

# Association des cadres des transports publics

Dans ce bulletin avril / mai:

- ❑ « Recruter des membres et gagner » →2
- ❑ Nouveau système salariale pour CFF Cargo →5
- ❑ Les lunettes intelligentes sous la loupe des CFF →14
- ❑ Extension de la gare de Berne retardée jusqu'en 2029 →3

## Vos interlocuteurs à l'Association des cadres des transports publics ACTP

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

<b>Président(e)s des groupes régionaux</b>	Plateau / Jura	Marionna Lutz	<a href="mailto:marionna.lutz@bav.admin.ch">marionna.lutz@bav.admin.ch</a>
	Suisse Romande / Valais	Michel Mermoud	<a href="mailto:michel.mermoud@sbb.ch">michel.mermoud@sbb.ch</a>
	Suisse centrale, nord-ouest, Tessin	Heinz Inderbitzin	<a href="mailto:heinz.inderbitzin@sbb.ch">heinz.inderbitzin@sbb.ch</a>
	Zurich / Suisse occidentale	Markus Spühler	<a href="mailto:markus.spuehler@kvoev-actp.ch">markus.spuehler@kvoev-actp.ch</a>

## Chères et chers collègues,

### Incertitude

L'heure est toujours à l'incertitude. Nul ne sait comment la pandémie va évoluer ces prochaines semaines et au-delà. La situation demeure incertaine et particulière.

Les prévisions conjoncturelles pour 2022 sont toujours empreintes d'une grande incertitude, et le conflit entre l'Ukraine et la Russie pèse lourdement sur la situation et l'ambiance générale.

### Principes immuables

*Fais attention à tes pensées, car elles deviendront tes paroles.*

*Fais attention à tes paroles, car elles deviendront tes actes.*

*Fais attention à tes actes, car ils deviendront tes habitudes.*

*Fais attention à tes habitudes, car elles deviendront ton caractère.*

*Fais attention à ton caractère, car il est ton destin.*

Proverbe chinois

### Partenariat social

La **CCT renouvelée avec la Südostbahn AG** a été rejetée. Il faut donc relancer les discussions sur les négociations. Dès le début, les négociations entre les délégations SEV, Transfair et VSLF et la SOB au sujet d'une nouvelle convention de travail collective se sont avérées difficiles. Si celles-ci avaient fini par aboutir en fin d'année dernière, rien ne permettait d'affirmer que le personnel accepterait la nouvelle CCT. La direction de la SOB voulait adapter la réglementation des pauses, conformément à la loi sur la durée du travail (LDT). Cette adaptation aurait signifié une dégradation des conditions actuelles pour le personnel. En contrepartie de cette concession, le personnel devait bénéficier d'une hausse de l'allocation pour travail du dimanche et de majorations de temps pour les services du matin. La mission est désormais claire: il faut entamer des discussions sur de nouvelles négociations. La CCT actuelle n'étant pas limitée dans le temps, elle reste applicable jusqu'à nouvel ordre.

Il en est de même pour la **CCT de SBB Cargo International SA**. L'évolution de la CCT actuelle a également fait l'objet de longues négociations. Fin 2021, les adaptations négociées ont été consignées dans un procès-verbal de décisions. Le Syndicat suisse des mécanicien·ne·s de locomotive et aspirant·e·s VSLF a finalement refusé d'approuver le procès-verbal et, partant, l'adaptation de la CCT. Actuellement, une conférence des présidents de la communauté de négociation cherche des solutions. Ici aussi, la CCT actuelle n'étant pas limitée dans le temps, elle reste applicable jusqu'à nouvel ordre.

### Assemblée des délégué·e·s de l'Association des cadres

La 23<sup>e</sup> Assemblée des délégué·e·s aura lieu le 11 mai 2022 à Zurich Altstetten (Westlink).

### Manifestations de l'Association des cadres

Cette année, nous planifierons et réaliserons les deux manifestations nationales à la fois en présentiel et sous forme hybride (live streaming). La collaboration avec CFF Young Talents et CFF TraineeAlumniClub TAC a fait ses preuves et sera poursuivie.

J'espère que vous pourrez toutes et tous participer à ces deux rendez-vous. Lisez l'article 2 dans ce bulletin pour l'aperçu des manifestations à venir.

## «Les membres recrutent des membres»

Cette année encore, nous entendons élargir le cercle de nos membres. Dans l'édition 2022, nous récompensons toutes les personnes impliquées dans cette action: les membres recruteurs bénéficient d'une prime et les membres recrutés, quant à eux, profitent des nombreux avantages liés à l'affiliation à l'Association des cadres. En d'autres termes, une situation «gagnant – gagnant» pour tout le monde!

Ensemble, nous sommes plus forts – merci de votre soutien – participez à nouveau. Vous trouverez toutes les informations à ce sujet dans le présent bulletin et, bien entendu, également sur notre site Internet <https://kvoev-actp.ch/frmwm/>.

Je vous remercie dès à présent de votre soutien, de votre grande flexibilité et de votre confiance en cette période difficile.



Cordiales salutations et bon début de printemps,

Markus Spühler

Président de l'Association des cadres des transports publics

## Contenu

1.	Aperçu de nos manifestations en 2022	5
2.	Action «Les membres recrutent des membres»: participer et gagner	5
3.	Extension de la gare de Berne retardée jusqu'en 2029	6
4.	BLS mise finalement sur les ateliers d'Oberburg	8
5.	Nouveau système salarial pour CFF Cargo	9
6.	SBB Cargo International SA	11
7.	Nouvelles halles de réparation CFF dans le faisceau de voies	12
8.	SOB: l'ancienne CCT reste en vigueur	13
9.	L'OFT limite l'interprétation des prescriptions en matière de subventions	13
10.	Pas de plafonnement des salaires pour les CFF, Swisscom et consœurs: le Conseil des États enterre la réforme	14
11.	RAlpin SA – L'autoroute ferroviaire	15
12.	CFF : Manœuvrer avec des batteries	16
13.	Rails silencieux: réduire le bruit du trafic ferroviaire	17
14.	Le potentiel des lunettes intelligentes sous la loupe des CFF	19
15.	Les chemins de fer, pionniers de l'électrification des transports	20
16.	Protection juridique MULTI – nouvelle brochure informative	22
17.	Les prestations pour nos membres – valent votre argent	23
18.	Mentions légales et des informations importantes	24

## 1. Aperçu de nos manifestations en 2022

---



### Manifestation nationale CH-1/2022

#### «Cyber Security – Défi pour le système ferroviaire»

Mardi 29 mars 2022

WylerPark des CFF

à Berne

Intervenant: Marcus Griesser, CISO CFF SA  
(Chief Information Security Officer).

Les inscriptions sont closes.  
Manifestation en collaboration avec  
CFF Young Talents et  
CFF TraineeAlumniClub TAC.



### Groupes régionaux Berne/Plateau et Suisse Romande/Valais

#### Visite du nouveau centre de mobilité des TPF à Givisiez (FR)

Mardi 31 mai 2022

Point de rencontre:  
gare de

Fribourg/Freiburg

Information préalable: nous vous invitons  
à noter ce rendez-vous. Les détails et  
l'invitation seront envoyés  
ultérieurement.

## Autres manifestations prévues au premier semestre 2022

N'hésitez pas à noter également les deux prochaines manifestations de l'ACTP dans vos agendas.

- ❑ Manifestations à la suite de l'Assemblée des délégués 2022, **mercredi 11 mai 2022**, à partir de 17h, au Westlink CFF, à Zurich Altstetten.

Orateur : **Michael Perler**, commandant de la police des transports et responsable de la sécurité publique des CFF.

De plus amples informations ainsi que les invitations à ces manifestations seront envoyées ultérieurement ou sont disponibles comme d'habitude sur notre site Internet à la rubrique «Manifestations»: <https://kvoev-actp.ch/fr/manifestations/>.

## 2. Action «Les membres recrutent des membres»: participer et gagner

---

Cette année encore, nous entendons élargir le cercle de nos membres. Dans l'édition 2022, nous récompensons toutes les personnes impliquées dans cette action: les membres recruteurs bénéficient d'une prime et les membres recrutés, quant à eux, profitent des nombreux avantages liés à l'affiliation à l'Association des cadres. En d'autres termes, une situation «gagnant – gagnant» pour tout le monde!



Vous trouverez dans le présent bulletin deux exemples de situations dans lesquelles des associations comptant de nombreux membres sont parvenues à bloquer le développement et l'extension des CCT en place. Elles ont ainsi fait passer leurs intérêts particuliers avant ceux de tous les collaboratrices et collaborateurs, et en particulier des cadres. Pour l'Association des cadres, c'est la preuve irréfutable que nous devons renforcer nos rangs pour gagner en influence.



Ensemble, nous sommes plus forts – merci de votre soutien – participez à nouveau. Toutes les informations à ce sujet sont disponibles sur notre site Internet <https://kvoev-actp.ch/mwm/fr>.

L'action se déroule du 26 mars au 30 juin 2022.

### 3. Extension de la gare de Berne retardée jusqu'en 2029

**Le réaménagement de la gare de Berne coûtera plus cher et prendra plus de temps que prévu. Les responsables politiques trouvent la situation «regrettable» mais «rationnelle».**

L'extension de la gare de Berne traîne en longueur. Elle ne sera achevée qu'en 2029, soit un an et demi plus tard que prévu. Des conditions géologiques difficiles, des problèmes hydrologiques, des sites contaminés et la pandémie ont affecté la planification, selon la déclaration des CFF, des Transports régionaux Berne-Soleure (RBS) et de la ville de Berne mercredi devant les médias.



Ils travaillent conjointement avec la Confédération et le canton sur le grand projet «Avenir de la gare de Berne». Entamée en 2017, l'extension est considérée comme urgente, la deuxième plus grande gare de Suisse ayant atteint ses limites. Aux heures de grande affluence, c'est la cohue.

Jusqu'ici, c'est surtout la compagnie RBS qui a été confrontée à des difficultés. En effet, la construction de sa nouvelle gare souterraine sous les voies des CFF a accusé plusieurs retards.

Les ouvriers ont ainsi découvert des résidus pétrolifères et des blocs erratiques. De manière générale, les conditions géologiques se sont avérées difficiles. La pandémie a aussi parfois retardé la livraison de matériel urgemment requis.

### Espace restreint

Même si les problèmes de la première phase de construction sont désormais surmontés et que les travaux d'excavation du tunnel avancent bien, le temps perdu ne sera plus rattrapé. La gare RBS ne pourra pas être ouverte comme prévu fin 2027, mais seulement mi-2029.

Ces retards entraînent des répercussions sur le projet des CFF, qui construisent un passage inférieur supplémentaire et deux accès à la gare. Les deux compagnies ferroviaires construisant sur un espace très restreint et sans interruption de l'exploitation ferroviaire, leurs projets doivent être constamment coordonnés.

Les CFF prévoient désormais d'inaugurer le nouveau passage inférieur au milieu de l'année 2028, soit un an plus tard que prévu.

### 130 millions de dépenses supplémentaires

Ces retards se répercutent sur les coûts: la gare RBS devrait coûter environ 730 millions de francs, alors que l'on tablait jusqu'ici sur 614 millions. Les aménagements des CFF devraient coûter 375 millions de francs au lieu de 360 millions. Ces coûts supplémentaires seront pris en charge par la Confédération et le canton.

Pour pouvoir gérer le flux croissant de voyageurs, la ville de Berne est également mise à contribution. Elle doit réorganiser la circulation autour de la gare et construire un nouveau passage piétonnier entre le Hirschengraben et l'accès à la gare de Bubenbergraben. Elle dispose pour ce faire d'un crédit de 112 millions de francs approuvé par les électrices et les électeurs.

### Expertises supplémentaires

Selon les autorités, l'étude de projet des mesures de circulation progresse comme prévu. Les planificateurs estiment que le nouveau passage piétonnier sera également livré en temps et en heure.

Ils devront toutefois attendre un peu pour le réaménagement du Hirschengraben. À la demande de la conservation des monuments historiques, des expertises complémentaires seront réalisées pour garantir que le patrimoine historique n'en pâtisse pas. Une expertise archéologique doit ainsi déterminer où se trouvait précisément l'abreuvoir supposément enseveli sous le Hirschengraben.

La planification générale du projet «Avenir de la gare de Berne» prévoit toujours une mise en service échelonnée des nouvelles installations.

Les différentes infrastructures seront mises en service dès qu'elles seront achevées de sorte que le public puisse en profiter le plus rapidement possible.

## 4. BLS mise finalement sur les ateliers d'Oberburg

Il devenait de plus en plus évident que la construction d'ateliers à Chliforst Nord serait retardée pendant plusieurs années, voire rendue impossible, en raison de procédures juridiques. Pour que les trains puissent circuler en toute sécurité, ils doivent faire l'objet d'une maintenance régulière dans les ateliers. BLS a donc besoin de capacités supplémentaires. Par conséquent, il planifie désormais la transformation et la construction de ses ateliers actuels à Oberburg près de Berthoud.

Malgré l'implication du canton de Berne, des communes, des riveraines et riverains, ainsi que de spécialistes environnementaux dans son projet de construction de nouveaux ateliers à Chliforst Nord, BLS se heurte toujours à une opposition très forte, et ce même après des années de planification. Daniel Schafer, CEO de BLS, a étudié la situation durant les premiers mois de son mandat: «Je veux lever le blocage. Nous ne voulons plus faire du surplace et souhaitons commencer au plus vite la construction de nos ateliers. C'est le seul moyen pour nous de disposer de trains suffisamment opérationnels pour notre clientèle dans les années à venir.»

### BLS veut éviter un arrêt des trains

Faute de capacités supplémentaires au niveau des ateliers, des problèmes se poseront à partir de 2027, avec une maintenance susceptible d'être retardée pour un tiers des trains de BLS. En ajoutant à cela le fait que les procédures judiciaires qui se profilent risquent de retarder la construction de nouveaux ateliers à Chliforst Nord pendant des années, voire la rendre impossible, le risque d'un arrêt est trop important. BLS entend prévenir cette situation.

### BLS planifie la transformation et la construction des ateliers d'Oberburg



C'est pour cette raison que BLS a pris la décision de suspendre la planification d'une construction nouvelle à Chliforst Nord pour se consacrer à la transformation et à la construction des ateliers à Oberburg. Ces derniers existant depuis 1977, BLS est un employeur important dans la région. Le site fait partie d'une zone industrielle et se situe sur le réseau ferroviaire de BLS. Le dialogue a d'ores et déjà été lancé avec les communes, les

responsables politiques, les propriétaires fonciers et les a des offices. Stefan Berger, maire de Berthoud: «La ville soutient les plans de BLS. Ils permettront de perpétuer l'histoire de Berthoud en tant que «site ferroviaire», mais aussi de maintenir les postes de travail et d'en créer de nouveaux.» Dès la seconde moitié de l'année passée, le groupe socialiste de la ville de Berthoud



a demandé au conseil municipal de rencontrer des responsables de BLS pour examiner les possibilités d'étendre les ateliers d'Oberburg étant donné les incertitudes liées au site de Chliforst Nord. Le conseil municipal a accepté le mandat lors de sa réunion de décembre. Le projet à Chliforst Nord restera gelé jusqu'à ce que BLS ait intégralement clarifié la possibilité de mettre en œuvre la transformation et la construction à Oberburg. L'élaboration du projet à Oberburg se poursuivra jusqu'à fin 2023. Ensuite, il devra être présenté à l'Office fédéral des transports pour approbation. Les travaux pourraient débuter en 2026 à Oberburg. Selon les premières estimations, les coûts de transformation et de construction des ateliers à Oberburg devraient s'élever à environ 200 millions de francs.

## 5. Nouveau système salarial pour CFF Cargo

À l'issue de trois cycles de négociation, l'Association des cadres et les autres partenaires sociaux ont renégocié avec CFF Cargo le nouveau système salarial similaire à celui des CFF. CFF Cargo reprend les résultats presque à l'identique. Le nouveau système salarial sera introduit au 1<sup>er</sup> juin 2022, en même temps que celui des CFF, et s'appliquera au personnel relevant de la CCT de CFF Cargo. L'Association des cadres, pour qui cette étape était essentielle, se félicite de cette issue.

L'Association des cadres se réjouit que CFF Cargo SA continue de faire cause commune avec CFF SA en ce qui concerne le système salarial. En effet, nous avons obtenu que ce nouveau système salarial soit également appliqué à CFF Cargo. Des améliorations induites par le marché sont introduites pour les cadres et les cadres spécialistes. En outre, les partenaires sociaux ont convenu que des négociations sur d'éventuelles prestations pécuniaires supplémentaires seront entamées au cours du premier semestre 2022, en relation avec les nouvelles classifications des profils professionnels de la production.

### Aperçu des résultats des négociations

La **progression salariale** s'oriente désormais sur une «ligne idéale», comprise entre la valeur de base et le salaire maximal. La corrélation directe entre l'évaluation du personnel (lettres A à E) et l'évolution du salaire est supprimée. Par conséquent, un dialogue régulier au sens d'un entretien de développement doit s'établir entre les supérieur·e·s et les collaboratrices et collaborateurs.

### Nouveau système salarial avec augmentations garanties

La décision concernant la progression salariale repose désormais davantage sur les cadres. Ceux-ci disposent d'un budget pour l'équipe, composé de parts budgétaires individuelles. Ces parts sont calculées en fonction de la position du salaire individuel dans la plage de salaire et de l'expérience. La prestation individuelle et le comportement ne sont donc pas encore pris en compte à ce stade. Selon le niveau d'exigence, ces parts budgétaires sont garanties intégralement ou partiellement pour les augmentations salariales.

Niveau d'exigence NE	Part garantie
NE A à D	100%
NE E à H	65%
À partir du NE I	20%

La part «garantie» signifie que celle-ci est en principe reprise comme une mesure salariale fixe; elle ne peut être réduite qu'en cas de prestation insuffisante ou de mauvais comportement. Les cadres doivent motiver leurs décisions. Ils répartissent le reliquat du budget de l'équipe entre les collaboratrices et collaborateurs en fonction de leur prestation individuelle et de leur comportement.

### **Budget spécial**

Les cadres peuvent demander des moyens supplémentaires issus d'un budget spécial pour récompenser les excellentes prestations de leurs collaboratrices et collaborateurs. La part unique liée à la prestation, appliquée jusqu'ici aux évaluations A et B (PUP), n'existe plus.

### **Entretiens annuels sur les salaires**

Les cadres communiquent et discutent des augmentations définitives avec leurs collaboratrices et collaborateurs dans le cadre d'un entretien individuel avant la négociation salariale en mai.

### **Transparence salariale**

Les collaboratrices et collaborateurs savent où se situe leur salaire par rapport à la «ligne idéale».

### **Intégration de la grille de salaire des mécanicien·ne·s de locomotive**

La grille de salaire du personnel des locomotives est intégrée dans la grille de salaire de base, ce qui simplifie le système salarial. En outre, les mécanicien·ne·s de catégorie B bénéficient d'une progression salariale accélérée. Ainsi, CFF Cargo tient compte des conditions qui règnent sur le marché du travail.

### **Relèvement des grilles de salaires du niveau d'exigences I**

Afin de mieux tenir compte des conditions du marché, la grille de salaire à partir du niveau d'exigences I est légèrement relevée. Le recrutement aux fonctions concernées s'en trouve ainsi grandement facilité.

### **Transfert vers le nouveau système salarial**

Le salaire actuel de chaque collaboratrice et collaborateur sera transféré tel quel vers le nouveau système. Les garanties salariales actuelles sont maintenues pour autant qu'elles ne sont pas intégrées dans le salaire en raison de l'augmentation des grilles de salaires.

### **Plus aucun salaire en dessous de la valeur de base**

La rémunération de toutes les nouvelles recrues se situe dans la plage de salaire.

### **Moyens nécessaires pour financer l'évolution du salaire**

Le montant total des moyens (y c. budget spécial) dédiés à l'évolution des salaires est, comme à l'accoutumée, négocié avec les partenaires sociaux. Le nouveau système salarial doit aussi être doté de moyens suffisants pour pouvoir financer la progression salariale dans 20 ans.

### **Prochaines étapes**

D'ici à son introduction en juin 2022, CFF Cargo et les partenaires de négociation communiqueront progressivement des informations détaillées sur le nouveau système salarial.

Les premières mesures salariales selon le nouveau processus s'appliqueront en mai 2023. En cas de questions, n'hésitez pas à contacter Markus Spühler et Heinz Wiggenhauser.

## 6. SBB Cargo International SA

---

### Augmentation de salaire individuelle

Le climat de tension qui continue de régner sur les marchés internationaux contraint SBB Cargo International à la plus grande vigilance afin de maîtriser ses coûts. Nonobstant, l'entreprise tient à récompenser les bonnes prestations que son personnel a fournies dans des conditions de travail difficiles tout au long de cette année complexe.

Les partenaires sociaux ont convenu de consacrer 0,6% de la masse salariale à la progression de l'expérience sous la forme d'augmentations de salaire individuelles en 2022.

### Adaptation des droits aux vacances à partir de 2022

La direction a décidé avec les partenaires sociaux de supprimer la réduction d'un jour des droits aux vacances convenue en 2018 et ce, pour l'ensemble du personnel engagé selon la **CCT et le CO**.

La disposition de l'avenant à la CCT du 4 septembre 2018 portant sur le changement de caisse de pension qui, jusqu'au 31 décembre 2028, réduisait le droit aux vacances **d'un jour** est abrogée au 1<sup>er</sup> janvier 2022. Ainsi, les droits aux vacances à partir de 2022 correspondent à nouveau à la CCT.

### Poursuite des négociations sur la CCT

À l'issue de longues négociations, les adaptations convenues ont été consignées dans un procès-verbal de décisions fin 2021. Le Syndicat suisse des mécanicien-ne-s de locomotive et aspirant-e-s VSLF a finalement refusé d'approuver le procès-verbal et, partant, l'adaptation de la CCT. Actuellement, une conférence des présidents de la communauté de négociation cherche des solutions. La CCT actuelle n'étant pas limitée dans le temps, elle reste applicable jusqu'à nouvel ordre.

### Appréciation de l'Association des cadres

L'ACTP est satisfaite de l'issue des négociations salariales: outre l'allocation de 0,6% de la masse salariale aux augmentations de salaire individuelles, les partenaires sociaux ont également négocié un jour de vacances «supplémentaire», lequel correspond à environ 0,4% de la masse salariale. Ces deux mesures répondent aux souhaits du personnel de SBB cargo International portant sur une amélioration financière et une hausse du temps de repos.

En revanche, nous ne sommes guère satisfaits de l'état actuel des négociations sur le développement de la CCT actuelle. En dépit du temps investi et des nombreuses réunions organisées, une association de la communauté de négociation (CN) a décidé de se retirer. L'Association des cadres souhaite toujours que les négociations aboutissent et reste ouverte à la poursuite des discussions au sein de la CN.

## 7. Nouvelles halles de réparation CFF dans le faisceau de voies

**Les trains des CFF doivent être entretenus en continu. Deux nouvelles halles permettent désormais de reprofiler les roues usées près du pont Duttweiler à Zurich.**

Pour que les trains roulent sans encombre et de manière parfaitement fluide, leurs roues sont reprofilées tous les 200 000 à 400 000 km. Dans la zone d'entrée en gare de Zurich, près du pont Duttweiler, des spécialistes effectuent le reprofilage des essieux des trains voyageurs au sein du nouveau «centre de profilage des roues» (RBZ) construit au milieu du faisceau de voies. Le «tour en fosse» de 45 tonnes installé l'année dernière joue en cela un rôle central, comme l'ont annoncé les CFF début mars.



La nouvelle installation permet de profiler jusqu'à 20 essieux par jour, sans devoir les démonter au préalable. Le reprofilage consiste à usiner la surface de la roue jusqu'à l'élimination des méplats et l'obtention d'un roulement en douceur.

Un essieu peut faire l'objet de trois à cinq traitements de la sorte avant de devoir être remplacé, comme indiqué dans le communiqué. Afin de planifier le processus

aussi précisément que possible, on profite du lavage extérieur des rames pour mesurer régulièrement les essieux et contrôler leur usure avec une précision de deux dixièmes de millimètre.

### Nouvelle halle de réparation: construction préfabriquée en bois

Juste en face du RBZ, une autre halle a été mise en service presque au même moment. Le bâtiment long de 130 mètres constitue une grande première aux CFF, car il a été entièrement construit en l'espace de six semaines seulement à partir d'éléments préfabriqués en bois. Depuis le dernier changement d'horaire, des réparations de petite envergure y sont effectuées sur des compositions du réseau express régional zurichois, mais aussi sur des composants de trains complets, par exemple des pantographes, des atelages ou des batteries. La halle est équipée d'une grue à portique, de fosses pour effectuer des réparations sous les véhicules et de plates-formes pour les travaux sur toiture.



## 8. SOB: l'ancienne CCT reste en vigueur

---

À la SOB, les négociations sur la CCT n'ont guère abouti. Tandis que la SOB et Transfair ont soutenu le résultat des négociations, le SEV et le VSLF l'ont rejeté.

La symétrie des sacrifices est systématiquement invoquée. En revanche, **pas un mot** sur les réorganisations, le gel des embauches et les mesures complémentaires de baisse des coûts soutenues par l'ensemble du personnel.



Conclusion: la CCT actuelle reste en vigueur, avec tous ses avantages mais aussi ses inconvénients, également pour les collaboratrices et collaborateurs.

### L'avis de l'Association des cadres

Certaines catégories professionnelles sont surreprésentées dans la communauté de négociation de la SOB et ont pesé excessivement dans les négociations. Si l'Association des cadres était également membre de la CN, les cadres notamment seraient mieux représentés.

Appel aux cadres de la SOB: adhérez à notre association pour éviter que cela ne se reproduise à l'avenir. Nous veillerons à faire entendre votre voix! Vous trouverez des informations détaillées sur l'Association des cadres et la qualité de membre sur notre site Internet → <https://kvoev-actp.ch/fr/>.

## 9. L'OFT limite l'interprétation des prescriptions en matière de subventions

---

Il existe une marge d'appréciation concernant la mise en œuvre de certaines prescriptions relevant du droit des subventions. L'OFT a désormais élaboré des directives sur différents points importants, afin d'aider les entreprises de transport à interpréter les prescriptions. L'office concrétise ainsi une mesure supplémentaire à la suite de « l'affaire CarPostal ».

L'OFT élabore des directives pour aider les entreprises de TP à interpréter correctement certaines dispositions du droit des subventions.

Jusqu'à présent, l'Office fédéral des transports (OFT) répondait au cas par cas aux demandes liées à l'interprétation correcte des prescriptions relevant du droit des subventions. Depuis « l'affaire CarPostal », les entreprises de transport souhaitent recevoir de l'OFT des instructions précises et systématisées concernant l'interprétation des prescriptions relevant du droit des subventions. C'est pourquoi l'OFT élabore, avec le concours des cantons et des entreprises de transport, une « guidance » regroupant une série de directives sur les différents thèmes qui nécessitent une aide à l'interprétation.



Les premières directives sont désormais prêtes à être mises en consultation auprès des milieux concernés. La directive sur les prix des services fournis au sein d'un groupe est déjà en consultation. Dans les prochaines semaines, les directives sur les réserves latentes, sur la structure minimale des calculs pour les comptes prévisionnels et effectifs ainsi que sur le financement des investissements dans des installations de transport à câbles indemnisées feront également l'objet d'une consultation externe. Après la mise au net, les directives seront publiées sur le site internet de l'OFT et les entreprises concernées seront informées.

### Autres directives en préparation

Des directives sur d'autres thèmes, comme l'imputabilité des coûts dans le transport régional de voyageurs et dans l'infrastructure ou sur les recettes et les activités annexes, sont en cours d'élaboration. La guidance respectivement les directives doivent être appliquées par toutes les entreprises de transport actives dans des secteurs subventionnés, c'est-à-dire le transport régional de voyageurs, l'infrastructure ferroviaire ou d'autres offres de transport commandées.

La guidance respectivement les directives complètent les autres mesures mises en œuvre par l'OFT suite à « l'affaire CarPostal ». Il s'agit par exemple de la précision ou de l'adaptation de certaines dispositions légales ou d'un nouveau circuit de controlling. Grâce à ces adaptations, la Confédération s'assure qu'elle est en mesure d'accompagner au mieux les entreprises dans leur mission d'utiliser les subventions conformément à la loi.

## 10. Pas de plafonnement des salaires pour les CFF, Swisscom et consœurs: le Conseil des États enterre la réforme

---

**Les cadres et les membres des conseils d'administration des entreprises proches de la Confédération ne verront pas, pour l'heure, leur salaire plafonné. Le Conseil des États a sonné le glas de la réforme prévue.**

Ces dernières années, les salaires des cadres des entreprises proches de la Confédération se sont retrouvés à plusieurs reprises sous le feu des critiques. C'est le salaire de l'ancien chef des CFF, Andreas Meyer qui a perçu jusqu'à plus d'un million de francs, qui a sans doute suscité le plus grand mécontentement. Le monde politique s'intéresse à la question depuis des années.

Pour autant, il n'y aura pas de plafonnement des salaires des cadres des entreprises proches de la Confédération. La demande est restée lettre morte au Conseil des États. La Chambre basse s'oppose à une révision de la loi. Après son second refus mercredi, la réforme n'est plus à l'ordre du jour.

Cette décision est un échec pour le Conseil national, qui exigeait, jusqu'au bout, le plafonnement des salaires. Si le CEO des CFF ne sait pas ce qu'est la décence, il faut «le lui apprendre par voie législative», a fait remarquer en décembre le porte-parole de la commission Gerhard Pfister (Le

Centre/ZG), avec son sens habituel de la formule. L'opinion publique ne comprend pas ces indemnités très élevées.

### Une politique salariale déjà modérée

Le Conseil des États porte un regard plus pragmatique. La majorité considère qu'un plafond salarial n'est pas la bonne solution. Un plafonnement rigide n'a aucun sens, a expliqué Stefan Engler (Le Centre/GR) au nom de la commission. La situation est trop différente d'une entreprise à l'autre. De l'avis de la majorité, cela créerait de fausses incitations. Dans certaines entreprises, les salaires pourraient même augmenter.

Pour le Conseil des États, un non à un plafonnement ne signifie pas pour autant un «blanc-seing» ou une «carte blanche» aux excès salariaux. Ces dernières années, le Conseil fédéral s'est distingué par une politique salariale modérée en n'augmentant pas les salaires, voire en les diminuant dans certains cas, a-t-on entendu. La majorité ne voit donc pas de nécessité d'agir.

Le Conseil des États n'est pas le seul à être sceptique. Le Conseil fédéral s'oppose lui aussi à cette demande, arguant qu'il dispose déjà d'instruments appropriés pour piloter la rémunération des cadres supérieurs et prendre des mesures correctives si nécessaire. Une réglementation légale des salaires maximum n'est donc pas opportune.

### Swisscom aurait été en première ligne

La révision a été déclenchée par une initiative parlementaire de l'ancienne conseillère nationale Susanne Leutenegger Oberholzer (PS/BL). Concrètement, il s'agissait de plafonner à un million de francs le salaire des membres de conseils d'administration et des cadres, et d'interdire les indemnités de départ. Les entreprises concernées auraient été, entre autres, les CFF, Skyguide, la SUVA, la SSR, Swisscom et La Poste.

Toutefois, la principale concernée par le plafonnement des salaires aurait été Swisscom. En tant que société anonyme cotée en bourse, elle n'est pas soumise aux dispositions de l'ordonnance sur les salaires des cadres.

## 11. RAlpin SA – L'autoroute ferroviaire

---

Réjouie et confortée par le soutien de la Commission des transports du Conseil national dans le cadre de la consultation en cours, RAlpin se prépare à poursuivre l'exploitation de l'autoroute ferroviaire jusqu'en 2028.

La décision proposée par le Conseil fédéral, avec le cadre financier et les modifications législatives qui vont de pair, est centrale, équilibrée et pertinente.

Avec l'autoroute ferroviaire, ce sont chaque jour plus de cinq kilomètres d'embouteillages en moins sur le réseau routier fortement sollicité. En outre, elle offre à la branche des transports une solution de chargement flexible, notamment pour les transports de moyenne distance aux délais particulièrement contraints.



Ainsi, l'année dernière, 17% de tous les camions acheminés étaient chargés de denrées alimentaires. Pour pouvoir les transporter en trafic combiné non accompagné à partir de la fin de la décennie en cours, il faudra investir dans des aménagements infrastructurels et des installations de trafic marchandises côté rail, et continuer à renforcer et à promouvoir le transfert du trafic vers le rail.

## 12. CFF : Manœuvrer avec des batteries

Les situations d'exploitation sans courant de ligne de contact, telles qu'elles se produisent également dans le trafic de manœuvre, représentent un défi particulier dans le contexte de la stratégie climatique des CFF. Ils ont maintenant examiné s'il était réaliste, aux niveaux technique et financier, d'équiper les locomotives de manœuvre électriques Ee 922 d'une batterie. Or cet examen a montré qu'il n'y a pas d'obstacles techniques insurmontables, mais que la transformation du prototype coûterait beaucoup plus cher que prévu.

Les Ee922 sont des locomotives électriques utilisées pour l'entretien et la production ferroviaire. Dans le cadre de l'entretien, elles servent à déplacer le matériel roulant qui se trouve dans les usines et dans les installations de service. Dans la production ferroviaire, elles sont utilisées pour les manœuvres et pour rallonger les trains de voyageurs aux heures de pointe et les raccourcir en dehors de celles-ci. Elles sont particulièrement bien adaptées pour être équipées de batteries, et ce, pour diverses raisons.

Ainsi, premièrement, les véhicules ont environ 12 ans, ce qui est encore jeune dans le contexte ferroviaire ; ils sont encore en début de vie et à la pointe de la technologie. Deuxièmement, le parc de 25 véhicules est relativement important. Troisièmement, les véhicules permettent une traction multiple : comme deux véhicules couplés peuvent déplacer des charges nettement plus lourdes, une locomotive transformée pourrait donc être utilisée de manière plus flexible. Et quatrièmement, les véhicules offrent un espace suffisant pour accueillir les batteries et d'autres composants. Étant donné que les rames automotrices remplacent de plus en plus les

compositions classiques, les Ee922 seront de plus en plus disponibles. C'est pourquoi, cinquièmement, les locomotives électriques à batterie pourraient remplacer les locomotives diesel sans devoir être elles-mêmes remplacées.

Initialement, les CFF visaient une exploitation du dernier kilomètre. La phase d'étude du projet a révélé que les batteries permettraient de faire bien plus, c'est-à-dire couvrir non seulement de courts trajets, mais aussi des missions d'un voire de plusieurs jours. Ce projet est pour l'instant abandonné en raison de l'importance inattendue des coûts.

Comme des synergies avec d'autres projets d'interfaces ne justifient pas la transformation d'un point de vue économique, les CFF ont décidé de suspendre le projet et de se concentrer sur d'autres projets d'électrification.

### 13. Rails silencieux: réduire le bruit du trafic ferroviaire

---

Pour réduire le bruit ferroviaire pour les riverains, il n'y a pas que les parois antibruit ou les systèmes de roues et de freins plus silencieux qui conviennent. Un élément discret situé sous les voies est une source d'espoir pour un trafic ferroviaire plus silencieux selon une équipe de chercheurs soutenue par l'Empa.

Le bruit est nocif et le bruit du chemin de fer ne fait pas exception. Des centaines de millions de francs ont déjà été investis dans des parois antibruit, des systèmes de freinage plus silencieux et d'autres mesures visant à protéger au moins 80% de la population suisse contre les émissions sonores d'ici 2025. Mais avec l'augmentation constante du trafic ferroviaire, il reste encore beaucoup à faire.



Pour réduire encore l'impact, les chercheurs de l'Empa et de la Haute école d'économie et d'ingénierie du canton de Vaud, sous la direction de l'EPF de Lausanne, misent sur un élément discret du système ferroviaire: les «rail pads» en plastique élastique, qui sont insérés entre les rails et les traverses en béton. Ils servent à protéger les voies très sollicitées, composées de ballast compacté et de traverses en béton, en permettant aux rails de bouger de façon minimale, comme une corde de guitare que l'on presse sur la touche en plusieurs points à la fois. Mais c'est précisément cette absence de

vibrations qui rend le «bruit» du rail plus fort, et ce bruit est le facteur décisif à des vitesses fréquentes comprises entre 60 et 160 km/h.

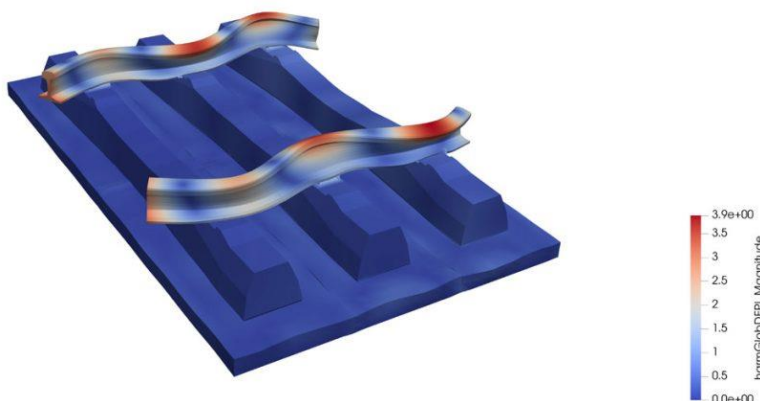
## Un matériau composite sur mesure

En Suisse, les coussinets de rail sont généralement fabriqués en plastique dur, l'éthylène-acétate de vinyle (EVA). Il est vrai qu'un matériau plus souple protégerait encore mieux la voie, mais ce serait au prix d'une pollution sonore plus élevée. Un dilemme que l'équipe mandatée par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) entend résoudre avec un matériau composite. L'idée: enveloppe rigide, noyau mou. Plus précisément: une coque en EVA et un noyau en polyisobutylène (PIB), un matériau souple, dont l'amortissement est précisément adapté à la gamme de fréquences allant d'environ 200 à 2000 hertz, dans laquelle les vibrations sont particulièrement bruyantes.

Un territoire inexploré, en d'autres termes. C'est pourquoi les experts ont conçu des dizaines de variantes: des structures sandwich composées de couches plates avec et sans «couvercle» en EVA. Des remplissages de PIB en forme de zigzag, des surfaces avec des incisions et toutes sortes d'autres choses. Pour découvrir en laboratoire l'effet de chaque type de construction, un travail préliminaire élaboré a été nécessaire.

L'interaction complexe entre les rails, les traverses et le ballast a été simulée par une «cellule à trois traverses»: un morceau de rail d'un peu moins de deux mètres de long, équipé d'un «shaker» qui génère des fréquences définies et d'une sonde qui mesure l'intensité sonore. Bien que cette cellule de mesure ne reproduise pas le comportement réel d'une voie ferrée, elle permet des comparaisons précises dans différentes conditions.

Parallèlement, les chercheurs dirigés par Bart van Damme du département «Acoustique/Réduction du bruit» de l'Empa ont développé une simulation du système à l'aide de la méthode des éléments finis qui correspondait bien aux résultats des expériences: la base pour finalement extrapoler le comportement à une voie ferrée plus longue. Avec ces outils de travail, les chercheurs ont examiné de près la conception de leurs coussinets de rail. Résultats: selon Bart van Damme, les structures en sandwich, qui peuvent être facilement pliées en raison des encoches, ne convenaient pas pour protéger le lit de la voie et réduire le bruit en même temps. Le remplissage PIB en zigzag n'a pas plus apporté d'avantages. La meilleure solution s'est avérée être un PIB à plus de 50%, inséré dans une «coque» en plastique EVA plus dur.



## Tests sur des parcours réels

Une structure simple en somme, présentant des avantages réels pour les tests qui auront lieu sur une ligne ferroviaire à Nottwil à partir de mars prochain.



## 14. Le potentiel des lunettes intelligentes sous la loupe des CFF

**De quelle manière les lunettes intelligentes peuvent-elles être utiles au personnel du service extérieur, par exemple dans le cadre de la maintenance de machines complexes, telles que les éoliennes ou les oléoducs, ou encore l'infrastructure ferroviaire des CFF?**

Pour répondre à cette question, les CFF, le fabricant de lunettes intelligentes Realwear et Augment IT se sont rencontrés à Zurich. Augment IT est pour ainsi dire une start-up interne du développeur de logiciels zurichois Netcetera, spécialisée dans les solutions de réalité augmentée et virtuelle. Devant une trentaine d'invité·e·s, les trois entreprises ont présenté, à partir de l'exemple de la maintenance des machines, ce à quoi pourrait ressembler le travail quotidien de demain.

### Possibilités offertes par les lunettes intelligentes de Realwear

La démonstration a essentiellement porté sur les lunettes intelligentes Navigator 500 de Realwear. Celles-ci fonctionnent de manière autonome et ne nécessitent aucune connexion à un PC. Elles sont équipées d'un haut-parleur, d'un microphone, d'une caméra et d'un écran placé devant l'œil droit. Les utilisatrices et utilisateurs peuvent ainsi, par exemple, communiquer par téléphone avec des expert·e·s qui leur affichent simultanément des aides sur l'écran. Comme on ne voit pas à travers l'écran (comme c'est le cas avec les lunettes HoloLens) et que l'on continue à voir ce qui nous entoure, on parle plutôt de réalité assistée que de réalité augmentée ou virtuelle.



La réduction du bruit fonctionne jusqu'à un volume de 100 décibels, a expliqué Frédéric Plasson, directeur régional Alps & Eastern Europe chez Realwear. Cela signifie que la visiophonie devrait fonctionner sans problème même dans des entrepôts de machines très bruyantes. L'appareil fonctionne par commande vocale. Pour lancer une application, par exemple, il suffit d'en prononcer le nom.

Par ailleurs, l'appareil, qui coûte environ 2000 euros, est très robuste. On peut ainsi le laisser tomber d'une hauteur de deux mètres sur du béton sans qu'il ne soit endommagé. Lors de la démonstration, Frédéric Plasson s'est même tenu debout sur l'appareil, qui a parfaitement fonctionné par la suite. L'appareil peut être utilisé à des températures allant de moins 20 à plus 50 degrés. La batterie tient six heures en cas d'utilisation intensive et jusqu'à dix heures en cas d'utilisation normale. En outre, elle peut être remplacée en cours d'utilisation; une deuxième batterie intégrée permet de prendre le relais jusqu'au remplacement.

Realwear développe actuellement une caméra et un écran modulaires. Le fabricant propose déjà une caméra thermique comme alternative. Frédéric Plasson souligne que l'appareil bénéficie toujours du niveau de protection IP66, même si la caméra n'est pas connectée.

## Comment les CFF testent les lunettes intelligentes

La maintenance de l'infrastructure pose un défi aux CFF. «Face à la complexité croissante des installations et des processus d'exploitation ferroviaire, les CFF doivent s'intéresser de près à la question du transfert des connaissances», a déclaré Günhan Akarçay, responsable du centre de compétences Extended Reality aux CFF.

Cela est d'autant plus important que les jeunes collaboratrices et collaborateurs passent désormais rarement toute leur carrière professionnelle auprès d'un seul employeur et sont plus souvent amenés à changer de travail. Il peut en résulter une perte de connaissances spécifiques dans certains domaines. En revanche, si une entreprise parvient à conserver son savoir-faire, par exemple à l'aide de la technologie AR, cela lui permet de lutter contre une éventuelle fuite des cerveaux.

«Quelle aide la réalité assistée peut-elle apporter?», a demandé Günhan Akarçay avant de répondre sans attendre à cette question purement rhétorique. Selon lui, la réalité augmentée est utile dans trois domaines. Dans le domaine de la formation, elle pourrait aider à expliquer un cours théorique complexe de manière intuitive et claire. Dans le domaine de la maintenance des machines, elle pourrait guider l'utilisatrice ou l'utilisateur pas à pas. Et enfin, dans le cadre de la levée de dérangements, elle pourrait être utilisée pour une assistance à distance. Elle permettrait ainsi de gagner en efficacité avec des spécialistes qui pourraient intervenir partout en Suisse en cas de dérangements.

## L'avis des collaboratrices et collaborateurs sur les lunettes intelligentes

Dans ce type de projets, l'acceptation par le personnel est primordiale pour les CFF. Pour les projets pilotes, les CFF misent sur les «Early Adopters», c'est-à-dire les personnes qui testent volontiers ces technologies.

Reto Grob, Managing Director d'Augment IT, a repris les thèmes de la formation et de l'acceptation dans son discours. Il a également souligné l'un des avantages de la maintenance à distance assistée par rapport au «seul» personnel formé: «mind the gap to reality».

La formation se déroule en effet dans une salle de formation. Or le travail réel s'effectue bien plus tard et dans un tout autre lieu. Les collaboratrices et collaborateurs doivent alors faire appel à des connaissances spécialisées qu'ils ont acquises il y a peut-être longtemps déjà et dans un autre cadre. Avec les lunettes intelligentes, ces connaissances sont présentes instantanément et directement sous les yeux.

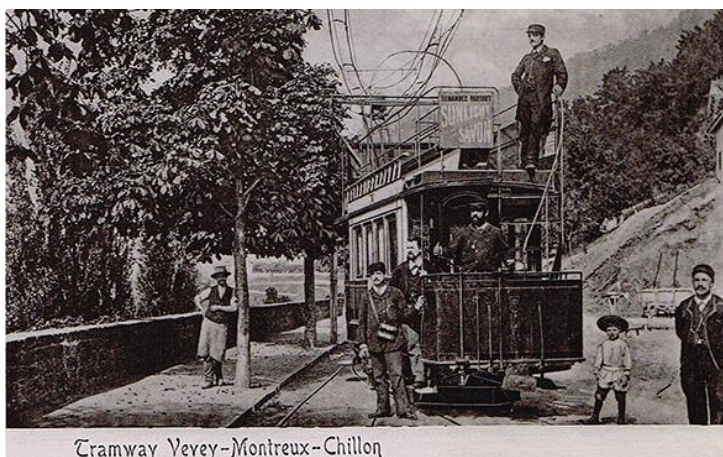
Reto Grob est convaincu que «cette technologie n'est pas un phénomène de mode éphémère, mais qu'elle va monter en puissance et s'installer durablement». La seule question est de savoir quand. Son acceptation est déjà en forte hausse depuis ces dernières années. Les fabricants lancent constamment de nouveaux appareils améliorés et, par conséquent, l'acceptation ne peut que continuer d'augmenter.

## 15. Les chemins de fer, pionniers de l'électrification des transports

---

Il y a 175 ans, le « Spanisch-Brötli-Bahn » était le premier train à circuler en Suisse. Dans le présent article, il est question de l'électrification du système. En optant pour l'électricité, les chemins de fer ont misé tôt sur une source d'énergie moderne et disponible en Suisse.

Alors qu'à l'époque de leur fondation, les chemins de fer fonctionnaient encore au charbon, le tramway Vevey-Montreux-Chillon (VMC) a été le premier chemin de fer à traction électrique à être mis en service en Suisse en 1888. D'autres chemins de fer à voie étroite ont suivi progressivement. En 1901, lors de l'assemblée générale de l'Association suisse des électriciens, il a été proposé d'examiner également l'électrification des chemins de fer à voie normale.



D'après la commission d'étude pour une exploitation ferroviaire électrique, qui a vu le jour plus tard, l'initiateur de cette proposition était principalement guidé par la nécessité de rendre notre pays moins dépendant des pays producteurs de charbon et d'offrir un nouveau champ d'activité à l'industrie électrotechnique suisse. En 1912, la commission d'étude elle-même avançait comme principal motif dans son rapport à la direction générale des CFF l'utilisation des forces hydrauliques nationales au lieu du charbon étranger et, si possible, une réduction du prix de l'exploitation. Dès 1906 puis 1913, les différentes sections électrifiées de l'axe du Loetschberg-Simplon ont été mises en service.

La pénurie de charbon durant la Première Guerre mondiale a donné une nouvelle forte impulsion à l'électrification. En 1920, le chemin de fer du Saint-Gothard a été mis en service sous forme électrifiée et plus de la moitié des lignes des CFF ont été converties à l'électricité en 1928.

### Plusieurs effets positifs

L'électrification précoce des chemins de fer en Suisse s'est révélée judicieuses sur plusieurs plans :

- ❑ Elle garantissait à long terme l'alimentation en énergie à partir de sources nationales, ce qui reste aujourd'hui encore un enjeu et une préoccupation majeure qui vont bien au-delà de l'exploitation ferroviaire.
- ❑ Elle a permis des progrès techniques et une augmentation des prestations du rail, qui est ainsi devenu plus efficient et plus compétitif. De plus, cela a permis de créer de nombreux emplois.
- ❑ Comme, hormis les CFF, de nombreux chemins de fer ont misé sur des partenariats avec des centrales électriques locales plutôt que sur leurs propres centrales, cela a donné des impulsions à l'électrification générale du pays.
- ❑ Les riverains des voies ferrées n'avaient plus à subir les émissions de fumée et de suie causées par les locomotives à vapeur, ce qui a joué en faveur du développement ferroviaire.
- ❑ Du point de vue actuel, l'électrification a également été une bonne décision pour la protection du climat, même si cet argument ne jouait aucun rôle à l'époque. Aujourd'hui, les objectifs climatiques sont le principal argument de promotion de la mobilité électrique. Par rapport au transport routier, le rail bénéficie d'environ un siècle d'avance à cet égard.

### Rôle moteur de la Suisse

Dès l'entre-deux-guerres, la Suisse a joué un rôle de premier plan grâce à l'électrification rapide

des chemins de fer, comparé aux autres pays. Pour des raisons militaires, une nouvelle vague d'électrification a eu lieu pendant la Deuxième Guerre mondiale. En un laps de temps extrêmement court, une nouvelle grande partie du réseau a été électrifiée. Cette électrification s'est poursuivie après la fin du conflit afin de prévenir une menace de chômage.

Il va de soi aujourd'hui que les trains circulent grâce à l'électricité. L'électrification des chemins de fer en Suisse n'est cependant pas encore tout à fait achevée. Dans le cadre du projet « Stratégie énergétique 2050 des transports publics », l'OFT soutient les efforts, notamment des CFF, pour électrifier les véhicules de service fonctionnant toujours au diesel.

## 16. Protection juridique MULTI – nouvelle brochure informative

---

En tant que membre d'Employés Suisse, vous bénéficiez automatiquement d'une protection juridique en matière de droit du travail et des assurances sociales. Avec la protection juridique MULTI, vous pouvez également compter sur un soutien juridique dans d'autres domaines de la vie quotidienne et profitez d'une protection juridique complète en matière de droit privé et de la circulation pour vous et votre famille.

### Vos avantages

- Prise en charge des frais jusqu'à 300 000 CHF (honoraires d'avocats, expertises, frais de justice et de procédure, indemnisation des parties, paiement anticipé des dépôts de garantie)
- Couverture mondiale pour les prétentions en dommages-intérêts
- Protection juridique mondiale Internet jusqu'à 50 000 CHF automatiquement incluse dans la couverture
- Couverture au niveau européen pour tous les autres domaines
- Prestations spéciales pour les victimes d'actes de violence
- Soutien juridique par des spécialistes
- Libre choix de l'avocat
- Prix imbattable: prime annuelle CHF 138.- / an

Plus de détails sur l'étendue des prestations et de la couverture [\*dans la nouvelle brochure.\*](#)

**coop** protection juridique  
tout simplement différente.

## 17. Les prestations pour nos membres – valent votre argent

Information détaillée et mises à jour continues sur \_\_\_.

Protection juridique ACTP	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Conseils et soutien gratuits</b> pour les membres de l'ACTP sur toutes les questions du droit du travail et des assurances sociales. <a href="https://kvoev-actp.ch/fr/prestations/conseil-juridique/">https://kvoev-actp.ch/fr/prestations/conseil-juridique/</a></li> </ul>
Protection juridique privée	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Coop Protection juridique MULTI</b>: Protection juridique circulation et privée, pour toute la famille vivant sous un même toit. <a href="https://kvoev-actp.ch/fr/prestations/protection-juridique-privee/">https://kvoev-actp.ch/fr/prestations/protection-juridique-privee/</a></li> </ul>
Caisses-maladie	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Conditions avec jusqu'à 20% de réduction de prime pour toute la famille pour l'assurance complémentaire.</li> <li>■ Nous recommandons <b>notre partenaire Atupri</b>. Seulement avec Atupri, vous pouvez même rester après votre 65ème anniversaire. <a href="https://kvoev-actp.ch/fr/prestations/caisse-maladie/">https://kvoev-actp.ch/fr/prestations/caisse-maladie/</a></li> </ul>
Mobilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Rabais de base de 12% pour <b>les voitures Volvo</b>, même plus avec les actions spéciales.</li> <li>■ Offre de flotte Audi MemberPlus: Les rabais pour <b>les voitures Audi</b>.</li> <li>■ Offre de flotte pour nos membres pour les <b>voitures Ford</b>. <a href="https://kvoev-actp.ch/fr/prestations/voitures/">https://kvoev-actp.ch/fr/prestations/voitures/</a></li> </ul>
Assurances de chose	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Zurich et Generali</b>: rabais de primes sur l'assurance ménage, responsabilité civile privée et voiture</li> <li>■ Assurance voyages et loisirs pour toute la famille valable dans le monde entier pour CHF 99 par an, en partenariat avec <b>l'EUROPÉENNE Assurances Voyages SA</b>. <a href="https://kvoev-actp.ch/fr/prestations/assurances/">https://kvoev-actp.ch/fr/prestations/assurances/</a></li> </ul>
Banque CLER	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Excellentes conditions auprès de <b>la Banque CLER</b>. <a href="https://kvoev-actp.ch/fr/prestations/produits-bancaire/">https://kvoev-actp.ch/fr/prestations/produits-bancaire/</a></li> </ul>





## 18. 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](mailto: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 courriel à [info@kvoev-actp.ch](mailto: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 !