin
Décembre 2020

Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVÖV
Associazione dei quadri dei trasporti pubblici AQTP
Association des cadres des transports publics ACTP

www.kvoev.ch www.actp.ch



**Association des cadres
des transports publics**
Bulletin ACTP
Décembre 2020

N°97

Association des cadres des transports publics ACTP · Case postale · 3001 Berne
Téléphone: 079 223 05 25 · E-mail: info@kvoev-actp.ch · Internet: www.actp.ch

Vos interlocuteurs à l'Association des cadres des TP publics ACTP

Renseigne- ments et information	Siège administratif	Tél. 079 223 05 25	info@kvoev-actp.ch
	Questions juridiques	Tél. 021 641 61 20 Nouvelles coordonnées dès le 1 ^{er} janvier 2021	info.fr@cooprecht.ch
Comité central 2020 - 2022	Président	Markus Spühler	markus.spuehler@kvoev-actp.ch
	Vice-président	Hans Schwab	Schwab.sonja@bluewin.ch
	Finances & relations OFT	Heidi Kalbfuss	adelheid.kalbfuss@gmx.ch
	Affaires div. Infra- structure CFF	Stefan Hess	stefan-hess@bluewin.ch
	Contrats de travail CO	Marionna Lutz	marionna.lutz@sbb.ch
	Marketing, Communication & PR	Heinz Wiggenhauser	<a href="mailto:heinz.wiggenhauser@kvoev-
actp.ch">heinz.wiggenhauser@kvoev- actp.ch
	Politique sociale & Partenariat BLS	Markus Spühler p.i.	markus.spuehler@kvoev-actp.ch
	Partenariat SOB	Heinz Wiggenhauser	<a href="mailto:heinz.wiggenhauser@kvoev-
actp.ch">heinz.wiggenhauser@kvoev- actp.ch
	Recrutement des membres	Marco Böttrich	marco.boettrich@sbb.ch
	Délégué Gdl / Adl	Dr. Hans Meiner	mmeiner@hispeed.ch

Président(e)s des groupes ré- gionaux	Plateau / Jura	Marionna Lutz	marionna.lutz@sbb.ch
	Suisse Romande / Valais	Michel Mermoud	michel.mermoud@sbb.ch
	Suisse centrale, nord-ouest, Tessin	Heinz Inderbitzin	heinz.inderbitzin@sbb.ch
	Zurich / Suisse occidentale	Markus Spühler	markus.spuehler@kvoev-actp.ch

Chères et chers collègues,

2020 aura été l'une des années les plus difficiles de notre époque. Ensemble, nous avons toutefois su nous adapter et gérer une situation extraordinaire qui continuera de nous influencer pendant longtemps. Le secteur des transports publics dans son ensemble doit faire face à des circonstances sans précédent qui touchent également les collaboratrices et collaborateurs. Continuons d'unir nos efforts pour relever les nouveaux défis qui nous attendent en 2021!

Je ne me souviens pas avoir connu au cours de ces 25 dernières années un événement qui aura autant marqué le monde du travail que la pandémie de COVID-19. Les restrictions obligent les entreprises à mettre en œuvre des concepts de travail qui, jusqu'à une période très récente, n'existaient qu'en théorie et n'étaient guère plus que de simples idées, à savoir 100% de télétravail et 100% de manifestations virtuelles.

Subitement, alors que nous nous sommes retrouvés dos au mur, beaucoup de choses sont devenues possibles. Je suis curieux de connaître le visage de la «nouvelle normalité». Quels changements subsisteront lorsque la plupart des restrictions seront levées?

D'aucuns affirment déjà que les centres-villes, tels qu'ils sont conçus et construits aujourd'hui, ne répondront bientôt plus à nos besoins. Les consommatrices et consommateurs privilégient en effet les achats en ligne, désertant les rues commerçantes, et les prestigieux immeubles de bureaux en plein centre restent vides du fait de la prépondérance du télétravail. Devons-nous revoir notre conception des villes comme moteurs de l'économie et de la prospérité, alors même que la gestion des ressources, telles que la surface disponible et l'énergie, est plus efficace dans les centres urbains que dans les zones rurales? De quel type de mobilité aurons-nous besoin à l'avenir pour soutenir cette nouvelle façon de vivre et de travailler?

L'économie se voit actuellement contrainte de remettre en question des hypothèses qu'elle avait adoptées et de vérifier leur influence sur les investissements et les grands projets. Le dénominateur commun de toutes les nouvelles perspectives est une vision globale, présentant des aspects totalement inédits ou peu considérés jusqu'à présent. À l'instar de la crise financière ou de changements tels que le virage numérique et le réchauffement climatique, la pandémie de COVID-19 oblige les entreprises à tenir compte dans leurs décisions de nouveaux aspects et à revoir leurs priorités. Ce qui doit absolument rester si nous voulons conserver voire améliorer notre qualité de vie, c'est notre disposition à entreprendre. En substance, cela signifie qu'il faut explorer de nouvelles voies et oser prendre des risques. Les idées de grands projets sont un indicateur de l'esprit d'entreprise. Et la réalisation de grands projets est un indicateur de l'acceptation dans la société.

Pour le moment, nous développons avec les CFF leur système salarial. Nous voyons la possibilité – notamment grâce aux données salariales que vous nous avez fournies – de produire des arguments intéressants pour faire évoluer les choses.

En outre, les mesures d'économie proposées par les CFF en matière de salaires sont encore en suspens. Cette fois-ci, elles ne concernent pas CFF Cargo qui mène ses propres négociations et entend négocier la CCT en 2021! Seule SBB Cargo International mise sur un développement sans à-coups de la CCT.

Chez CFF Voyageurs, le projet Développement Voyageurs+ continue de nous donner des maux de ventre. L'approche est à certains égards effrayante! L'ACTP est intervenue, des solutions se dessinent, mais rien n'est encore joué.

Vœux de fin d'année



En cette fin d'année, je vous souhaite de passer de bons moments en famille ainsi que de trouver le temps et le calme nécessaires pour décompresser. Je vous souhaite tout de bon pour 2021 et plein succès dans vos divers projets.

Je vous remercie pour votre confiance et serai heureux d'être de nouveau là pour vous en 2021. À très bientôt!

Joyeux Noël! Prenez soin de vous et restez confiants!

Meilleures salutations



Markus Spühler
Président de l'Association des cadres des transports publics

Contenu

1. Manifestations prévues en 2021	5
2. Nouveau partenaire pour l'assistance juridique à partir de 2021	6
3. Inspection «COVID» de la climatisation à CFF de Zurich-Altstetten	7
4. L'Office fédéral des transports dépose une plainte pénale contre le BLS.	7
5. Adaptations CP: BLS SA propose des mesures d'accompagnement	10
6. Premiers pas du Schweizerische Südostbahn en trafic grandes lignes	10
7. La Zentralbahn reprend la MIB.	11
8. Thomas Isenmann est nommé directeur du nouveau service d'attribution des sillons	12
9. PUBLICA assure désormais le personnel du service suisse d'attribution des sillons	13
10. «Le train plutôt que l'avion»: Trans-Europ-Express TEE 2.0	14
11. Changement de direction à la Communauté de transport zurichoise (ZVV)	15
12. eduRail GmbH – la formation continue pour rafraîchir et élargir ses connaissances	16
13. Initiative des Alpes: «un système plus juste pour le trafic ferroviaire»	16
14. Gestion du personnel et home office: L'importance des interactions sociales	17
15. Des trains fiables grâce à une analyse des données ultra-moderne	19
16. Faites décoller votre carrière avec le « CV-Booster »	20
17. Actualisation de la coopération entre Volvo Cars et l'ACTP	21
18. Suppression de l'offre «Witzig BusinessPoint»	22
19. Les prestations de l'ACTP pour ses membres – valent votre argent	23
20. Mentions légales et des informations importantes	24

1. Manifestations prévues en 2021

La pandémie de COVID-19 a bouleversé nos projets en 2020, rendant impossible toute manifestation. Concernant 2021, notre optimisme reste prudent. Pour le moment, deux manifestations sont prévues.



Assemblée des Délégués

avec **Dieter Schwank**,
président directeur général d'AlpTransit
Gotthard SA (ATG)

Mercredi 5 mai 2021,
au WestLink CFF,
à Zurich-Altstetten



Manifestation nationale CH 1/2021

avec **Vincent Ducrot**,
président directeur général des CFF SA

Lundi, 5 juillet 2021,
au Wylerpark CFF à Berne

La réalisation de ces deux manifestations dépendra des dispositions de l'OFSP et de CFF Immobilier en vigueur aux dates prévues. Une annulation à court terme n'est malheureusement pas exclue.

Nous vous invitons toutefois à noter ces deux dates dans votre agenda!

2. Nouveau partenaire pour l'assistance juridique à partir de 2021

Dès 2021, il vous sera possible, en tant que membre de l'Association des cadres des transports publics, d'obtenir des conseils en droit du travail et droit des assurances sociales de la part de notre partenaire Coop Protection juridique. Vous continuerez de profiter exactement des mêmes prestations que celles proposées jusqu'à présent tout en bénéficiant d'autres avantages attrayants, tel le Case Management (gestion de cas) en matière de droit des assurances sociales.

Important pool d'experts et vaste réseau

L'Association des cadres des transports publics est un partenaire de longue date de Coop Protection juridique, qui fournit les prestations de l'offre «Protection juridique Multi». En la complétant avec le conseil juridique, cet assureur offre ainsi une protection juridique complète aux membres de l'ACTP.

Coop Protection juridique met à la disposition des membres de l'Association des cadres des transports publics plus de 70 expert-e-s juridiques diplômé-e-s en droit, dont un tiers sont de surcroît titulaires d'un brevet d'avocat.

Coop Protection juridique traite par année plusieurs milliers de cas relevant du droit du travail et des assurances sociales, ce qui implique de disposer d'un savoir d'expertise vaste et considérable, avec un large réseau d'avocat-e-s externes spécialisé-e-s afin de garantir une prise en charge optimale de toute demande des client-e-s.

Nouveau: Case Management (gestion de cas) en matière de droit des assurances sociales

Pour protéger la clientèle de manière optimale, Coop Protection juridique recourt également au Case management en droit des assurances sociales. La méthode du Case Management vise la réintégration professionnelle en organisant des mesures idéales pour la cliente/le client. Le Case Management est un plus par rapport à notre offre actuelle et un argument de taille pour coopérer avec Coop Protection juridique.

En cas de besoin, n'hésitez pas à prendre contact pour un conseil juridique!

En tant que membre de l'Association des cadres des transports publics, vous pouvez vous adresser directement à Coop Protection juridique pour une demande de conseil ou la déclaration d'un litige au

- numéro de téléphone 021 641 61 20,
- ou par e-mail à info.fr@cooprecht.ch.

Tenez votre numéro de membre ACTP sous la main.

3. Inspection «COVID» de la climatisation à CFF de Zurich-Altstetten

À la suite d'une intervention de l'ACTP, Pierre-Albert Voumard, Chief Medical Officer (CMO) des CFF, et une équipe AGM chargée de la gestion de la santé aux CFF ont récemment procédé à une inspection de la climatisation sur le site de Zurich-Altstetten. Le rapport final est désormais disponible.



(WestLink).

La question du rôle de la climatisation dans la propagation virale a été soulevée à diverses reprises dans les médias en lien avec les mesures de lutte contre la pandémie de COVID-19.

L'ACTP a abordé ce point lors de ses réunions régulières avec la Direction des CFF sur l'évolution de la crise sanitaire. Le CMO des CFF s'est penché sur la question et n'a pas tardé à présenter un rapport. Voici ce qu'il faut retenir de l'inspection de la climatisation sur le site de bureaux des CFF à Zurich-Altstetten

- La climatisation est entièrement conforme aux exigences pour ce type d'installation, notamment en lien avec le coronavirus.
- La circulation de l'air peut poser problème. Toutefois, le risque est considéré comme mineur.
- Aucune avarie n'a été constatée.

Le respect des règles de base suivantes demeure essentiel dans la lutte contre le coronavirus: distanciation, port du masque, si la distanciation n'est pas possible et nombre restreint de personnes dans un même espace conformément aux prescriptions en vigueur.

L'ACTP est satisfaite du résultat de cette inspection. Aucun défaut n'a été constaté, même dans le contexte particulier de la pandémie de COVID-19. L'ACTP salue également le fait que les CFF ont pris au sérieux sa requête et réagi sans tarder. Voici la preuve, s'il en fallait, qu'on peut faire confiance à l'ACTP!

4. L'Office fédéral des transports dépose une plainte pénale contre le BLS.

Une procédure pénale est en cours contre l'entreprise de transport ferroviaire BLS SA et les Transports publics de Lucerne (VBL). Les deux entreprises auraient frauduleusement touché des subventions indues de la part des commanditaires que sont la Confédération et les cantons. Ces

derniers exigent le remboursement des sommes correspondantes. L'Office fédéral des transports (OFT) a annoncé en novembre dernier avoir déposé une plainte pénale auprès des ministères publics cantonaux.



D'après le communiqué de l'OFT, il ressort d'une enquête sur les activités du BLS que sa direction a délibérément omis de communiquer à la Confédération et aux cantons certaines recettes de la communauté tarifaire «Libero» depuis plusieurs années.

En novembre dernier, la ville de Lucerne a publié un rapport d'enquête sur l'activité commerciale des VBL en transport de voyageurs subventionné local et régional. Le rapport montre que les responsables des VBL ont réalisé depuis 2010 des bénéfices sur les transports publics subventionnés sans en rendre compte à leurs commanditaires.



Selon l'OFT, les deux entreprises ont donc reçu trop de subventions. En concertation avec les responsables des transports publics des cantons de Berne et de Lucerne, l'OFT dépose des plaintes pénales contre les responsables du BLS et des VBL auprès des ministères publics de ces deux cantons. Dans les deux cas, la fraude est le fait principal. En outre, la Confédération et les cantons, et en particulier la Communauté tarifaire lucernoise, exigent le remboursement des subventions perçues en trop, y compris les intérêts de pénalité. Des conventions à cet effet sont en cours d'élaboration sous la direction des cantons. L'OFT a également prié l'Autorité fédérale de surveillance en matière de révision de vérifier si les organes de révision du BLS et des VBL se sont suffisamment acquittés de leurs obligations au cours des dernières années.

Le BLS déplore les procédures pénales engagées par l'OFT.

Dans son communiqué qui a fait suite à celui de l'OFT, BLS SA dit regretter les procédures pénales engagées par l'OFT et les condamnations préliminaires qui ont été prononcées. Le BLS soutiendra toutefois le travail des autorités de poursuite pénale, sera disponible pour information et fournira le matériel nécessaire de manière transparente.

Le BLS se réfère à une enquête menée par PwC dont le rapport est depuis peu disponible et avance que ce dernier ne contient aucune référence à des faits répréhensibles sur le plan pénal.

L'enquête de PwC, commandée par le conseil d'administration du BLS, se concentrat sur les ventes d'abonnement demi-tarif dans la communauté Libero, qui n'ont pas été entièrement budgétisées depuis plusieurs années. Le BLS prend note des résultats et poursuit les mesures d'optimisation déjà engagées. Dans son communiqué, la société indique qu'elle apportera son soutien dans le cadre de l'enquête de droit pénal à venir.

Qui était au courant?

Le BLS a publié un résumé du rapport rédigé par PwC dont elle avait déjà pu tirer les principales conclusions le 4 septembre 2020, lorsque le Contrôle fédéral des finances (CDF) avait également publié son rapport.

L'entreprise de transport explique dans son communiqué que les résultats définitifs concordent pour la plupart avec ses propres analyses. Ce qui est nouveau d'après elle, c'est le constat que le service chargé de l'estimation des recettes semble avoir été au courant depuis 2013 de la non-inclusion des recettes des abonnements demi-tarif.

Le BLS poursuit en expliquant avoir pris en considération les critiques du CDF et de PwC concernant ses mécanismes de contrôle et de surveillance insuffisants et avoir déjà lancé les mesures d'optimisation nécessaires. La finalisation du rapport de PwC le conforte dans sa décision de poursuivre ces mesures. Le BLS souligne une nouvelle fois que tous les produits de la vente des abonnements demi-tarif au sein de la communauté Libero ont toujours été correctement indiqués dans les comptes réels. Il précise que, comme annoncé, il remboursera les indemnités perçues en trop à la Confédération et aux cantons.

Prévision de coûts trop élevés?

PwC émet également l'hypothèse que le BLS a systématiquement prévu des coûts trop élevés et des recettes trop faibles pour assainir sa caisse de pension. Le BLS rejette sans équivoque cette conclusion. Une partie des excédents réalisés a certes été transférée à la caisse de pension. Le BLS se défend toutefois en soulignant que cette opération s'est déroulée en toute transparence vis-à-vis des cantons et de la Confédération.

Le Conseil-exécutif exige que les faits soient entièrement élucidés.

Depuis lors, le Conseil-exécutif du canton de Berne a également réagi. Dans son communiqué, il déclare avoir été informé à l'avance du contenu de l'expertise légale réalisée par la société PwC pour le compte du BLS. Sur la base des informations qui lui ont été communiquées, le Conseil-exécutif a pris connaissance de la décision de l'Office fédéral des transports de déposer une plainte pénale contre BLS SA auprès du ministère public cantonal.

Le gouvernement bernois rappelle qu'il tient à ce que toute la lumière soit faite sur les faits entourant la perception par le BLS de fonds publics indus et sur les responsabilités. L'entreprise a déjà fait savoir qu'elle rembourserait sans tarder au canton l'intégralité du trop-perçu. Les travaux à cet effet sont en cours. Comme il l'avait annoncé, le Conseil-exécutif vient en outre de demander un contrôle de la procédure de commande des prestations à l'entreprise de transport.

L'Association des cadres s'interroge sur le rôle joué jusqu'à présent par la surveillance!

Pour l'Association des cadres, il est essentiel que les collaboratrices et collaborateurs puissent rester pleinement concentrés sur les défis actuels et leur activité de base. En effet, ils travaillent sans relâche jour après jour, notamment en cette période difficile. L'offre et le service doivent être maintenus à leur niveau de qualité actuel.

Nous soulignons une nouvelle fois que ce n'est en aucun cas au personnel de payer les pots cassés.

5. Adaptations CP: BLS SA propose des mesures d'accompagnement

Le BLS répond à la menace de réduction des prestations par deux mesures: l'augmentation des cotisations avec une nouvelle clé de répartition et des primes individuelles uniques en fonction de l'âge. Cela permettra de préserver les pensions, d'assurer un meilleur équilibre entre les jeunes et les personnes plus âgées et de protéger le taux de couverture de notre institution de prévoyance.

En juin dernier, le BLS a informé ses collaboratrices et collaborateurs que la Caisse de pensions Symova avait décidé de réduire le taux d'intérêt technique et le taux de conversion. Dorénavant, la commission de prévoyance du BLS sait comment elle entend réagir aux adaptations adoptées par la caisse de prévoyance.

Le BLS prend en charge une cotisation plus importante

Le train de mesures prévoit une augmentation des cotisations auprès de la Caisse de pensions à hauteur de 1% pour la tranche d'âge 20-44 ans et de 2% pour les personnes âgées de 45 à 65 ans. Le BLS fait ici un geste envers ses collaboratrices et collaborateurs. La part des employés s'élèvera désormais à 40%, toutes catégories confondues, et celle du BLS à 60%. Grâce à l'harmonisation de la clé de répartition, les cotisations s'inscrivent en baisse, sauf pour la catégorie d'âge 55-65 ans. Il en résulte une augmentation du salaire net. Lors des négociations salariales d'août dernier, la délégation de négociation a accepté cette nouvelle répartition en tant que mesure salariale pour les années 2021 et 2022. Les adaptations liées au système salarial conformément à la CCT sont garanties pendant cette période.

Adaptation des primes uniques en fonction de l'âge

L'augmentation des cotisations ne suffit toutefois pas à compenser de manière acceptable les baisses de rentes dont sont victimes les assurés actifs. La commission de prévoyance du BLS a donc décidé de compenser partiellement ces baisses à l'aide de primes uniques au 1^{er} janvier 2022. Aucune prime ne sera allouée au personnel âgé de moins de 30 ans. En cas de départ avant le 31 décembre 2024, la prime sera réduite chaque mois, sauf en cas de départ à la retraite entre le 1^{er} janvier 2022 et le 1^{er} décembre 2024.

Calcul individuel requis

Les baisses de rentes peuvent être réduites à l'aide des augmentations des contributions et des versements uniques à 0%, voire 3% quelle que soit la catégorie d'âge sans devoir abaisser le taux de couverture aux environs de 100%. Les conséquences directes des mesures d'accompagnement sur le personnel doivent être calculées au cas par cas.

Réglementation propre pour BLS Cargo AG et Busland AG

Les mesures d'accompagnement ne concernent pas les effectifs de BLS Cargo AG et Busland AG qui bénéficient d'un taux de couverture nettement plus élevé en raison de la structure des assurés.

6. Premiers pas du Schweizerische Südostbahn en trafic grandes lignes

Dès le changement d'horaire du 13 décembre 2020, le Schweizerische Südostbahn (SOB) gérera la relation «Treno Gottardo» via la ligne de faîte du Saint-Gothard. En plus de faire ses premiers pas en trafic grandes lignes, le SOB proposera ainsi des relations directes vers le sud, doublera sa puissance de production et créera plus de 200 postes de travail.

Le changement d'horaire du 13 décembre 2020 marquera un tournant dans l'histoire du SOB. En assurant la gestion de la relation «Treno Gottardo», il participera pour la première fois au trafic grandes lignes national et doublera presque sa puissance de production. «Nous proposons ainsi une offre attrayante permettant d'assurer durablement l'exploitation de la ligne de faîte du Saint-Gothard», souligne Thomas Küchler, président directeur général du Schweizerische Südostbahn.



Exploitée en coopération avec les CFF, cette ligne permettra aux voyageurs en provenance des villes de Suisse alémanique et du Tessin de se rendre dans les régions touristiques sans devoir changer de train. Les trains circuleront en alternance toutes les heures au départ de Bâle via Olten et Lucerne et au départ de Zurich via Zoug en direction du sud. En raison de travaux au Tessin, les trains s'arrêteront dans un premier temps à Bellinzona. Ils poursuivront jusqu'à Locarno à compter du 5 avril 2021. La nouvelle place du marché numérique du SOB permettra de mieux commercialiser les

offres touristiques en lien avec les régions. Par ailleurs, les clientes et clients auront la possibilité d'y acheter un billet pour leur voyage en train et de réserver une place assise.

La ligne sera desservie par des rames Traverso modernes à plancher surbaissé. Ces trains couleur cuivre, déjà en service depuis 2019 sur le tronçon du Voralpen-Express entre St-Gall et Lucerne, circuleront à partir de 2021 sur la ligne «Aare Linth» entre Berne et Coire via Olten et Zurich.

En devenant un acteur du trafic grandes lignes, le Schweizerische Südostbahn doublera sa puissance de production et créera des emplois. «L'engagement de notre entreprise est tel que nous parvenons à créer des emplois sur fond de crise sanitaire», souligne Thomas Küchler.

7. La Zentralbahn reprend la MIB.

La Meiringen-Innertkirchen-Bahn, aussi connue sous l'acronyme MIB, est un important prestataire de transports publics de la vallée du Hasli. À l'origine construite pour acheminer des matériaux lors de la construction de la centrale électrique, la MIB fait aujourd'hui partie du réseau de transport public suisse et appartient au groupe Kraftwerke Oberhasli AG (KWO). En septembre, des négociations concernant la reprise de la MIB ont été entamées entre la Zentralbahn AG et le groupe Kraftwerke Oberhasli AG (KWO). Ce processus de négociation est désormais achevé et les conseils d'administration respectifs ont entériné le contrat correspondant. Par conséquent, la Zentralbahn reprendra la MIB au 1^{er} janvier 2021 et exploitera aussi la ligne Meiringen-Innertkirchen à compter de cette date.

La Meiringen-Innertkirchen-Bahn (MIB) exploite 5 km de voie étroite entre les communes de Meiringen et d'Innertkirchen dans la vallée du Hasli. Elle fait partie du réseau ferroviaire public suisse et dessert le site touristique prisé des gorges de l'Aar. Après d'intenses négociations de reprise, le gestionnaire actuel, le groupe Kraftwerke Oberhasli AG (KWO) a accepté de céder la MIB à la Zentralbahn AG au 1^{er} janvier 2021. Cette décision s'explique notamment par la multiplication des exigences réglementaires et par les contraintes liées à l'exploitation d'une entreprise ferroviaire, qui ne fait pas partie du cœur d'activité d'un exploitant de centrales électriques. Les réseaux de la MIB et de la Zentralbahn étant contigus à Meiringen, une cession à la Zentralbahn s'avère judicieuse et pertinente.

En septembre, les deux entreprises ont approuvé la procédure en signant une déclaration d'intention ou «Letter of Intent». Ces dernières semaines les aspects juridiques, organisationnels et financiers d'une cession à la Zentralbahn ont été préparés et le contrat a été entériné par les conseils d'administration des deux sociétés concernées. «Nous sommes très heureux d'avoir trouvé avec la Zentralbahn un partenaire novateur dans le domaine du trafic ferroviaire. Je suis persuadé que la MIB connaîtra une évolution favorable ces prochaines années et que cela profitera à la fois à la population locale et aux visiteurs venus de Suisse et de l'étranger» déclare Daniel Fischlin, CEO du groupe KWO.



Dès début 2021, la Zentralbahn assumera seule la responsabilité de l'exploitation de la ligne Meiringen-Innertkirchen. Dans le cadre de la reprise des activités de la MIB, cinq collaborateurs de KWO seront transférés à la Zentralbahn à des conditions contractuelles identiques et quatre autres collaborateurs seront détachés par KWO pour les interventions sur la ligne ferroviaire.

Michael Schürch, CEO de la Zentralbahn fait part de sa satisfaction: «Le moment est historique pour la Zentralbahn, dans la mesure où il s'agit de la première extension de notre réseau ferroviaire. Nous sommes également très heureux d'accueillir les nouveaux collaborateurs au sein de la Zentralbahn». Dans le cadre d'une prochaine étape, les possibilités de diamétralisations des trains entre Interlaken Est et Innertkirchen seront étudiées. En effet, cette approche permettrait à moyen terme de ne plus avoir à changer de train à Meiringen, et, partant, d'améliorer le confort des voyageurs.

8. Thomas Isenmann est nommé directeur du nouveau service d'attribution des sillons

Avec le paquet législatif concernant l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI), le Parlement a décidé de renforcer les droits des passagers mais également l'accès non discriminatoire aux

réseaux ferroviaires et de transformer à partir du 1^{er} janvier 2021 le service d'attribution des sillons en un établissement fédéral de droit public. Celui-ci sera dirigé par Thomas Isenmann.

Lors de sa séance du 18 novembre 2020, le Conseil fédéral a approuvé la décision du conseil d'administration concernant cette nomination. Il a également approuvé l'ordonnance sur le personnel du service suisse d'attribution des sillons et les objectifs stratégiques assignés pour les années 2021 à 2024.

Le paquet législatif concernant l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI) décidé par le Parlement vise à renforcer les droits des passagers mais également à garantir un accès non discriminatoire aux réseaux ferroviaires. En outre, à partir du 1^{er} janvier 2021, le service d'attribution des sillons sera transformé en un établissement fédéral de droit public. Cet établissement reprend la société Sillon Suisse SA, actuellement gérée par les CFF, BLS et SOB ainsi que par l'Union des transports publics (UTP). Le nouveau service d'attribution des sillons (SAS) se voit doté de compétences supplémentaires: il sera responsable non seulement de l'attribution des sillons, mais également de l'établissement de l'horaire. Il peut pour cela recourir à des tiers. Par ailleurs, il procédera à l'encaissement de la redevance d'utilisation des sillons et tiendra le registre national de l'infrastructure ferroviaire.

9. PUBLICA assure désormais le personnel du service suisse d'attribution des sillons

Lors de sa séance du 4 décembre 2020, le Conseil fédéral a inscrit le service suisse d'attribution des sillons comme nouvel employeur dans la convention d'affiliation de la Caisse de prévoyance de la Confédération. En outre, le règlement de prévoyance a dû être adapté en raison de la réforme des prestations complémentaires.

Dans le domaine de la prévoyance professionnelle, les employés de l'administration fédérale sont assurés auprès de PUBLICA. La relation entre l'administration fédérale en tant qu'employeur et la caisse de pensions PUBLICA est régie par un contrat d'affiliation. Le 1^{er} janvier 2021, le service suisse d'attribution des sillons sera transformé en institution de droit public et la caisse de pensions Sillon Suisse sera supprimée. À cette date, les employés et les retraités de cette institution seront transférés à la Caisse fédérale de pensions.

Le règlement de prévoyance de la Caisse de prévoyance de la Confédération régit la prévoyance professionnelle des assurés et des bénéficiaires de rentes de l'administration fédérale et des autres employeurs affiliés. Diverses modifications entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2021. Par exemple, le préavis pour un retrait complet du capital sera raccourci. En outre, la réforme des prestations complémentaires nécessite divers ajustements. Les personnes âgées de 58 ans ou plus dont la relation de travail est résiliée par leur employeur ou d'un commun accord pourront désormais rester assurées sur une base volontaire. En outre, les retraits anticipés pour l'accession à la propriété du logement pourront désormais être remboursés jusqu'à l'âge de 65 ans. Jusqu'à présent, cela n'était possible que jusqu'à l'âge de 62 ans.

Cette convention d'affiliation est un succès pour l'ACTP, en qualité de partenaire social, et représente une bonne solution pour les personnes destinataires de l'ancienne caisse de pensions Sillon Suisse.

10. «Le train plutôt que l'avion»: Trans-Europ-Express TEE 2.0

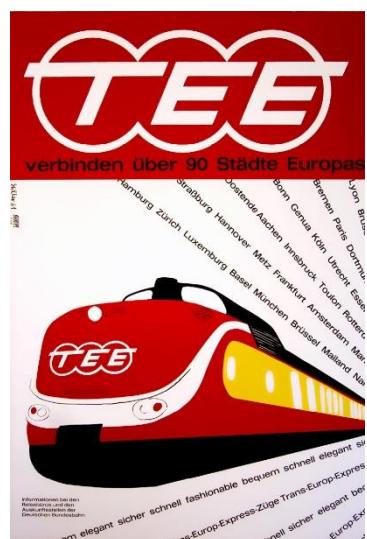
Les lignes ferroviaires entre la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche et la France doivent bénéficier d'une meilleure intégration. À cet effet, les quatre pays envisagent de relancer un concept remontant aux années 1950.

La Suisse, l'Allemagne, l'Autriche et la France entendent améliorer l'interconnexion de leurs réseaux nationaux actuels de lignes ferroviaires à grande vitesse. Les quatre pays se sont entendus mardi sur une déclaration d'intention conjointe en faveur d'un renforcement du trafic grandes lignes internationales.

Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports (OFT), a représenté la Suisse au nom de Simonetta Sommaruga, présidente de la Confédération, à l'occasion de la visioconférence sur le sujet.

Les discussions ont été menées sur la base du projet Trans-Europ-Express élaboré et présenté en septembre par l'Allemagne et portant sur les trafics ferroviaires internationaux de nuit et à grande vitesse. Ce projet prévoit un réseau TEE dans lequel des trains à grande vitesse effectuent des trajets longue distance les amenant à traverser plusieurs pays.

«Le train plutôt que l'avion»



Selon l'OFT, les chemins de fer renouent ainsi avec les trains TEE qui ont permis aux voyageurs entre les années 1950 et 1980 de traverser rapidement et confortablement les frontières en Europe. «Le train plutôt que l'avion» est l'un des principes directeurs du projet TEE 2.0.

Selon la déclaration d'intention signée mardi, les compagnies ferroviaires étatiques CFF, DB, ÖBB et SNCF vont poursuivre conjointement les travaux pour faire avancer ce projet. L'objectif consiste, comme le précise l'OFT, à acquérir du matériel roulant de qualité, à optimiser les horaires et à développer des plates-formes de réservation attrayantes.

Les CFF et les chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB) ont convenu en septembre dernier, dans une déclaration d'intention, d'étendre l'offre existante en trains de nuit au départ de la Suisse à un total de dix lignes desservant vingt-cinq destinations. De nouvelles relations de nuit sont ainsi prévues au départ de la Suisse et à destination d'Amsterdam, Rome et Barcelone.

«Une mobilité respectueuse du climat»

Grâce à la coopération désormais convenue entre les quatre compagnies de chemin de fer DB, ÖBB, SNCF et CFF, la promotion des trains de nuit et des trains grandes lignes devrait bénéficier d'une nouvelle dynamique, si l'on en croit le communiqué de presse.

Citons Vincent Ducrot, CEO des CFF: «la demande de mobilité respectueuse du climat et économie en ressources augmentera encore. Je suis heureux que nous puissions désormais également compter sur le soutien nécessaire de la DB et de la SNCF pour pouvoir développer cette offre. Les chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB) font déjà partie intégrante du projet.»

11. Changement de direction à la Communauté de transport zurichoise (ZVV)

Après 22 ans de bons et loyaux services au poste de directeur de la ZVV, Franz Kagerbauer prend sa retraite à la fin de l'année. L'ACTP lui adresse ses meilleurs vœux de bonheur et de santé pour sa retraite et le remercie chaleureusement pour la formidable collaboration pendant toutes ces années. Dominik Brühwiler lui succède à la tête de la ZVV.



Franz Kagerbauer a participé au développement de la ZVV et contribué de manière déterminante à la réussite des transports publics dans le canton de Zurich. Sous sa direction, de vastes projets d'infrastructure ont été réalisés, notamment la ligne diamétrale de Zurich indissociable de la gare souterraine de la Löwenstrasse, la Glatttalbahn ou encore le tram Zürich West. Il est parvenu à éléver le taux de couverture des coûts de 54 à 67%.

Dominik Brühwiler occupe les fonctions de Responsable Planification du trafic à la ZVV depuis 2001 et officie comme directeur adjoint depuis 13 ans. Après l'obtention d'un diplôme de génie civil avec spécialisations planification du trafic et technique des transports à l'EPF de Zurich, Dominik Brühwiler a commencé sa carrière comme assistant de recherche à l'EPF. En qualité de chef de projet international, il a ensuite travaillé quatre ans dans le secteur privé sur des projets liés aux transports en Amérique latine, avant de rejoindre la ZVV en 2001.

Dans le cadre de la procédure de recrutement, Dominik Brühwiler a su se démarquer de la soixantaine de candidat-e-s en lice. L'ingénieur civil diplômé dispose de qualifications techniques exceptionnelles et de vastes connaissances du secteur des transports publics. Il est très apprécié dans le secteur et le canton. Dominik Brühwiler prendra ses nouvelles fonctions le 1^{er} janvier 2021.



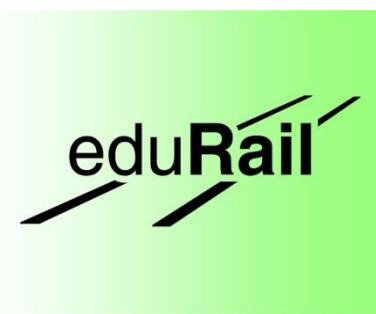
L'ACTP félicite Dominik Brühwiler pour sa nomination au poste de directeur. Nous nous réjouissons d'ores et déjà de notre future collaboration, qui sera à n'en pas douter très constructive.

12. eduRail GmbH – la formation continue pour rafraîchir et élargir ses connaissances

Le secteur de la formation ferroviaire est en pleine évolution. Le savoir-faire ferroviaire, la maîtrise des différents systèmes et les compétences techniques sont désormais reconnus et ne cessent de gagner en importance. Le secteur des transports publics prône également la formation continue pour rafraîchir et élargir ses connaissances».

L'initiative de formation engagée par le secteur sous la houlette de l'UTP en est la meilleure preuve. Désireuse d'apporter elle aussi sa pierre à l'édifice, eduRail propose d'étoffer son offre actuelle en proposant de nouvelles formations continues très attendues.

La société eduRail GmbH a été créée il y a plus de 10 ans par Rolf Gutzwiller, ancien enseignant à l'EPF et à la Haute école spécialisée du nord-ouest de la Suisse et expert ferroviaire chevronné. À l'été 2020, eduRail est reprise par Markus Barth et l'entreprise Rail Systems GmbH, dont le siège se trouve à Berne et qui propose des prestations de conseil dans le domaine ferroviaire.



Les nouveaux propriétaires entendent poursuivre les cours proposés par eduRail, puis développer progressivement l'entreprise. Le catalogue d'eduRail comporte désormais des formations continues visant à approfondir les connaissances des participants dans des domaines tels que le système de gestion de la sécurité, l'interaction roue/rail, l'entretien et les freins.

Vous trouverez un aperçu toujours actuel des formations continues proposées à l'adresse <https://www.edurail.com/kurse/>. Les cours sont pour le moment dispensés en allemand. L'offre de formation devrait s'enrichir de cours en français et en anglais.

13. Initiative des Alpes: «un système plus juste pour le trafic ferroviaire»

L'ouverture du tunnel de base du Ceneri marque l'achèvement de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA). Au total, la Suisse a investi 24 milliards de francs dans la construction de cette ligne de plaine, réalisant ainsi un coup de maître pour le transport ferroviaire transalpin. La mise en place d'un corridor de 4 m aux angles, qui permet de transporter des semi-remorques, ouvre de nouvelles perspectives qu'il convient désormais d'exploiter!

Un système de redevances uniforme en Europe pour le trafic de poids lourds

«Les jalons sont désormais posés. À présent, c'est à la sphère politique de coordonner les dé-marches», indique Jon Pult, président de l'Initiative des Alpes, lors d'une action au portail nord du Ceneri. Le transport de marchandises doit s'effectuer sur rails – et ce le plus rapidement possible!

Chaque année, pas moins de 900 000 camions circulent à travers les Alpes suisses. Or, les citoyennes et citoyens suisses ont déjà indiqué en 2018 vouloir limiter ce nombre à 650 000. «Disons le clairement: le volume actuel du trafic lourd transitant par les Alpes suisses ne se justifie pas», précise Jon Pult. Nous devons redéfinir le montant de la RPLP, de manière à tenir compte des coûts externes engendrés et des effets néfastes sur l'environnement.

En outre, la réussite d'une telle politique de transfert passe par la mise en œuvre de mesures appropriées dans l'ensemble de l'Europe. En effet, lors du calcul des coûts à prendre en charge, les entreprises logistiques en Europe tiennent compte des dispositions applicables dans les différents pays à traverser. La Commission européenne et le Parlement européen ont proposé de définir les redevances en fonction de l'usage réel de la route par le véhicule et de la pollution générée. Leur montant serait alors nettement plus élevé. Ces mesures devraient favoriser durablement le trafic ferroviaire en Suisse et à travers l'arc alpin.

L'Europe mise à contribution

Les ministres des transports des pays voisins devront relever un double défi: mettre en application la directive Eurovignette aux critères ambitieux tout en aménageant une ligne d'accès performante jusqu'aux transversales alpines suisses. Par ailleurs, il est nécessaire de développer davantage les directives applicables au trafic combiné. En construisant la NLFA, la Suisse a grandement contribué à la réalisation de ces objectifs. C'est désormais à ses pays voisins de prendre des dispositions en ce sens.

Demandes adressées au Conseil fédéral

Les membres de l'assemblée générale de l'Initiative des Alpes ont soumis six demandes concrètes à la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga, cheffe du DETEC. Ils souhaitent notamment l'introduction d'une taxe «Toll Plus» sur le trafic lourd transalpin et la poursuite du développement de la chaussée roulante. De plus, ils entendent interdire en Suisse le transport de marchandises dangereuses par la route.



Vous trouverez des informations détaillées à la page <https://www.alpeninitiative.ch/fr/cdp-ag-2020/>.

14. Gestion du personnel et home office: L'importance des interactions sociales

Comment gère-t-on ses employés lorsque ces derniers travaillent tous à domicile? La situation exceptionnelle du confinement pourrait désormais devenir la norme et savoir gérer ses collaboratrices et collaborateurs à distance pourrait devenir une obligation. Voici les points essentiels à retenir.

Selon de nombreuses études, le personnel travaillant en toute autonomie est plus productif. Les pendulaires ne perdent pas de temps dans les transports pour se rendre au travail, peuvent s'organiser plus efficacement et sont moins dérangés. Pour une entreprise, ces bénéfices s'ajoutent aux économies générées par la moindre occupation des bureaux.

Toutefois, la décentralisation des activités sous forme de télétravail et de travail mobile pose de nouveaux défis aux employés comme aux cadres. Les temps dévolus à la communication et aux mises au point augmentent proportionnellement au taux de travail en distanciel.

Communication

Les échanges s'amenuisant, il est plus difficile d'identifier et d'interpréter les humeurs des membres de son équipe. Il est donc essentiel de donner régulièrement aux employés la possibilité d'exprimer leur ressenti.

- ❑ Définissez avec eux les outils nécessaires à la communication.
- ❑ Assurez-vous qu'ils sont tous en mesure de les utiliser.
- ❑ Définissez ensemble des règles détaillées, qui vont jusqu'à la nécessité de préciser de manière claire l'objet dans l'en-tête des courriels, d'exprimer ses émotions au moyen d'émoticônes et de n'activer son micro que pour les prises de parole.

Confiance

Le travail en distanciel et les relations de confiance ne peuvent fonctionner que si les personnes se connaissent et que la confiance accordée est régulièrement renouvelée.

- ❑ Il est essentiel de ne pas limiter les échanges à la seule communication des tâches, mais de favoriser les interactions sociales.
- ❑ Identifiez ce que chaque membre de l'équipe doit apporter pour participer à la réussite du groupe.
- ❑ Si vous percevez la moindre perte de confiance, engagez le dialogue et exprimez clairement vos attentes pour restaurer la confiance.
- ❑ Communiquez sur les échecs en mettant l'accent sur les opportunités d'apprentissage et d'amélioration.
- ❑ Exploitez les conflits professionnels pour développer des solutions créatives et éviter l'apparition de conflits personnels.

Feed-back

Une personne isolée dans son travail percevra les choses différemment. Des structures claires, la redéfinition régulière des attentes de chacun et la formulation de feed-back sont primordiales.

- ❑ À chaque fois que l'occasion s'y prête, faites des retours positifs.
- ❑ Donnez un feed-back sans tarder pour prévenir tout conflit.

15. Des trains fiables grâce à une analyse des données ultra-moderne

Une technicienne du groupe Bombardier remporte le «Clara Jaschke Innovation Prize 2020», décerné par notre partenaire «Allianz pro Schiene». Son innovation permet aux fabricants de renforcer davantage la fiabilité des trains. Ce faisant, elle démontre que les techniques ferroviaires sont tout à fait accessibles aux femmes – malheureusement toujours sous-représentées dans ce domaine, en Suisse comme ailleurs.



Sara Valipour, lauréate du «Clara Jaschke Innovation Prize» 2020

Cette année, c'est Sara Valipour, responsable d'équipe du fournisseur mondial de solutions de mobilité Bombardier Transportation à Hennigsdorf, qui remporte le «Clara Jaschke Innovation Prize» de Allianz pro Schiene.

Cette ingénierie de 38 ans, spécialiste en données, a développé un processus visant à détecter efficacement les défauts sur divers trains et dans différents pays, puis à déterminer avec précision la fiabilité des trains. «Les entreprises de

transport ferroviaire ont les mêmes exigences que les voyageurs à l'égard des trains: un fonctionnement garanti, le moins de défauts possible et une fiabilité à toute épreuve», affirme Dirk Flege, directeur de l'association Allianz pro Schiene et membre du jury, mercredi à Berlin. «Grâce à l'innovation de Sara Valipour, tous les acteurs du secteur ferroviaire vont pouvoir se rapprocher de cet objectif.»

Un perfectionnement continu grâce à des processus didactiques innovants

Les travaux de la lauréate permettent par exemple de saisir avec une plus grande précision des données sur la climatisation, le système de freinage ou les portes des trains. Sur la base des calculs effectués en amont ou des données relevées sur le terrain, les fabricants de trains peuvent désormais mettre à jour diverses informations dès le début de la phase de développement et pendant toute la durée du processus. Les experts classent les données obtenues en plusieurs catégories de défauts standardisées, puis les évaluent ainsi de manière systématique. Cela permet de disposer d'une vue d'ensemble de la situation et de prendre en compte les paramètres de toutes les fonctions. L'innovation en question s'applique aussi bien aux composants critiques pour le système (comme la commande du train) qu'aux applications destinées aux utilisateurs. Elle peut permettre notamment de vérifier que la liseuse ou la prise qui se situe à hauteur du siège du passager fonctionne correctement. Le remarquable travail fourni par Sara Valipour a convaincu le jury, composé de dix membres. Et Dirk Flege d'ajouter: «en mobilisant ses connaissances de l'ingénierie informatique et en visant un perfectionnement continu axé sur des processus didactiques, Sara Valipour a trouvé une solution qui nous sera très utile tout au long du XXI^e siècle».

Une multitude d'idées pour la mobilité de demain

«Je suis très fière d'avoir remporté ce merveilleux prix et je me réjouis de pouvoir contribuer au virage numérique dans l'industrie ferroviaire», nous confie Sara Valipour, responsable d'équipe pour le secteur Reliability de Bombardier Transportation. «De nombreuses solutions sont envisageables pour promouvoir une mobilité intelligente, durable et intégrée.»

Sara Valipour est titulaire de masters en «Process Engineering and Energy Technology» et en «Mechanical Engineering/Automotive Engineering» de la Hochschule Bremerhaven et de l'Iran University of Science and Technology. Elle a été amenée à exercer diverses fonctions auprès de plusieurs entreprises du secteur ferroviaire au long de sa carrière professionnelle. Elle a par exemple occupé les postes de responsable d'un dépôt de systèmes de freinage au sein de la compagnie ferroviaire de la République islamique d'Iran et d'ingénieur d'études en systèmes de signalisation et de commande à Wuppertal. Depuis le début de l'année 2019, Sara Valipour est responsable d'équipe pour le secteur Reliability de Bombardier Transportation.

Clara Jaschke – grande pionnière du monde ferroviaire au XIX^e siècle

Le prix de l'innovation décerné par Allianz pro Schiene permet de récompenser des femmes particulièrement ingénieuses qui travaillent pour le secteur ferroviaire. Le prix remis cette année est le troisième depuis la création de cette récompense. Initialement baptisé «Innovationspreis Mobilitätsgestalterin» (prix féminin de l'innovation en mobilité), il s'intitule désormais «Clara Jaschke Innovation Prize», pour saluer la mémoire de la célèbre pionnière, qui aura marqué le monde ferroviaire au XIX^e siècle. Il est décerné à des femmes du secteur ferroviaire dont l'inventivité, la créativité et l'audace contribuent à façonner et développer la mobilité de demain.

Informations complémentaires sur notre partenaire Allianz pro Schiene sous <https://www.allianz-pro-schiene.de/en/>.

16. Faites décoller votre carrière avec le « CV-Booster »

Souhaitez-vous vous développer professionnellement ? Investissez dans vous-même et dans votre avenir: Mettez l'accent sur la formation continue et le renforcement de vos compétences. Grâce à notre CV-Booster complété avec l'analyse GAP, vous pouvez étoffer votre CV et découvrir rapidement et facilement ce qui vous manque encore, afin de devenir le candidat souhaité et d'obtenir l'emploi de vos rêves !

Prenez en main l'optimisation de votre carrière dès maintenant. Choisissez l'offre qui vous mènera le plus loin. Gratuit et parfaitement adapté à vos besoins: Le nouveau CV-Booster pour télécharger votre CV dès maintenant et identifier vos opportunités professionnelles!



L'ACTP et notre partenaire Employés Suisse vous soutiennent

En qualité de membre de l'Association des cadres des transports publics, vous recevrez un accès gratuit au CV Booster. Vous devrez ouvrir un compte auprès du spécialiste suisse du marché du travail dynajobs®. Cette société a développé le CV-Booster, est indépendante et ne nécessite aucune commission. Vous recevrez les résultats à partir d'une base de données mise à jour quotidiennement. Vous ne payez rien ! Grâce à votre adhésion à l'ACTP.

Pour en savoir plus, [cliquez ici et continuez](#) sur le site web de notre partenaire Employés Suisse.

À savoir: Actuellement, l'offre est disponible en allemand. La version française est en voie de construction.

17. Actualisation de la coopération entre Volvo Cars et l'ACTP

Bonnes nouvelles pour les membres de l'ACTP

L'accord-cadre entre Volvo Cars Suisse et l'ACTP a été prolongé, les remises accordées aux membres de l'ACTP pour l'achat d'une nouvelle voiture Volvo –y compris la nouvelle Volvo hybride rechargeable– sont toujours valables!

Vous trouverez de plus amples informations sur notre site web <https://kvoev-actp.ch/fr/prestations/volvo/>.

Des chutes de 30 mètres pour sauver des vies

C'est le crash test le plus extrême jamais réalisé par Volvo Cars, et il est crucial. Les spécialistes de la désincarcération utilisent souvent des voitures accidentées au Volvo Cars Safety Centre pour perfectionner leurs compétences permettant de sauver des vies. Afin que les services de secours puissent se préparer à tout scénario d'accident éventuel et afin de simuler les forces qui surviennent dans les accidents les plus extrêmes - au-delà de ce que permettent de simuler les crash tests ordinaires - Volvo Cars a récemment pris des mesures tout aussi extrêmes. Pour la première fois, le constructeur a fait subir à de multiples reprises à plusieurs Volvo neuves des chutes de 30 mètres du haut d'une grue.



Cette approche a contribué à provoquer suffisamment de dommages pour simuler de manière adéquate les dommages constatés dans les scénarios d'accident les plus extrêmes: par exemple dans les accidents à très grande vitesse impliquant une seule voiture, les collisions à grande vitesse entre une voiture et un camion ou les accidents où une voiture subit un violent choc latéral.

Dans de telles situations, les occupants du véhicule sont susceptibles d'être dans un état critique. Par conséquent, la priorité est d'extraire les gens de la voiture afin de les amener à l'hôpital le plus rapidement possible en utilisant des outils de sauvetage hydrauliques connus dans la branche sous le nom de «mâchoires de la vie». Les spécialistes de la désincarcération parlent souvent de l'heure d'or (golden hour): ils doivent en effet extraire le blessé de la voiture et l'amener à l'hôpital dans l'heure qui suit l'accident.

«Nous travaillons en étroite collaboration avec les services de secours suédois depuis de nombreuses années», explique Håkan Gustafson, enquêteur senior de l'équipe Volvo Cars de recherche sur les accidents de la circulation. «C'est parce que nous avons le même objectif: faire en sorte que les routes soient plus sûres pour tous. Nous espérons que personne n'aura jamais à subir les accidents les plus graves, mais tous les accidents ne peuvent pas être évités. Il est donc essentiel de disposer de méthodes pour aider à sauver des vies lorsque les accidents les plus graves se produisent.»

Toutes les conclusions tirées des accidents et des travaux de désincarcération qui en découlent seront recueillies et feront l'objet d'un rapport de recherche exhaustif. Ce rapport sera mis à la disposition des secouristes en général, afin qu'ils puissent bénéficier de ces conclusions et continuer à développer leurs compétences qui permettent de sauver des vies.

Habituellement, les secouristes utilisent pour leur formation des véhicules provenant de casses automobiles. Mais ces voitures ont souvent jusqu'à vingt ans. Et en termes de résistance de l'acier, de conception de la cage de sécurité et de durabilité globale, il existe une grande différence entre les voitures modernes et celles construites il y a quinze à vingt ans. En outre, l'acier dont sont faites les nouvelles Volvo compte parmi les plus durs que l'on trouve dans les voitures modernes.

Il est donc essentiel que les secouristes actualisent constamment leur connaissance des nouveaux modèles de voiture et revoient leurs processus, afin de développer de nouvelles techniques de désincarcération. En d'autres termes, ces séances de formation peuvent faire la différence entre la vie et la mort. Ainsi, à la demande des services de secours, Volvo Cars a décidé de monter la barre d'un cran.

«Normalement, nous ne réalisons les crash tests qu'en laboratoire, et c'est la première fois que nous avons largué des voitures du haut d'une grue», explique Håkan Gustafson. «Nous savions que nous relèverions des déformations extrêmes après le test, et nous l'avons fait pour donner à l'équipe de secours un véritable défi à relever.»

Au total, dix Volvo de différents modèles ont été larguées de la grue à plusieurs reprises. Auparavant, les ingénieurs en sécurité de Volvo Cars ont fait des calculs précis sur la pression et la force auxquelles chaque voiture devait être exposée pour atteindre le niveau de dommages souhaité.

18. Suppression de l'offre «Witzig BusinessPoint»

La société Witzig The Office Company, gérante du BusinessPoint en gare de Berne, a décidé de fermer son site. Par conséquent, l'offre d'utilisation d'un poste de travail individuel à titre gratuit pendant 2 heures/jour n'est plus disponible.

L'organisation qui lui succède poursuit une autre stratégie et n'est pas intéressée par une collaboration avec nous.

19. Les prestations de l'ACTP pour ses membres – valent votre argent

Information détaillée et mises à jour continues sur www.kvoev.ch/fr/prestations.

Protection juridique ACTP	<ul style="list-style-type: none">■ Conseils et soutien gratuits pour les membres de l'ACTP sur toutes les questions du droit du travail et des assurances sociales. www.kvoev.ch/prestations/conseil-juridique
Protection juridique privée	<ul style="list-style-type: none">■ Coop Protection juridique MULTI: Protection juridique circulation et privée, internet y inclus, pour toute la famille vivant sous un même toit. www.kvoev.ch/prestations/protection-juridique-privee
Caisses-maladie	<ul style="list-style-type: none">■ Conditions avec jusqu'à 20% de réduction de prime pour toute la famille auprès de plus de dix assurances maladie complémentaires.■ Nous recommandons notre partenaire Atupri. Seulement avec Atupri, vous pouvez même rester après votre 65ème anniversaire. www.kvoev.ch/prestations/caisses-maladie
Mobilité	<ul style="list-style-type: none">■ Rabais de base de 12% pour les voitures Volvo, même plus avec les actions spéciales. https://kvoev.ch/fr/prestations/volvo
Assurances	<ul style="list-style-type: none">■ Zurich et Generali: rabais de primes sur l'assurance ménage, responsabilité civile privée et voiture■ Assurance voyages et loisirs pour toute la famille valable dans le monde entier pour CHF 99 par an, en partenariat avec l'EUROPÉENNE Assurances Voyages SA. www.kvoev.ch/prestations/assurances
Revues / publications	<ul style="list-style-type: none">■ Publications sur l'économie et autres, comme par exemple à PME Magazine, Bilanz, Handelszeitung, prix réduit de 30% vis-à-vis le prix au kiosque.■ De diverses revues allemandes par aboandmore.ch, avec un rabais de 35% comparé au prix du kiosque. www.kvoev.ch/prestations/revues
Banque CLER	<ul style="list-style-type: none">■ Excellentes conditions auprès de la Banque CLER. www.kvoev.ch/prestations/produits-bancaires
MIVO avantages so-ciétaires	<p>MIVO: Les offres pour nos membres avec des réductions allant jusqu'à 60%. La gamme s'élargit en permanence et comprend voitures voyages hôtels mode sport & santé alimentation & boissons maison & jardin électronique.</p> <p>https://angestellte.ch/angebote/mitgliedervorteile/</p>

20. Mentions légales et des informations importantes

Éditeur

Association des cadres des transports publics ACTP
Case postale, 3001 Berne

Publication et envoi par courriel
dieXperten GmbH, 8812 Horgen

Expédition de la version imprimée
Prestation propre de l'ACTP

Rédaction

Heinz Wiggenhauser
Resp. marketing & communication
info@kvoev-actp.ch

Impression et envoi de la version imprimée
Haller + Jenzer AG, Berthoud

Envoi: Prestation propre de l'ACTP

Mise en page

Heinz Wiggenhauser
Marketing et communication ACTP

Traduction de la version française
UTS Uebersetzer Team Sarrebruck
GmbH

Paraît quatre fois par an

Mutations

Merci de nous communiquer immédiatement **changement d'adresse, mise à la retraite**, vos coordonnées. Utilisez tout simplement [le bouton](#) sur Internet ou envoyez-nous votre message par courrier postal à ACTP, case postale, 3001 Berne, ou par e-mail à info@kvoev-actp.ch.

Démission de l'ACTP

Merci de prêter attention au fait que la **démission de l'ACTP** entraîne aussi la suppression du droit aux prestations et à toutes les réductions / à tous les rabais qui sont liés (p.ex. CPT, Zurich Connect, Assurance protection juridique Multi, etc.).

Retraite

Saviez-vous déjà que **vous pouvez conserver, en tant que retraité**, tous les avantages de l'affiliation – et ceci pour une cotisation de seulement frs. 66.- par année ? Cela correspond mensuellement plus ou moins au prix d'une bonne tasse de café !