



# Association des cadres des transports publics

Dans ce bulletin vous lisez :

- Nos manifestations : plus d'informations
- Parrainez un membre : Participez et gagnez des primes !
- Plus de trains étrangers sur les rails suisses ?
- Prochaines étapes d'extension du réseau ferroviaire

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

<b>Renseignements et informations</b>	Siège administratif	Tél. 079 223 05 25	<a href="mailto:info@kvoev-actp.ch">info@kvoev-actp.ch</a>
	Conseil juridique pour nos membres	Tél. 021 641 61 20	<a href="mailto:info.fr@cooprecht.ch">info.fr@cooprecht.ch</a>
<b>Comité central 2022 - 2024</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>
	Projets ACTP	Toni Büchler	<a href="mailto:info@tonibuechler.ch">info@tonibuechler.ch</a>
	Marketing, Communication & RP	Heinz Wiggenhauser	<a href="mailto:heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch">heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch</a>
	Politique sociale, Partenariat BLS, CT CO	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>Présidents des groupes régionaux</b>	Suisse Romande / Valais	Nicolas Steinmann	<a href="mailto:nicolas.steinmann@kvoev-actp.ch">nicolas.steinmann@kvoev-actp.ch</a>
	Plateau / Jura	René Knubel	<a href="mailto:rene.knubel@kvoev-actp.ch">rene.knubel@kvoev-actp.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,

### Les CFF, le BLS et la SOB poursuivent leur coopération en trafic grandes lignes jusqu'en 2029.

Le modèle de coopération, qui a largement fait ses preuves, sera reconduit pour la prochaine période de concession du trafic voyageurs grandes lignes. Les trois entreprises ferroviaires concernées, les CFF, le BLS et la SOB, ont élaboré à cet effet une convention de base avec le concours du DETEC (plus de détails dans *l'article 11 ci-dessous*).

L'ACTP salue la prolongation précoce de cette coopération entre les chemins de fer suisses. Il est également très encourageant de constater que le travail sur les détails de cette coopération est d'ores et déjà en cours. Cette décision est pleine de bon sens et juste. Une véritable coopération bénéficie à la clientèle, au propriétaire et, bien évidemment, aux collaboratrices et collaborateurs. Heureusement, l'utopie selon laquelle le marché et la concurrence devraient également régir le trafic voyageurs grandes lignes n'est plus d'actualité.

### Avenir du fret ferroviaire

Le Conseil fédéral entend développer le trafic marchandises en tenant compte des objectifs de la politique énergétique et climatique ainsi que de l'importance du transport ferroviaire pour la sécurité de l'approvisionnement du pays. Dans cette optique, il a mis deux variantes en consultation, dont la première prévoit des conditions-cadres modernisées pour le fret ferroviaire, avec un soutien financier conséquent de la Confédération.

Nous ne pouvons qu'approuver cette initiative, au vu de l'importance actuelle et future du transport ferroviaire de marchandises, tant pour l'économie que pour l'environnement. Par conséquent, nous soutenons la variante proposée par le Conseil fédéral afin de renforcer durablement le transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire national, et en particulier le trafic par wagons isolés.

### Avons-nous votre adresse électronique ?

Nous invitons vivement toutes les personnes ne nous ayant pas encore indiqué leur adresse électronique à le faire pour ne plus recevoir nos communications par la Poste. Vous serez ainsi informé-e au plus proche de l'information. Il vous suffit d'envoyer un court message à [info@kvoev-actp.ch](mailto:info@kvoev-actp.ch). Nous vous remercions par avance.

### Assemblée des délégués

Notre 24<sup>e</sup> Assemblée des délégués aura lieu le 10 mai 2023 au WylerPark CFF à Berne et sera suivie de l'intervention de Daniel Novak, responsable Grands projets de flotte Voyageurs, « Pas à pas: de la stratégie au projet concret ». J'espère vous y retrouver nombreuses et nombreux.

### « Les membres recrutent des membres » : primes à la clé

Les mois de décembre 2022 et janvier 2023 ont été extraordinaires. Le nombre de nouveaux membres de l'ACTP a atteint un niveau record. Un grand merci pour votre participation et pour la confiance que vous nous témoignez.

Nous souhaitons continuer sur cette lancée. Dès le 22 mars et jusqu'au 30 juin 2023, nous renouvelons l'opération « Les membres recrutent des



membres ». Les parrains et marraines bénéficient d'une prime pour chaque membre recruté. L'ACTP offre au nouveau membre la cotisation jusqu'à la fin de l'année.

### Ensemble, nous sommes plus forts – merci de votre soutien – participez à nouveau.

Nous avons remanié la dernière page de ce bulletin spécialement pour cette opération. Elle reprend **les principales informations sur l'ACTP** et propose un lien vers la page d'inscription et le code QR correspondant. N'hésitez pas à montrer cette page du bulletin à vos collègues et aidez-nous ainsi à gagner de nouveaux membres.

Retrouvez tous les détails de l'opération dans *[l'article 2 ci-dessous](#)*

### L'Association des cadres des transports publics fête ses 25 ans.

En novembre, nous célébrerons le 25<sup>e</sup> anniversaire de l'ACTP. Vous aurez peut-être déjà vu notre logo d'anniversaire sur la page de garde du bulletin. Nous sommes actuellement en pleine préparation pour cet événement. Le thème central sera : « **Partenariat social, aujourd'hui et aussi demain** ». Nous vous tiendrons régulièrement informé·e·s à ce sujet.



Un grand merci pour votre flexibilité, votre compréhension et votre confiance en ces temps difficiles.

Meilleures salutations et belles journées de printemps.

Markus Spühler

Président de l'Association des cadres des transports publics

## Contenu

1.	Perspective aux manifestations de réseau futures	5
2.	« Nos membres recrutent des membres »: primes à la clé	6
3.	« Les membres BLS/SOB recrutent des membres »	6
4.	L'Association des cadres des transports publics est sur LinkedIn.	7
5.	SBB Cargo International : de nouveaux modèles d'avenir	7
6.	AG FVP : droit acquis pour les retraité·e·s dès 2024.	8
7.	Rapport de gestion des CFF 2022 : Les chiffres clés	8
8.	Le BLS transfère son siège social à l'Europaplatz à Berne	10
9.	« 500 participations dans le monde entier, réseau domestique chaotique »	10
10.	SNCF Voyageurs et les CFF renouvellent leur partenariat	12
11.	Trafic Voyageurs grandes lignes : Poursuite du modèle de coopération	13
12.	Le réseau ferroviaire suisse pourrait-il bientôt s'ouvrir à de nouvelles compagnies étrangères ?	13
13.	OFT : bases d'élaboration de la prochaine étape d'aménagement ferroviaire	14
14.	Soutien pour un fret ferroviaire fort sur tout le territoire national	16
15.	L'admission de matériel roulant doit être simplifiée	17
16.	Offre pour nos membres : Formation continue	18
17.	Les prestations pour nos membres – valent votre argent	19
18.	Mentions légales et des informations importantes	18

## 1. Perspective aux manifestations de réseau futures

### Manifestation nationale CH-1 / 2023 : « Défi stratégique du BLS »



Quels sont les défis stratégiques auxquels le BLS SA doit actuellement faire face ? Comment compte-t-elle les aborder ?

Intervenant : **Daniel Schafer, CEO du BLS AG**

Plus d'informations sur notre site web sous "Manifestations".

**Jeudi,  
le 30 mars 2023**

Hybride : Berne, CFF  
WylerPark + ou  
visioconférence

### « Planification intégrée de la production PIP - en bref »



La PIP soutient les processus commerciaux de la production ferroviaire du trafic voyageurs des CFF : la planification du matériel roulant, l'engagement du. Comment cela fonctionne-t-il ?

Orateur : **Christoph Kronig, CFF HR**

**Lundi,  
le 17 avril 2023**  
Berne, CFF WylerPark à midi

Sandwich et boissons à disposition

### « Pas à pas, de la stratégie à la concrétisation - Acquisition des véhicules »



L'acquisition de nouvelles rames pour les CFF est une affaire complexe. Comment les CFF procèdent-ils ?

Intervenant : **Daniel Novak, responsable Grands projets de la flotte**

**Mercredi,  
le 10 mai 2023**  
Hybride : Berne, CFF  
WylerPark + ou  
visioconférence

### Fête d'anniversaire des 25 ans de l'ACTP



Manifestation selon un programme spécial sur les thèmes

« Le rôle des cadres à l'avenir » et  
« Une politique sociale vécue ».

Réservez la date dès maintenant !

**Mardi,  
21 novembre 2023**  
Hôtel Schweizerhof,  
à Berne.

Sous réserve de modifications. Vous trouverez de plus amples informations sur notre site <https://kvoev-actp.ch/fr/manifestations/> dès qu'elles seront disponibles.

## 2. « Nos membres recrutent des membres » : primes à la clé

Après l'augmentation réjouissante du nombre d'inscriptions en début d'année, nous souhaitons poursuivre sur notre lancée et continuer à augmenter notre effectif en cette année anniversaire. Une fois de plus, tout le monde est gagnant : les parrains et marraines bénéficient d'une prime pour les remercier de leur soutien à l'opération et les nouveaux membres profitent des nombreux avantages liés à l'adhésion à l'Association des cadres. En d'autres termes, une situation « gagnant – gagnant » pour tout le monde !

Pour celles et ceux qui auraient besoin d'arguments, la dernière page de ce bulletin présente tous les avantages pécuniaires de l'adhésion par rapport au prix de la cotisation. Au final, il est très avantageux d'adhérer à l'ACTP !

En guise de remerciement pour chaque membre recruté,

- L'ACTP prend en charge la cotisation du nouveau membre jusqu'à la fin de l'année 2023
- et le parrain ou la marraine bénéficie d'une prime de 60 francs par nouveau membre.



L'opération « Les membres recrutent des membres » se termine le 30 juin 2023.

Vous trouverez davantage d'informations et différentes aides (fact-sheet sur l'ACTP, courte vidéo «L'Association des cadres des transports publics – le tout en un coup d'œil» et aperçu des prestations pour les membres) sur notre site Internet à l'adresse <https://kvoev-actp.ch/fr/qualite-de-membre/>.

Ensemble, nous sommes plus forts – merci de votre soutien – participez à nouveau. Retrouvez toutes les informations à ce sujet sur notre site Internet <https://kvoev-actp.ch/fr/mwm2023/>.

## 3. « Les membres BLS/SOB recrutent des membres »

Le présent article s'adresse aux membres ACTP du BLS et de la SOB. L'année dernière, nous avons enregistré une légère hausse du nombre de nos membres travaillant chez BLS SA et BLS Netz AG. Il s'agit là d'une petite victoire, qui doit en appeler d'autres cette année. Nous souhaitons en effet doubler notre effectif auprès du BLS et de la SOB.

**Notre objectif pour 2023 : recruter de nouveaux membres du BLS et de la SOB**

 Doubler l'effectif de nos membres provenant du BLS et de la SOB est un objectif ambitieux. Mais, cela permettrait de donner à tous les membres du BLS et de la SOB un poids plus important auprès de la direction, afin de mieux représenter aux mieux leurs exigences et besoins en matière de conditions d'emploi et de travail.



## « Les membres recrutent des membres » : primes à la clé



Aidez-nous à recruter de nouveaux membres. Qui mieux que vous pour identifier les personnes appropriées et disposées à rejoindre nos rangs? Notre association est ouverte à tous les cadres hiérarchiques, cadres spécialisés et futurs cadres des transports publics. Les cadres spécialisés désignent notamment les responsables techniques, les chefs de projet,, les planificateurs, etc. En d'autres termes, toutes les personnes qui assument une responsabilité spécifique et font avancer l'entreprise.

Pour en savoir plus sur les primes que vous recevrez en tant que parrains et sur le cadeau de bienvenue offert aux nouveaux membres, consultez l'article ci-dessus.

Vous pourrez également vous inspirer de la fact-sheet spéciale pour le BLS et la SOB, que nous vous enverrons dans les prochains jours.

## 4. L'Association des cadres des transports publics est sur LinkedIn.

L'ACTP est désormais aussi présente sur LinkedIn pour partager avec vous encore plus rapidement toutes les nouveautés et actualités de l'association.



LinkedIn est un vaste réseau professionnel proposant un contenu principalement axé sur le développement de carrières. Sur cette plate-forme se croisent avant tout des cadres supérieurs, des professionnels et des spécialistes, soit précisément le profil de nos membres.

Vous êtes nombreuses et nombreux à vous informer régulièrement sur ce réseau. L'Association des cadres se devait donc aussi d'y être représentée.

Suivez toute l'actualité de l'ACTP sur <https://www.linkedin.com/company/kvoev/>.

Consultez notre page, n'hésitez pas à commenter et partager nos articles avec vos relations. Vous devez simplement disposer d'un compte LinkedIn, que vous pouvez créer gratuitement.

## 5. SBB Cargo International : de nouveaux modèles d'avenir

En même temps que l'extension de la CCT actuelle, les parties contractantes ont décidé de développer des modèles d'avenir flexibles concernant les retraites. L'objectif est de permettre aux collaboratrices et collaborateurs de partir plus tôt à la retraite ou de continuer à travailler au-delà de l'âge ordinaire de départ à la retraite. La réunion de lancement a eu lieu mi-février.

L'objectif est de définir des modèles applicables à SBB Cargo International d'ici la fin du premier semestre 2023. Ils doivent permettre aux collaboratrices et collaborateurs de bénéficier d'une certaine souplesse pour leur départ à la retraite, sans conséquence ou presque sur le montant de

leur pension de retraite. Dans le même temps, ces améliorations renforceront l'attractivité de SBB Cargo International en tant qu'employeur dans un contexte difficile de pénurie de main-d'œuvre qualifiée.

Cinq réunions ont été fixées dans ce but, dont deux ont déjà eu lieu. Des modèles en vigueur dans d'autres entreprises sont examinés sous l'angle de leur compatibilité avec SBB Cargo International. Le financement de ces modèles doit également être assuré. L'introduction des modèles définitifs est prévue pour 2024.

Nous vous tiendrons régulièrement informé·e·s à ce sujet.

## 6. AG FVP : droit acquis pour les retraité·e·s dès 2024.

---

Depuis 2022, de nouvelles règles relatives aux facilités de voyage pour le personnel (FVP) sont entrées en vigueur pour les collaboratrices et collaborateurs des transports publics. Elles résultent d'un accord entre le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), l'Union des transports publics (UTP) et les associations du personnel des transports publics.

Les retraité·e·s des entreprises ferroviaires pourront constater les effets de cet accord pour la première fois le 1<sup>er</sup> janvier 2024. C'est en effet à cette date qu'entrera en vigueur le droit des retraité·e·s à l'AG FVP. En d'autres termes, cela signifie que les retraité·e·s titulaires d'un AG FVP en décembre 2023 pourront continuer à bénéficier d'une réduction de 50% sur l'achat de leur abonnement. Il est important de noter que l'AG devra être renouvelé chaque année sans interruption pour que la personne puisse conserver ce droit acquis. Il va de soi que les retraité·e·s qui n'ont pas encore d'AG FVP peuvent profiter de la même réduction à condition d'acheter leur abonnement au plus tard mi-décembre 2023. Important: le premier jour de validité doit être fixé en 2023.

Prix: l'AG FVP coûte 1440 francs en 2<sup>e</sup> classe et 2420 francs en 1<sup>re</sup> classe.

## 7. Rapport de gestion des CFF 2022 : Les chiffres clés

---

Le 13 mars, la SA CFF a présenté son résultat annuel 2022 lors d'une conférence de presse. Le volume de trafic s'est majoritairement rétabli en 2022 : le nombre de personnes ayant voyagé avec les CFF a de nouveau nettement augmenté. L'augmentation de la clientèle a généré davantage de recettes, notamment en trafic grandes lignes. Mais le résultat annuel du groupe est à nouveau resté négatif, à -245 millions de francs, en raison de la perte d'Infrastructure Energie et d'une correction de valeur de CFF Cargo SA. L'endettement a encore augmenté et la situation financière reste tendue.

### Satisfaction de la clientèle et du personnel.

La satisfaction des voyageurs a légèrement fléchi en raison de l'augmentation du taux d'occupation des trains, mais elle se maintient à un bon niveau : 80,5 sur 100 points. Elle a même augmenté chez la clientèle du trafic marchandises, gagnant 3,8 points pour atteindre 69,8 sur 100 malgré la conjoncture difficile.

Les collaboratrices et collaborateurs ont largement contribué à ces valeurs élevées. Dans l'ensemble, ils se déclarent satisfaits : les valeurs élevées des années précédentes ont été confirmées ou se sont améliorées. La motivation du personnel, par exemple, obtient de nouveau 78 points sur 100. Le recrutement et la formation de nouveaux collaborateurs sont en tête des priorités, a fortiori face à la pénurie de personnel qualifié.

## Chiffres clés financiers des différents secteurs

**Le trafic grandes lignes** accuse une perte de -47,2 millions de francs en 2022 (2021 : -478,5 millions de francs). Après un premier trimestre 2022 compliqué par le coronavirus, les produits du trafic voyageurs ont sensiblement augmenté pour atteindre 2494 millions de francs, ce qui représente une hausse de 36,2%. Mais les coûts aussi ont augmenté, notamment pour réaliser la maintenance des véhicules, couvrir les besoins supplémentaires de personnel des trains et assurer les amortissements plus élevés sur le nouveau matériel roulant.

Le résultat du **trafic régional** s'est amélioré pour atteindre 10,6 millions de francs (2021 : -21,3 millions de francs), malgré la fin du soutien financier accordé jusqu'en décembre 2021 pour les pertes liées au coronavirus.

Le résultat annuel **d'Immobilier**, à 269 millions de francs, reste stable par rapport à 2021 (-4,5 millions de francs) avant paiement des indemnités compensatoires à Infrastructure et contributions à la Caisse de pensions. Immobilier a ainsi stabilisé le résultat global. Le produit résultant de la location à des tiers a augmenté par rapport à l'année précédente (+8,0%), en particulier grâce au retour de l'affluence dans les gares et à la mise en service de nouveaux bureaux et logements.

En 2022, le résultat de **CFF Cargo Suisse** s'est nettement détérioré (2022 : -187,4 millions de francs, 2021: 1,1 million de francs). Outre l'expiration des fonds de soutien versés par la Confédération en période de coronavirus, ce mauvais résultat s'explique surtout par une correction de valeur de plus de 128 millions de francs, supportée par les CFF à hauteur de 83 millions et par les actionnaires minoritaires pour le reste. La planification financière de CFF Cargo SA a dû être adaptée en raison des perspectives économiques mitigées et de l'incertitude quant au futur soutien financier du trafic par wagons isolés. Un test de dépréciation des actifs a conclu que la préservation de la substance n'était plus entièrement assurée.

**SBB Cargo International** aussi accuse en 2022 une perte de -0,3 million de francs (2021: 19,5 millions de francs) s'expliquant par les chantiers et les perturbations en Allemagne, ainsi que par les coûts d'électricité supplémentaires.

**Infrastructure Réseau** enregistre en 2022 un résultat annuel négatif de -24,2 millions de francs (2021 : 24,7 millions de francs). Ce résultat est dû à l'augmentation des dépenses d'entretien liée au renchérissement, ainsi qu'à l'évolution des coûts du courant domestique induite par la hausse des prix sur le marché de l'énergie et le cours de l'euro.

Le résultat annuel **d'Infrastructure Énergie** s'est détérioré de 200 millions de francs par rapport à 2021, pour atteindre -165 millions de francs. En effet, la production a été limitée en raison de la sécheresse estivale, les prix du marché de l'énergie sont en hausse, et il a fallu prendre des mesures préventives pour garantir la sécurité de l'approvisionnement en cas de pénurie d'énergie.

## 8. Le BLS transfère son siège social à l'Europaplatz à Berne

Après une longue recherche, le BLS concentre ses trois sites de bureaux actuels à Berne dans le « Forum West » à l'Europaplatz à partir de 2025. Actuellement, la Direction du développement et de la coopération (DDC) est encore locataire de ce bâtiment commercial marquant.

Ces locaux passeront une rénovation et adaptation aux besoins du BLS. Dès mi-2025, les quelque 900 collaborateurs du BLS emménageront dans les nouveaux bureaux. Il s'agit des sites de Köniz (IT / salles de réunion), de la rue de Genève 11 et du Bollwerk 27. Le BLS abandonnera le site du Bollwerk 31 en juin 2023 déjà. Elle regroupera les postes de travail à la Genfergasse 11, ainsi que les locaux d'instruction à Köniz.

L'immeuble de la Genfergasse 11 appartient au BLS et sera loué après le déménagement. Au Bollwerk 27, le contrat de location avec le propriétaire de l'immeuble expire fin 2025.

*L'ACTP salue la décision prise - le calme est ainsi rétabli en ce qui concerne le choix du site. Avec le déménagement, le BLS peut offrir à ses collaborateurs un environnement de travail moderne au centre de développement et de mobilité Europaplatz/Ausserholli-gen. Grâce au nouveau siège central, le BLS aura besoin de moins de surface de bureaux.*



Le BLS déménagera en 2025

## 9. « 500 participations dans le monde entier, réseau domestique chaotique »

Lors d'une rencontre au sommet avec la branche, le ministre allemand des Transports, Volker Wissing, a abordé les faiblesses du réseau ferroviaire de la DB. Des investissements de plusieurs milliards d'euros sont nécessaires. Comment les financer ?

La pression s'accroît sur la Deutsche Bahn pour qu'elle se sépare de participations et investisse le produit de ces ventes dans son réseau ferroviaire. Ainsi, l'association NEE (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen) se félicite de la vente de la filiale logistique DB Schenker prévue par le gouvernement fédéral, propriétaire unique. « Le produit de la vente doit être utilisé en totalité pour financer la modernisation de l'infrastructure ferroviaire », a déclaré Ludolf Kerkeling, porte-parole de l'association. « Les fonds levés devraient être entièrement affectés à un fonds d'infrastructure ferroviaire transparent inspiré du modèle suisse. »

Ludolf Kerkeling partage ainsi l'avis de l'industrie allemande de la construction. « Le gouvernement fédéral doit mettre en place un fonds ferroviaire », avait déclaré Tim-Oliver Müller, directeur de la Fédération allemande de l'industrie du bâtiment, dans le Handelsblatt. Il exigeait également de la Deutsche Bahn qu'elle cède ses participations étrangères dans la mesure où celles-ci ne contribuent pas à la qualité du réseau ferroviaire en Allemagne.

Les associations de défense des consommateurs expriment des injonctions similaires. Marion Jungbluth, experte en mobilité auprès de la VZBV, Fédération nationale allemande des associations de consommateurs, estime qu'il « est temps d'arrêter de perdre du temps et de l'argent ». Selon elle, l'expansion internationale est « incompréhensible » pour les usagers. La Deutsche Bahn doit assurer « une offre ferroviaire adaptée et à la hauteur des enjeux climatiques » et régler les problèmes affectant le réseau ferroviaire.



### **Volker Wissing, ministre allemand des Transports, parle de « chaos »**

Compte tenu du mauvais état du réseau ferroviaire, la pression se fait de plus en plus forte sur la Deutsche Bahn. Les acteurs de la branche ont rencontré le ministre allemand des Transports, Volker Wissing (FDP), à Berlin lors d'un « sommet ferroviaire » afin d'aborder le sujet.

### **500 participations dans le monde entier**

La Deutsche Bahn compte aujourd'hui plus de 500 participations dans le monde entier. Outre Schenker, la filiale de transport de proximité Arriva, elle aussi désormais en vente, figure également sur la liste. L'année dernière, la Deutsche Bahn s'est engagée dans une vaste expansion du réseau ferroviaire au Ghana, ainsi qu'au Canada, pour un projet de transports de proximité à Toronto.

Le directeur de la Deutsche Bahn, Richard Lutz, entend conserver les participations étrangères dans les activités qui ont apporté leur contribution à la stratégie du « rail fort » («starke Schiene»). Il met en garde contre la vente de Schenker. « Vendre nos atouts n'est pas une solution durable à l'insuffisance structurelle des investissements dans les infrastructures ».

La cession de Schenker pourrait à elle seule rapporter jusqu'à 15 milliards d'euros. « Dans le cadre d'un fonds spécial destiné à la mise en place de la société d'infrastructure ferroviaire d'intérêt public prévue pour 2024, les bénéfices peuvent servir à rattraper le retard accumulé », a déclaré Ludolf Kerkeling, porte-parole de l'association NEE.

« Il est temps que le réseau ferroviaire fédéral entre dans le XXI<sup>e</sup> siècle, en s'appuyant sur de nouveaux systèmes informatiques pour l'horaire et l'exploitation, des postes d'enclenchement numériques, des voies de dépassement respectant la longueur standard européenne de 740 m et un approvisionnement en énergies renouvelables à des prix stables. » Le produit de la cession ne doit toutefois ni disparaître dans le budget fédéral, ni être laissé « sans aucun contrôle » aux mains de la Deutsche Bahn.

### **L'endettement de la Deutsche Bahn de nouveau à un niveau record**

L'endettement de la Deutsche Bahn est revenu au niveau enregistré à l'époque de sa privatisation. Au milieu des années 1990, le gouvernement fédéral avait désendetté la Deutsche Bahn pour lui permettre de prospérer sous forme de société anonyme. Les fonds propres ont été augmentés à plusieurs reprises.

Le ministre Volker Wissing souhaite à présent que la Deutsche Bahn mette en vente sa filiale logistique Schenker. Le conseil de surveillance de la Deutsche Bahn doit statuer à ce sujet lors de sa prochaine réunion. Le gouvernement fédéral veut également transformer le gestionnaire de réseau ferroviaire allemand DB Netz AG en une société d'intérêt public. Elle devrait toutefois rester une entité à part entière du groupe ferroviaire.

## 10. SNCF Voyageurs et les CFF renouvellent leur partenariat

Les deux entreprises ferroviaires SNCF Voyageurs et CFF renouvellent leur contrat de coopération pour les années 2023 à 2027. Elles assurent ainsi l'avenir du lien établi de longue date entre la Suisse et la France.

Avec la prolongation de ce contrat historique conclu il y a plus de 40 ans, SNCF Voyageurs et les CFF confirment leur volonté de maintenir leur coopération au cours des cinq années à venir et de poursuivre le développement du marché ferroviaire entre la France et la Suisse.



Ainsi, chaque partenaire, en tant qu'entreprise ferroviaire dans son propre pays, est responsable des activités de transport sur son territoire national. Cette coopération est matérialisée par la filiale Lyria SAS, détenue par SNCF Voyageurs à 74% et les CFF à 26%.

Après une période difficile, lourdement impactée par la crise sanitaire, la reprise se confirme. En 2022, TGV Lyria a transporté autant de client·e·s qu'en 2019, soit près de 5 millions, malgré un premier trimestre encore marqué par des limitations de circulations.

Les client·e·s ont le souhait de privilégier davantage un mode de transport plus respectueux de l'environnement tout en réduisant leur empreinte carbone. Ainsi, un voyage à bord des rames TGV à deux étages représente 30 fois moins d'émission de CO<sub>2</sub> par personne, par rapport au transport aérien.

Véritable mode de transport écoresponsable et confortable, TGV Lyria permet de relier les gares situées directement au cœur des villes, avec un temps de parcours très compétitif par rapport à l'avion.

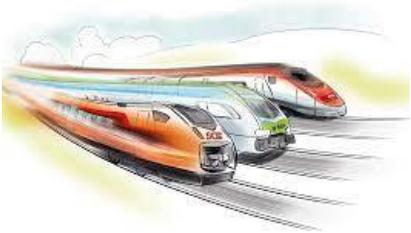
En 2020, TGV Lyria a franchi une étape décisive dans l'amélioration des services et du confort à bord grâce aux éléments ci-après.

- ❑ Une flotte entièrement renouvelée et rénovée avec 15 rames à deux étages, de 507 places chacune, plus confortables et équipées de Wi-Fi.
- ❑ Une connexion Internet gratuite pour toutes et tous, quelle que soit la classe de voyage, avec un portail dédié TGV Lyria pour une navigation Internet fluide.
- ❑ Une voiture-bar conviviale avec une carte de saison, proposant des plats gourmands et durables (circuits courts, bio, etc.).
- ❑ Une offre Business 1<sup>ère</sup> proposant une voiture dédiée et calme, une offre de restauration élaborée par le chef étoilé Michel Roth, avec service à la place.

*L'ACTP est convaincue que le TGV Lyria est une solution unique et idéale pour circuler entre nos deux pays dans le respect du climat. Vous voyagez d'un centre-ville à un autre, sans check-in ni contrôle de sécurité fastidieux, rapidement et de manière durable, tout en optimisant le temps passé dans le train. Il vous suffit de vous installer à bord et c'est parti !*

## 11. Trafic Voyageurs grandes lignes : Poursuite du modèle de coopération

Les entreprises ferroviaires CFF, BLS et SOB se sont mises d'accord pour poursuivre le modèle de coopération en transport grandes lignes (TGL) durant la prochaine période de concession, c'est-à-dire à partir de décembre 2029. Les CFF conservent ainsi la concession de TGL, mais confient au BLS et à la SOB l'exploitation de certaines lignes. Ces trois entreprises ferroviaires ont conclu à cet effet une convention de base avec le concours du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).



Depuis 2019, les chemins de fer exploitent le TGL dans le cadre d'un modèle de coopération : les CFF sont titulaires d'une concession pour l'ensemble du réseau grandes lignes qu'ils exploitent, à l'exception de cinq lignes confiées au BLS et à la SOB. Ce modèle a fait ses preuves, tant du point

de vue de la Confédération que des entreprises ferroviaires : il garantit un TGL attrayant et bien harmonisé avec le reste des transports publics. De plus, la collaboration aboutit à des avantages pour les clients et améliore la rentabilité. En juin 2021, le Conseil fédéral avait donc décidé de poursuivre le modèle de coopération au cours de la prochaine période de concession.

À cet effet, les représentants des CFF, du BLS et du SOB viennent d'élaborer et de signer une convention de base avec le concours du DETEC. Celle-ci définit les conditions-cadres de la coopération et le processus débouchant sur la conclusion de contrats d'exploitation. C'est sur cette base qu'il sera décidé, dans les années à venir, quelle entreprise ferroviaire exploitera quelles lignes à partir de décembre 2029. L'étroite collaboration entre les chemins de fer renforce les transports publics.

## 12. Le réseau ferroviaire suisse pourrait-il bientôt s'ouvrir à de nouvelles compagnies étrangères ?

Le directeur de l'Office fédéral des transports plaide en faveur d'une ouverture du marché au trafic ferroviaire international. Le succès d'initiatives similaires est au rendez-vous à l'étranger, où le nombre de passagers a augmenté grâce à la concurrence et les prix ont baissé. Les premières compagnies intéressées se manifestent d'ores et déjà.

Les Italiens viennent concurrencer les Français sur leur propre sol pour le plus grand bonheur de la clientèle : c'est ce qui vient de se produire sur le rail. Depuis un an, Trenitalia, la société nationale de chemins de fer italiens, propose des liaisons ferroviaires entre Paris et Lyon ainsi qu'entre Turin et Milan, en concurrence directe avec celles de la SNCF. La société a déjà franchi la barre du million de client·e·s transportés. Jean-Pierre Farandou, PDG de la SNCF, s'est récemment félicité de cette situation dans les colonnes du Figaro : « Le gâteau a augmenté pour tout le monde ».



*Le Westbahn de Vienne à Munich : bientôt prolongé jusqu'à Zurich ?*

La concurrence sur le rail profite à la clientèle. Les prix sur la ligne Milan-Lyon ont baissé de 13 à 20%, tandis que l'offre a augmenté de 15%. Encouragés par ce succès, les Italiens veulent désormais faire circuler des trains entre la France et l'Espagne à partir de fin 2024. Selon Roberto Rinaudo, directeur de Trenitalia, cette offre va attirer de nouveaux passagers et favoriser la croissance du marché ferroviaire.

Ces succès n'ont pas échappé à Peter Füglistaler, le directeur de l'Office fédéral des transports (OFT). « La Suisse a toujours du mal à s'ouvrir au trafic voyageurs international », écrivait-il fin janvier sur le portail LinkedIn. Il poursuit : « Tôt ou tard, nous devons toutefois franchir le pas si la Suisse entend rester une plaque tournante importante. »

Cette déclaration est surprenante. Jusqu'à présent, la Confédération ne voulait rien savoir d'une présence de la concurrence sur le territoire suisse. Elle a toujours préféré défendre le modèle de coopération selon lequel un train étranger ne peut circuler en Suisse qu'en collaboration avec les CFF. Et si les Chemins de fer fédéraux ne le veulent pas, les concurrents n'ont aucune chance de faire aboutir leur projet. En juin 2021, le Conseil fédéral insistait sur le fait que ce système avait fait ses preuves : « Cela permet de regrouper les forces. »

Mais depuis, la situation a « évolué », explique Andreas Windlinger, porte-parole de l'OFT. En effet, l'Union européenne (UE) fait pression. Avec l'accord sur les transports terrestres conclu en 1999, la Suisse s'est engagée à adopter les règles de l'UE et à ouvrir son marché. Pendant des années, elle a préféré ignorer l'insistance de son partenaire contractuel.

### La coopération est importante pour l'industrie

L'année dernière, la Commission européenne a fait comprendre à la Suisse, explique Andreas Windlinger, que sa politique actuelle des transports ne serait poursuivie que si la Confédération se décidait à faire des concessions envers les règles de l'UE en matière de trafic voyageurs international. Lors d'une réunion du Comité mixte en décembre dernier, la Commission européenne a notamment déclaré qu'une nouvelle prolongation de la coopération avec l'Agence ferroviaire européenne dépendrait des progrès réalisés dans ce dossier.

En Suisse, pour les chemins de fer locaux et l'industrie, comme le constructeur Stadler Rail, cette coopération est cruciale. Sans elle, ils doivent demander des autorisations et des certificats de sécurité pour le nouveau matériel roulant destiné au trafic international, aussi bien en Suisse qu'auprès de l'UE, ce qui rallonge les procédures et les rend plus coûteuses.

## 13. OFT : bases d'élaboration de la prochaine étape d'aménagement ferroviaire

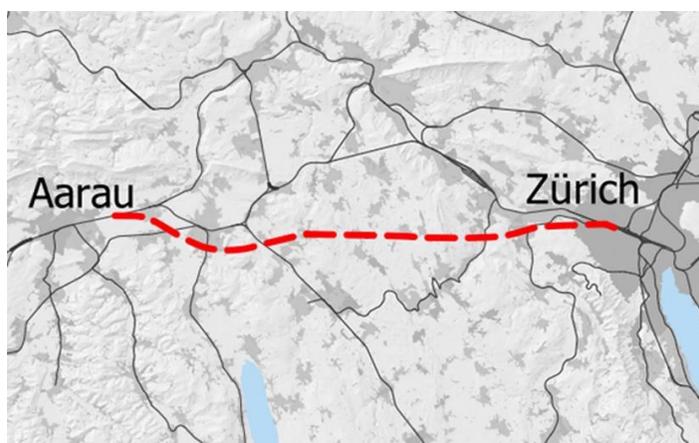
Le Conseil fédéral souhaite continuer à renforcer le rail à long terme. En 2026 probablement, il soumettra au Parlement une prochaine étape d'aménagement. Pour ce message 2026, de premières étapes de grands projets dans les nœuds de Lucerne et de Bâle ainsi que sur les lignes

**Berne–Lausanne, Winterthour–Saint-Gall et Aarau–Zürich sont examinées. En outre, des mesures sont prévues pour donner une base solide au projet d’offre prévu par les étapes d’aménagement précédentes. À la fin février 2023, l’OFT a publié les bases de planification à cet effet.**

L’élaboration du message du Conseil fédéral pour la prochaine étape d’aménagement ferroviaire requiert la participation de nombreux intervenants. La loi fédérale sur les chemins de fer règle la répartition des tâches entre la Confédération, les cantons et les entreprises ferroviaires.

L’ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l’infrastructure ferroviaire en précise les modalités. En tant que responsable du processus, l’Office fédéral des transports (OFT) dirige et coordonne les planifications. Les cantons sont responsables de la planification régionale de l’offre. Les entreprises ferroviaires concernées et les représentants du secteur du transport de marchandises sont également impliqués dans le processus de planification.

L’OFT a fait évaluer en externe le processus de planification de l’étape d’aménagement 2035. Le rapport d’évaluation a recommandé diverses optimisations. L’OFT met en œuvre les premières de ces recommandations dans le cadre de la planification de la prochaine étape d’aménagement. Il s’agit notamment de mettre en place une équipe d’experts en planification pour la révision du projet d’offre actuel, ainsi que de prendre davantage en compte les intérêts du transport de marchandises.



En février 2023, l’OFT a publié les bases de planification pour l’élaboration du message 2026. Celles-ci contiennent d’une part les bases du processus de planification avec le plan d’action et le calendrier, l’organisation et les différents rôles. Ces informations doivent contribuer à établir une sécurité de planification pour tous les participant·e·s afin de permettre une utilisation optimale des ressources.

D’autre part, les bases de planification contiennent les données matérielles ci-après.

- ❑ Elles définissent le cadre de la politique des transports et de la politique financière.
- ❑ Elles définissent la procédure d’examen des premières étapes des grands projets dans les nœuds de Lucerne et de Bâle ainsi que sur les lignes Berne–Lausanne, Winterthour–Saint-Gall et Aarau–Zürich. Dans l’arrêté fédéral sur l’étape d’aménagement 2035, le Parlement avait décidé que ces cinq grands projets seraient examinés en priorité lors de l’élaboration du message 2026. En ce qui concerne les mesures d’accélération sur les lignes Berne–Lausanne et Winterthour–Saint-Gall, il s’agit aussi de trouver une solution de rechange après la décision des CFF de renoncer à la technique pendulaire de la compensation du roulis sur leurs nouveaux trains grandes lignes.
- ❑ Les bases de planification définissent également les mesures à prendre dans le projet d’offre 2035 en ce qui concerne la productibilité, la possibilité d’assurer l’offre, le matériel roulant et l’infrastructure complémentaire.

- ❑ Elles fixent la procédure de consolidation du projet d'offre 2035 et définissent la procédure d'évaluation des éléments d'infrastructure supplémentaires et du projet d'offre adapté.

L'OFT prévoit que le Conseil fédéral puisse mettre le message en consultation en 2025. Le Parlement devrait vraisemblablement traiter le dossier en 2026.

## 14. Soutien pour un fret ferroviaire fort sur tout le territoire national

**Le Conseil fédéral a adopté le projet mis en consultation concernant l'orientation future du fret ferroviaire sur tout le territoire. L'association des cadres soutient expressément la première variante proposée par le Conseil fédéral, qui renforce le fret ferroviaire sur l'ensemble du territoire.**

La Suisse a et aura besoin également à l'avenir d'une logistique nationale forte de transport de marchandises. Cela requiert des offres sur le rail et la route qui répondent aux besoins de la clientèle des chargeurs. Compte tenu de la dépendance de notre pays vis-à-vis des importations et des exportations et de l'interconnexion internationale des chaînes d'approvisionnement, le trafic international doit être intégré dans cette réflexion.



Les objectifs ci-après doivent être pris en compte.

- ❑ La sécurité de l'approvisionnement de la Suisse, les performances et la robustesse des infrastructures nécessaires à cet effet ainsi que la redondance du système logistique revêtent une importance centrale.
- ❑ Des conditions de concurrence équitables sont nécessaires pour que les entreprises puissent proposer leurs offres de fret selon les principes de l'économie d'entreprise et dans le respect du climat.
- ❑ L'interaction entre les différents modes de transport (co-modalité), indispensable à la réussite du dispositif, doit être renforcée.

Pour atteindre ces objectifs, tous les modes de transport ont besoin d'une combinaison appropriée d'investissements propres ou publics et d'aides financières incitatives, orientées de manière non discriminatoire et neutre en matière de concurrence. La réalisation des objectifs est assurée par un suivi pragmatique qui permet d'adapter la combinaison de mesures à la situation.

Nous estimons que les mesures ci-après notamment nécessitent des actions ciblées.

- ❑ Le fret ferroviaire ne peut être compétitif à long terme qu'à l'aide de la numérisation et de l'automatisation (attelage automatique numérique ou DAC, essais des freins numériques et plates-formes numériques de données et de réservation).
- ❑ Le transport en réseau par voie ferroviaire doit être réorganisé et modernisé.

- ❑ Des contributions financières sont requises, au moins temporairement, pour la mise en place et l'exploitation de cette offre-réseau d'avenir. Les différents opérateurs de fret ferroviaire et la clientèle du trafic intérieur doivent pouvoir en profiter de la même manière. Parallèlement, la pression sur l'autonomie financière doit être élevée, tout en préservant la liberté d'entreprise et la possibilité de réaliser des bénéfices. Le dimensionnement de l'offre future doit être développé au sein du secteur, décidé au niveau politique et commandé au moyen d'une convention sur les prestations pluriannuelle.
- ❑ S'agissant de l'infrastructure, il est nécessaire de réduire le prix des sillons au niveau européen.

Concernant le transport routier de marchandises, l'interdiction de circuler la nuit et l'interdiction du cabotage ne sont pas contestées et doivent être maintenues dans leur étendue actuelle.

### *L'appréciation de l'ACTP :*

*Le fret ferroviaire revêt et continuera de revêtir une grande importance, tant pour l'économie que pour l'environnement. C'est pourquoi nous soutenons la variante proposée par le Conseil fédéral, qui renforce durablement le fret ferroviaire sur l'ensemble du territoire, et avec lui le trafic par wagons isolés.*

## 15. L'admission de matériel roulant doit être simplifiée

Le Conseil fédéral souhaite continuer à renforcer le transport ferroviaire transfrontalier. À cet effet, il s'appuie notamment sur des procédures d'homologation européennes uniformes pour le nouveau matériel roulant. Suite à l'écho positif rencontré lors de la consultation, le Conseil fédéral a décidé, lors de sa séance du 22 février 2023, de créer les bases nécessaires en adaptant la loi sur les chemins de fer.

La Suisse a tout intérêt à ce que le transport ferroviaire transfrontalier soit le plus fluide possible et exempt d'obstacles. Cela sert les entreprises et les client·e·s et renforce le transfert du fret transalpin sur le rail.



Longtemps, les fabricants de matériel roulant et les entreprises ferroviaires qui souhaitaient utiliser de nouveaux trains dans plusieurs pays devaient passer par une procédure d'homologation distincte dans chaque pays. Avec le volet technique du quatrième paquet ferroviaire, l'UE a harmonisé et simplifié cette procédure: depuis la mi-juin 2019, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) est compétente pour homologuer le matériel roulant du transport transfrontalier. Actuellement, les fabricants et les entreprises suisses peuvent participer aux procédures européennes harmonisées grâce à une solution transitoire limitée à fin 2023.

Dans une optique à plus long terme, le Conseil fédéral prévoit d'adopter durablement la nouvelle solution de l'UE de manière autonome. Pour ce faire, il souhaite adapter la loi fédérale du

20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF). La procédure de consultation ayant obtenu un écho largement positif, le Conseil fédéral a transmis le projet de loi correspondant au Parlement lors de sa séance du 22 février 2023. En complément, pour que la Suisse puisse participer durablement et pleinement aux procédures européennes, il y a lieu d'adapter l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE. Or cela n'est pas encore possible actuellement, du fait des questions institutionnelles en suspens entre la Suisse et l'UE.

## 16. Offre pour nos membres : Formation continue

Mettez votre profil à jour. Développez vos compétences professionnelles, sociales et/ou personnelles et augmentez ainsi votre employabilité.

Notre offre de formation continue vous permet de maintenir vos compétences à jour. La structure modulaire de nos cours favorise l'élargissement de vos compétences étape par étape. Vous recevez des recommandations concrètes pour agir dans votre vie professionnelle quotidienne et les outils théoriques nécessaires pour maintenir, élargir ou compléter spécifiquement vos compétences dans votre profession. Nos séminaires et nos événements sur les changements dans le monde du travail vous fournissent des connaissances et des informations actuelles de la part d'experts. Vous pouvez ainsi élargir vos compétences sous une forme concise.



Consultez ici toute l'offre de formation continue : <https://employes.ch/offres/formation-continue/>

## 17. Informations importantes

### 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).

Cela est valable aussi au cas de changement d'adresse électronique.

### Démission de l'ACTP

MERCI ET  
AU REVOIR

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 !

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

Information détaillée et mises à jour continues sur <https://kvoev-actp.ch/fr/prestations>.

### Protection juridique ACTP

**Conseils et soutien gratuits** pour les membres de l'ACTP sur toutes les questions du droit du travail et des assurances sociales.

<https://kvoev-actp.ch/fr/prestations/conseil-juridique/>

### Protection juridique privée

**Coop Protection juridique MULTI**: Protection juridique circulation et privée, pour toute la famille vivant sous un même toit.

<https://kvoev-actp.ch/fr/prestations/protection-juridique-privée/>

### Formation continue

Développez vos compétences professionnelles, sociales et/ou personnelles, **augmentez ainsi votre employabilité**.

Offres en collaboration avec notre partenaire Employés Suisse.

<https://employes.ch/offres/formation-continue/>



### Caisses-maladie

**Conditions** avec jusqu'à 20% de réduction de prime pour toute la famille pour l'assurance complémentaire.

Nous recommandons **notre partenaire Atupri**.

<https://kvoev-actp.ch/fr/prestations/caisse-maladie/>



### Mobilité

**Rabais de base pour les voitures Volvo**, même plus avec les actions spéciales.

Offre de flotte Audi MemberPlus: Les rabais pour **les voitures Audi**.

Offre de flotte pour nos membres pour les **voitures Ford**.

<https://kvoev-actp.ch/fr/prestations/voitures/>

### Assurances de chose

**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 avec **l'EUROPÉENNE Assurances Voyages SA**.

<https://kvoev-actp.ch/fr/prestations/assurances/>

### Banque CLER

**Excellentes** conditions auprès de la **Banque CLER**.

<https://kvoev-actp.ch/fr/prestations/produits-bancaire/>

Qu'est-ce que c'est l'Association des cadres des transports publics ?

L'Association des cadres des transports publics (ACTP) est une association politiquement indépendante, ouverte à **tous les cadres, experts techniques et futurs cadres**. Par experts techniques, nous entendons par exemple les chefs de projet, les acheteurs, les cadres et les collaborateurs technico-scientifiques, les collaborateurs IT, d'autres collaborateurs exerçant des responsabilités budgétaires, etc.

Que veut l'Association des cadres ? Et que m'apporte le statut de membre ?

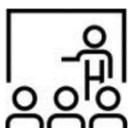
L'Association des cadres

- ❑ représente les intérêts de ses membres vis-à-vis des employeurs et d'autres associations de branche, **en particulier ceux des cadres, et se diffère ainsi d'autres associations professionnelles**.
- ❑ Elle négocie des contrats collectifs de travail CCT avec les employeurs, et représente aussi les cadres avec contrats individuels de travail CO.
- ❑ **Elle crée des plateformes** où les cadres et les décideurs des entreprises de transport se rencontrent et échangent – idéal de développer votre réseau.

L'adhésion que m'apporte-t-elle ?



**Protection juridique gratuite** pour toutes questions d'emploi, de droit du travail et des assurances sociales.



Des **informations actuelles** au sujet de transport, techniques, conduite, via internet, bulletins. Nos manifestations / exposés offrent la possibilité d'élargir votre réseau avec des collègues et des personnalités intéressantes.



**Économisez de l'argent !** Les offres aux membres à des conditions spéciales.

Consultez <https://kvoev-actp.ch/fr/prestations/>.

Comment m'inscrire ?



Inscrivez-vous facilement en ligne :

<https://kvoev-actp.ch/fr/qualite-de-membre/devenir-membre/>, ou scannez le code QR.