



Association des cadres des transports publics

Crédibles
Attrayants
Collégiaux
Réseautés

Dans ce bulletin vous trouvez :

- ❑ Gagnez des primes : De nouveau «Les membres recrutent des membres»
- ❑ Peut-on être cadre et coach à la fois? Possibilités et limites
- ❑ En octobre : Envoi de la nouvelle carte de membre de l'ACTP

Vos interlocuteurs à l' ACTP

Renseignements et informations	Siège administratif	Tél. 079 223 05 25	info@kvoev-actp.ch
	Questions juridiques de nos membres	Tél. 021 641 61 20	info.fr@cooprecht.ch
Comité central de l'ACTP	Président	Markus Spühler	markus.spuehler@kvoev-actp.ch
	Vice-président Retraité (e) s	Hans Schwab	Schwab.sonja@bluewin.ch
	Finances & relations OFT	Heidi Kalbfuss	adelheid.kalbfuss@gmx.ch
	Marketing, Communication & RP	Heinz Wiggenhauser	heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch
	Politique sociale, Partenariat BLS, CT CO	Markus Spühler p.i.	markus.spuehler@kvoev-actp.ch
	Partenariat SOB	Heinz Wiggenhauser	heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch
	Délégué Gdl / Adl	Dr. Hans Meiner	mmeiner@hispeed.ch
Présidents des groupes régionaux	Suisse Romande / Valais	Nicolas Steinmann	nicolas.steinmann@kvoev-actp.ch
	Plateau / Jura	René Knubel	rene.knubel@kvoev-actp.ch
	Suisse centrale, nord-ouest, Tessin	Bettina Fuchs	bettina.fuchs@sbb.ch
	Zurich / Suisse occidentale	Markus Spühler	markus.spuehler@kvoev-actp.ch

Chères et chers collègues,

Peut-on être cadre et coach à la fois? Possibilités et limites

La question de savoir si un bon cadre doit aussi être un bon coach est controversée au sein de la branche. Pour autant, tout le monde s'accorde à dire que les cadres doivent considérer la progression et le développement de leurs collaboratrices et collaborateurs comme une mission essentielle à ne pas déléguer.

Si les cadres agissant en tant que coachs disposent d'une large palette de possibilités pour accompagner le développement de leur personnel en tenant compte des particularités de chacune, leur **marge de manœuvre** reste cependant **limitée**.

Le mot «coach» vient du terme anglais qui signifiait à l'origine «coche, calèche». Aujourd'hui, ce mot anglais désigne un entraîneur de sport ou un autocar. Par analogie, le coaching consiste à amener une personne (ou une équipe) d'un point A à un point B.

Le coaching aide les personnes qui se sont fixé des objectifs sans savoir exactement comment les atteindre, veulent être plus productives ou aspirent tout simplement à devenir meilleures dans ce qu'elles font. Coacher correctement une collaboratrice ou un collaborateur revient à encourager et soutenir sa responsabilité personnelle et ses performances. Donner à la personne les clés lui permettant de développer elle-même des solutions pour réaliser ses tâches augmente considérablement l'identification de la personne à sa mission. Cela fonctionne pour tout le monde de la même manière. Lorsqu'une personne parvient à résoudre elle-même ses problèmes, elle renforce la confiance qu'elle a en ses propres capacités. À l'avenir, elle considérera les problèmes comme des tâches à accomplir ou des défis à relever et les appréhendera avec confiance. Quoi qu'il en soit, force est de constater que les cadres sont amenés à assumer un rôle de coach à un moment ou à un autre. Il convient cependant d'identifier les limites de la mission, car en tant que cadre, le coach interne ne peut intervenir que dans les domaines professionnels uniquement, tandis que tous les domaines de la vie personnelle sont proscrits. En sa qualité de cadre, il doit transmettre à ses collaboratrices et collaborateurs des capacités spécifiques et des conseils de comportement immédiatement transposables dans la pratique par le biais de perfectionnements, supervisions et de formations sur le poste de travail et sur le terrain. La notion la plus pertinente est probablement celle de la formation sur le poste de travail, car l'accent y est mis sur la pertinence du point de vue professionnel et sur les préoccupations de la personne dans son domaine d'expertise. Le cadre peut identifier un éventuel besoin de formation continue ou un potentiel inexploité. Le développement personnel, l'aide à la résolution de problèmes privés et à la planification de la carrière passent en arrière-plan.

L'assentiment comme condition préalable

Il est très important que **la collaboratrice ou le collaborateur «autorise» le coaching**. En d'autres termes, la personne doit s'engager volontairement dans un cheminement avec le coach. Sans cet état d'esprit, l'échec de la démarche est programmé.

La personne doit poursuivre un objectif, comprendre les tenants et les aboutissants de la situation et disposer d'une solide motivation. C'est seulement alors qu'un coach peut aider à progresser.

Domaines permettant aux cadres d'agir en tant que coachs

- ❑ Transmission et promotion du savoir, des aptitudes et connaissances, p. ex. connaissances spécialisées ou connaissances des produits, du marché, de la clientèle et des processus organisationnels.
- ❑ Développement, coaching et formation sur des capacités, p. ex. à mener un entretien de vente et à effectuer une présentation de produit, ainsi qu'approfondissement et implémentation de mesures de formation.
- ❑ Ajustement du comportement ou des méthodes de travail.

Nouvelle carte de membre de l'ACTP et nouvelle campagne «Les membres recrutent des membres»

D'ici la mi-octobre, nos membres recevront leur nouvelle carte pour la période 2025-2027. Nous profitons de l'envoi des nouvelles cartes de membre pour vous inviter de nouveau à participer à notre campagne «Les membres recrutent des membres» et, comme au début de l'été, à gagner des primes pour chaque nouveau membre recruté.

Pour plus de détails, nous vous invitons à consulter l'article 3 ci-dessous. Nous vous remercions d'ores et déjà pour votre participation à la campagne et vous souhaitons bonne chance!



Nous encourageons également nos membres du BLS et du SOB à nous soutenir dans le recrutement de nouveaux membres.

Élections 2024 au conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF

L'ACTP est très satisfaite du résultat des élections de la représentation du personnel au conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF pour la période 2025-2028. En effet, notre candidat **René Knubel**, membre actuel du conseil de fondation, a été réélu. Le SEV perd un siège au profit de Madame Anina Döbeli, de l'unité I-EN-EFF.

Caisse de pensions CFF

Après la publication du résultat des élections, un délai d'opposition sera observé jusqu'au 24 septembre 2024 conformément à l'article 14 du règlement des élections. Si aucune opposition n'est exprimée, le résultat définitif sera publié le 26 septembre 2024.



Meilleures salutations

Markus Spühler

Président de l'Association des cadres des transports publics ACTP

Contenu

1.	Prochaines manifestations d'information et de réseautage	5
2.	Nouvelle carte de membre de l'ACTP 2025-2027	6
3.	Seconde campagne «Les membres recrutent des membres» 2024	7
4.	Nomination d'André Wyss au conseil d'administration des CFF	8
5.	Armin Weber élu CEO du Südostbahn SOB	9
6.	La SZU attribue à Stadler Rail un mandat portant sur des installations de signalisation	9
7.	Livraison de Stadler Rail à la Sihltal Zürich Uetliberg Bahn	10
8.	SOB: test d'assistance à la conduite	10
9.	La Police des transports CFF introduit les bodycams	11
10.	Pilotage du trafic ferroviaire romand depuis Renens	12
11.	L'OFT met à jour les bases de planification du prochain programme d'aménagement ferroviaire	14
12.	Effort payant pour des trains plus silencieux	15
13.	Réorganisation de la mobilité aux alentours de la gare de Lucerne	15
14.	Procédures complexes pour les tronçons ferroviaires d'exploitation frontalière	17
15.	Tunnels ferroviaires: exigences de sécurité plus strictes	18
16.	Generali: nouvel habillage commercial, prestations inchangées	20
17.	Formation continue: cours et webinaires 2024 de notre partenaire «Angestellte Schweiz»	20
18.	Caisses d'assurance maladie: limitation des réductions sur les assurances complémentaires à partir de 2025	20
19.	Les prestations pour nos membres – valent votre argent	22
20.	Mentions légales et des informations importantes	23
21.	L'ACTP en un coup d'œil	24

1. Prochaines manifestations d'information et de réseautage



Manifestation d'automne des groupes régionaux Plateau/Jura et Suisse Romande/Valais

Stratégie de la flotte et électrification des bus des Transport publics biennois (TPB)

Réservez d'ores et déjà la date !

Mercredi
30 octobre 2024
Transports publics
biennois
Bienne



Manifestation du GR Zurich/Suisse orientale

Visite des chantiers navals de la ZSG à Zurich

Réservez d'ores et déjà la date !

Mercredi
6 novembre 2024
Zurich



Manifestation du GR Suisse romande / Valais

« La gestion de crise en suite au déraillement dans le tunnel de base du Saint-Gothard »

Intervenant: Elmar Burgener, responsable Conduite de l'exploitation de CFF Infrastructure

Réservez d'ores et déjà la date !

Jeudi
14 novembre 2024
Parc du Simplon CFF
Renens



Manifestation nationale CH 2/2024

Intervenant: Peter Kummer, responsable CFF Infrastructure et membre de la Direction du groupe

Réservez d'ores et déjà la date !

Mercredi
13 novembre 2024
Berne



Manifestation AD 2025

«Stratégie CFF Infrastructure relative au matériel roulant: priorité à la décarbonisation»

Intervenant: Michel Godinat, CFF Infrastructure. Réservez d'ores et déjà la date !

Mercredi
4 juin 2025

Nouveau

D'autres manifestations sont actuellement en préparation. Nous vous informerons des nouveaux rendez-vous dans nos prochains bulletins. Vous pouvez aussi à tout moment consulter le calendrier actualisé [à la rubrique Manifestations de notre site Internet](#).

2. Nouvelle carte de membre de l'ACTP 2025-2027

Vous allez recevoir votre nouvelle carte de membre de l'ACTP par la poste dans la première quinzaine du mois d'octobre. Votre carte actuelle est encore valable jusqu'à fin 2024.

La nouvelle carte se présente toujours sous le format pliable à deux volets. Il vous suffit de la détacher et de la plier en son centre. Le design de la carte a légèrement évolué pour permettre l'impression au dos de l'adresse e-mail de l'association ainsi que différents numéros de téléphone du conseil juridique.

Pour bénéficier de la plupart des services et offres de nos partenaires, vous devrez fournir au prestataire concerné votre numéro de membre, qui est imprimé sur votre carte. Par conséquent, nous vous conseillons de bien conserver cette dernière.

Important

Si vous n'avez pas encore reçu votre carte de membre le 20 octobre, veuillez nous le signaler par courriel à l'adresse info@kvoev-actp.ch en indiquant «Carte de membre non reçue» en objet. Il se pourrait que vous ayez déménagé récemment et que nous n'ayons pas encore enregistré votre nouvelle adresse postale.

Présentation de la nouvelle carte de membre:



3. Seconde campagne «Les membres recrutent des membres» 2024

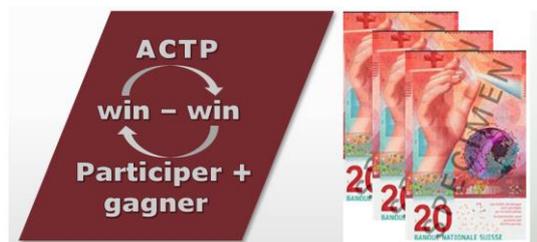
Nous profitons de l'envoi des nouvelles cartes de membre pour vous inviter à participer à notre seconde campagne «Les membres recrutent des membres» 2024, avec des primes à la clé.

L'envoi des nouvelles cartes (voir article précédent) est pour nous l'occasion de contacter tous nos membres. Nous profitons donc de l'occasion pour inviter chacune et chacun à parrainer de nouveaux membres et ainsi gagner des primes.

Pour chaque nouvelle recrue, vous obtenez une prime de 60 francs. Si vous recrutez trois nouveaux membres ou plus, vous recevez un bonus supplémentaire de 60 francs. Le nouveau membre se voit offrir par l'ACTP la cotisation pour la période allant jusqu'au 30 juin 2025. Ainsi, tout le monde y gagne! Le slogan «win – win» est donc parfaitement choisi pour cette nouvelle campagne «Les membres recrutent des membres».

La campagne se déroule du mois d'octobre au 30 novembre 2024, afin de permettre le versement des primes avant Noël 2024.

Comme toujours, nous publions sur notre site Internet toutes les informations utiles concernant la campagne, ainsi qu'une vidéo de promotion et une «Fact-Sheet» qui pourront vous aider à convaincre les personnes que vous approcherez.



Nous vous remercions d'ores et déjà de votre contribution à la campagne et vous souhaitons bonne chance.

4. Nomination d'André Wyss au conseil d'administration des CFF

Lors de sa séance du 21 août 2024, le Conseil fédéral a approuvé la nomination d'André Wyss au conseil d'administration des CFF. Monsieur Wyss sera élu au conseil d'administration lors de l'assemblée générale d'avril 2025 et il succédera à Monika Ribar en 2026 à la présidence dudit conseil.



André Wyss, nouveau membre au conseil d'administration des CFF SA

Né en 1967 et d'origine suisse, André Wyss vit à Bottmingen (BL). Depuis 2018, il est CEO d'Implenia, entreprise suisse active sur le plan international et leader de la prestation de services dans les domaines de la construction et de l'immobilier. De plus, Monsieur Wyss est membre du conseil d'administration d'Ina Invest AG ainsi que du conseil des associés de E. Merck KG.

Après un apprentissage d'opérateur en chimie, André Wyss a étudié l'économie à la Höhere Wirtschafts- und Verwaltungsschule de Zurich (HWV ; école supérieure de cadres pour l'économie et l'administration) et s'est perfectionné à la Harvard Business School. Avant d'intégrer Implenia, il était membre de la direction du groupe Novartis, où il a notamment dirigé la production mondiale et tous les services centraux, soit quelque 40 000 collaborateurs. Il a ainsi acquis une vaste expérience internationale. Il a une connaissance approfondie du contexte politique et économique suisse et remplit ainsi toutes les conditions pour sa nouvelle fonction au sein des CFF.

Procédure de nomination et succession

L'assemblée générale nomme les membres du conseil d'administration de CFF SA ainsi que son président pour une durée de deux ans. En tant qu'actionnaire unique des CFF, la Confédération exerce les droits dévolus à l'assemblée générale. Véronique Gigon, membre du conseil d'administration, rendra son mandat lors de l'assemblée générale de 2025. De son côté, Monika Ribar, présidente du conseil d'administration, quittera ses fonctions lors de l'assemblée générale de 2026, car son mandat aura atteint la durée maximale autorisée de douze ans.

Afin d'assurer la succession de Monika Ribar sans interruption, la Confédération a lancé le processus de recherche suffisamment tôt, à l'issue duquel André Wyss s'est avéré être la personne appropriée pour occuper ce poste. Lors de sa séance extraordinaire du 12 août 2024, le conseil d'administration des CFF a décidé de demander au Conseil fédéral de nommer André Wyss.

Monsieur Wyss cessera ses activités au sein d'Implenia à la fin du mois de mars 2025. Lors de l'assemblée générale ordinaire d'avril 2025, il sera nommé membre du conseil d'administration des CFF, dont il reprendra la présidence en 2026. Il aura l'occasion de se préparer à cette fonction en travaillant pendant une année avec Monika Ribar au sein dudit conseil.

5. Armin Weber élu CEO du Südostbahn SOB

Le conseil d'administration de la Schweizerische Südostbahn AG (SOB) a élu Armin Weber au poste de CEO. Âgé de 49 ans, il dirige actuellement le trafic grandes lignes des CFF et est membre de la direction Marché Voyageurs des CFF.

Armin Weber, actuellement directeur du trafic grandes lignes des CFF SA, deviendra le nouveau CEO du SOB SA le 1er mars 2025, succédant ainsi à Thomas Küchler qui part à la retraite.

L'ACTP le félicite pour son élection et est convaincue, avec Benedikt Würth, président du conseil d'administration du SOB, que le positionnement du SOB en tant qu'entreprise ferroviaire innovante et orientée vers la clientèle sera encore renforcé avec Armin Weber.

Nous nous réjouissons de la collaboration avec Armin Weber et son équipe de direction et souhaitons remercier Thomas Küchler pour son grand soutien.



6. La SZU attribue à Stadler Rail un mandat portant sur des installations de signalisation

Dans le cadre de la modernisation de son infrastructure, la SZU avait initialement octroyé à Siemens un contrat d'une valeur de 57 millions de francs. Cependant, la concurrence suisse a manifesté son désaccord et obtenu gain de cause.

«Ponctualité, confort et rapidité», telle est la devise du programme de modernisation «SZU_4.0» de la Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU). La modernisation des installations de sécurité de l'ensemble du réseau constitue une étape majeure de ce projet.

Au cours de cette première étape, la technique de commande et les postes d'enclenchement devront être remplacés dans tout le réseau. À cet effet, la SZU avait attribué l'année dernière à Siemens un mandat direct d'un montant de 57 millions de francs afin de gagner du temps. Cependant, la concurrence a fait opposition à l'adjudication directe. La SZU s'est donc décidée à engager une procédure de soumission et à adjuger à nouveau une partie du mandat, étant donné qu'à ce moment, l'adjudication n'était pas encore entrée en vigueur.

S'il n'existe pas d'alternative sérieuse au système de technique de commande «Iltis» de Siemens, il en est tout autre pour les postes d'enclenchement. «La société Hitachi, qui a repris la branche de technique ferroviaire de Thales, et l'entreprise Stadler Rail proposent des produits concurrents», déclare Reto von Planta, responsable Infrastructure de la SZU.

Le marché a été adjugé à la société Stadler Signalling AG de Wallisellen au terme du deuxième appel d'offres. Outre les coûts, la qualité a constitué un facteur déterminant de la décision. La SZU et la société Stadler Signalling AG vont donc travailler ensemble ces dix prochaines années. S'agissant du mandat attribué à Siemens pour la mise à disposition de la technique de commande, la SZU estime les coûts à plus de 4,5 millions de francs.

Un an et demi de perdu

Le nouvel appel d'offres et la procédure de soumission y afférente ont fait perdre à la SZU près d'un an et demi. L'adjudication n'est d'ailleurs pas encore entrée en vigueur. Selon Reto von Planta, la SZU attend la fin du délai d'opposition de 20 jours pour finaliser et signer le contrat avec les fournisseurs.

7. Livraison de Stadler Rail à la Sihltal Zürich Uetliberg Bahn

Stadler Rail fabrique jusqu'à 27 rames automotrices d'une valeur totale de 235 millions de francs pour la Sihltal Zürich Uetliberg Bahn. Le nouveau matériel roulant doit remplacer et étendre l'ancienne flotte de la Sihltalbahn, et permettre de densifier l'horaire cadencé.

La Sihltal Zürich Uetliberg Bahn a commandé à Stadler Rail 17 rames automotrices à trois éléments pour le trafic voyageurs, ainsi qu'un ensemble de pièces détachées. Le mandat comprend en outre une option incluant jusqu'à 10 véhicules supplémentaires. La valeur totale de la commande s'élève à 234,65 millions de francs.

Les trains remplacent les huit compositions initiales de véhicules à deux niveaux qui circulent actuellement sur la ligne S4 de la Sihltalbahn entre Zurich HB et Sihlwald et devront être remplacés après parfois plus de 30 années de service.



Composition actuelle à deux niveaux de la Sihltal-bahn

autres, il est fréquent que les personnes ne s'installent pas à l'étage supérieur.

«Avec les nouveaux trains, nous mettons sciemment un terme aux voitures à deux niveaux», déclare Raphael Wettstein, responsable Matériel roulant et membre de la Direction du groupe. «Des tests ont montré que, sur le réseau ferroviaire de la SZU caractérisé par des haltes peu espacées les unes des autres, des véhicules à un étage permettaient aux voyageuses et voyageurs de monter dans le train et d'en descendre plus rapidement. Il s'agit d'un aspect très important pour assurer une exploitation efficace et ponctuelle». En outre, les stations du réseau ferroviaire étant rapprochées les unes des

8. SOB: test d'assistance à la conduite

La compagnie Schweizerische Südostbahn AG (SOB) souhaite introduire la conduite semi-automatisée. Le test est prévu dans les trains régionaux sur la ligne reliant Arth-Goldau à Biberbrugg dans le canton de Schwyz. Selon ses propres déclarations, la SOB est la première entreprise ferroviaire à vouloir utiliser un système d'assistance à la conduite en cours d'exploitation sur le réseau à voie normale.

L'exploitation expérimentale avec passagers doit commencer à l'automne, à condition que l'Office fédéral des transports octroie l'autorisation nécessaire. «Il est prévu que le personnel des locomotives du SOB puisse activer le système d'assistance à la conduite», précise Patrick Zanchetta, responsable du service d'automatisation ferroviaire du Schweizerische Südostbahn, lors d'un entretien avec Radio SRF. Il confirme ainsi les informations publiées dans un article du «Neue Zürcher Zeitung» (NZZ) sur le sujet.

Le personnel des locomotives toujours aux manettes

«Lorsque l'assistance est activée, l'ordinateur se charge de réguler la vitesse», explique Patrick Zanchetta. «Un peu à la manière d'un régulateur de distance pour une voiture moderne.» Il précise que le train s'arrête automatiquement aux signaux correspondants sur le réseau ferroviaire ou aux arrêts prévus. Selon le SOB, les personnes qui pensent que l'assistance à la conduite fait partie d'un plan d'économie se trompent. «Il n'existe aucun projet au SOB visant à introduire les trains sans mécanicien», affirme Patrick Zanchetta. «Notre objectif est d'étudier les avantages et les inconvénients d'un tel système».



D'ailleurs, le personnel des locomotives serait toujours présent à bord. «Le mécanicien de locomotive reste responsable et peut intervenir à tout moment».

Selon le NZZ, le SOB a déjà testé ce mode de pilote automatique la nuit pendant l'interruption de l'exploitation. L'assistance à la conduite doit bientôt être utilisée en exploitation sur les près de 20 km de la ligne entre Arth-Goldau et Biberbrugg, un tronçon construit par le SOB.

Des trains semi-automatisés testés par le SOB entre Arth-Goldau et Biberbrugg

Les clientes et clients ne devraient se rendre compte de rien. Selon Patrick Zanchetta, «le comportement du système s'apparente beaucoup à la manière de conduire du personnel des locomotives». L'objectif est de déterminer les effets sur l'horaire d'un pilotage par ordinateur. Sera-t-il possible, par exemple, possible de réduire certaines périodes de réserve, afin de libérer des capacités supplémentaires pour d'autres courses? «Nous souhaitons aussi connaître la réaction du personnel des locomotives en présence de ce dispositif».

9. La Police des transports CFF introduit les bodycams

À partir de septembre 2024, la Police des transports CFF utilisera des bodycams dans toute la Suisse. Les bodycams doivent permettre de désamorcer les conflits et contribuer à la sécurité de la clientèle et du personnel des transports publics.

La Police des transports intervient avec plus de 200 policières et policiers dans toute la Suisse, sur les sites des transports publics et dans les trains. En outre, elle assure chaque année la sécurité et l'ordre aux abords des voies ferrées lors de plus de 500 grandes manifestations et événements sportifs (état en 2023). La sécurité de la clientèle et du personnel est la priorité absolue des CFF.



Une agente de la Police des transports portant un gilet équipé d'une bodycam sur son gilet. Source: SBB CFF FFS

Des enquêtes régulières sur la satisfaction de la clientèle montrent que le sentiment de sécurité est plus élevé dans le contexte ferroviaire que dans le reste de l'espace public. La situation générale en matière de sécurité dans les trains et les gares est stable dans toute la Suisse. Les évolutions sociales ne s'arrêtent toutefois pas aux gares et aux trains.

Pour accroître davantage la sécurité de la clientèle, les agentes et agents de la Police des transports porteront des bodycams à partir de septembre 2024. Chaque patrouille en sera équipée d'au moins une. Au total, 100 appareils seront achetés.

Utilisation des bodycams

L'utilisation de cette technologie est un pas important vers la modernisation de l'équipement des policières et policiers dans leur service quotidien de présence et d'intervention. Les bodycams servent à dissuader les responsables potentiels de violences, à désamorcer les conflits et, si nécessaire, à effectuer des enregistrements pour conserver des preuves. La bodycam n'enregistre pas en continu, mais est déclenchée en fonction de l'intervention par les agentes et agents de la Police des transports, ce qui est clairement identifiable pour l'autre personne. Les policières et policiers annoncent à chaque fois oralement l'activation de la bodycam, si la situation le permet. En cas d'activation, les trois LED frontales clignotent en rouge et un signal sonore retentit. La personne faisant l'objet du contrôle peut aussi demander l'activation de la bodycam.

Sécurisation et protection des données

Les données vidéo enregistrées sont sauvegardées sur des serveurs des CFF en Suisse. Seuls des spécialistes de la Police des transports ont accès à ces enregistrements à des fins de preuve. Il n'est pas possible de modifier ou de supprimer manuellement les enregistrements. Au bout de 100 jours, les données sont automatiquement effacées, à moins que l'autorité d'instruction n'ait rendu une ordonnance de production exigeant la remise des données. Chaque suppression est documentée.

10. Pilotage du trafic ferroviaire romand depuis Renens

Depuis le 1^{er} septembre 2024 à 4h00, l'ensemble du trafic ferroviaire de la Suisse romande est géré depuis le nouveau centre d'exploitation (CE Ouest) de Renens, dans l'un des trois bâtiments du siège régional des CFF. Le passage de témoin de l'ancien au nouveau centre s'est déroulé sans problème.

Le transfert de la gestion du trafic des CFF des anciens locaux lausannois dans le nouveau bâtiment construit à cet effet à Renens a eu lieu à 4 heures du matin. L'opération s'est déroulée sans difficulté. De nombreux tests avaient été effectués ces derniers mois afin que cette procédure n'ait aucune incidence sur la clientèle.

Le troisième bâtiment CFF du quartier du Parc du Simplon à Renens abrite désormais les quelque 400 collaboratrices et collaborateurs du centre d'exploitation, des services

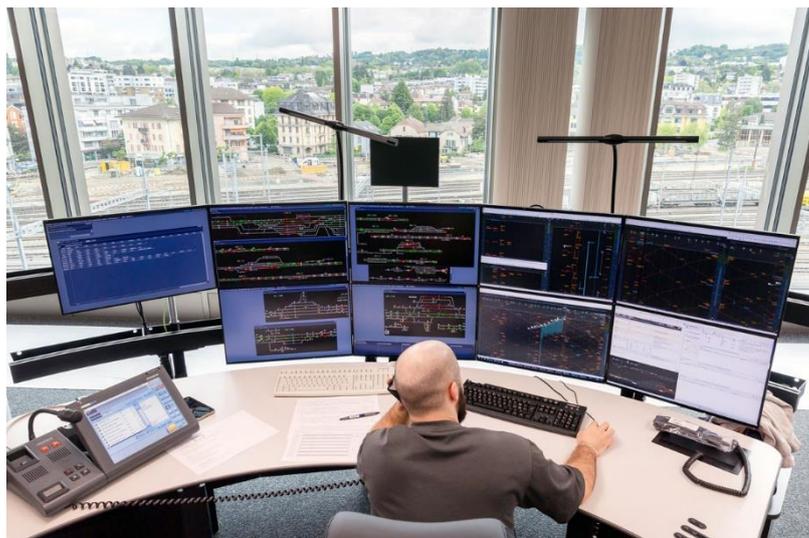
techniques, de coordination et d'information à la clientèle, qui se trouvaient auparavant à Lausanne, ainsi que des locaux dédiés à la formation. Les locaux disponibles au rez-de-chaussée seront proposés à la location pour des activités artisanales. Ainsi, plus de 1400 collaboratrices et collaborateurs des CFF œuvrant pour la Suisse romande, tous services confondus, sont enfin réunis au siège social de Renens.

Afin de préparer au mieux ce déménagement stratégique pour le chemin de fer en Suisse romande (c'est la première fois qu'un centre d'exploitation déménage dans son intégralité), des séances de tests avaient été menées dans les nouveaux locaux: depuis mi-mai, les personnes en charge de la régulation du trafic ont effectué plusieurs essais en situation réelle sur les nouvelles installations.

L'architecture du bâtiment a été pensée pour répondre aux critères spécifiques de sa fonction: par exemple les cages d'escalier et les ascenseurs ont été prévus et construits sur les pignons afin d'offrir un grand plateau central réunissant l'ensemble du personnel travaillant au contrôle du trafic, la distance entre les piliers étant définie par la dimension des postes de travail spécifiques. La largeur du bâtiment a également été modulée en fonction des besoins précis du centre de gestion des interventions.

Cet ouvrage est le dernier bâtiment de la partie CFF du Parc du Simplon. Ce nouveau quartier, jouxtant le gymnase de Renens, accueille quelque 270 logements, des surfaces administratives, des commerces, de l'artisanat et le siège romand des CFF. Les CFF ont investi près de 270 millions de francs dans ce quartier, dont 85 pour le nouveau bâtiment et le centre d'exploitation.

Les personnes qui travaillent au centre d'exploitation de Renens veillent 24 heures sur 24 et sept jours sur sept au bon déroulement du trafic ferroviaire. Ils assurent la sécurité du trafic, la ponctualité des trains et prennent des mesures lorsque survient un dérangement. Ce sont les anges gardiens du chemin de fer en Suisse romande. Le centre d'exploitation de Renens gère plus de 800 kilomètres de lignes ferroviaires, sur lesquelles circulent environ 2500 trains par jour.



Le nouveau centre d'exploitation, CE Ouest, à Renens.

Source: SBB CFF FFS

11. L'OFT met à jour les bases de planification du prochain programme d'aménagement ferroviaire

L'Office fédéral des transports (OFT) est en train d'élaborer le prochain programme d'aménagement ferroviaire (message 2026). Dans ce contexte, il a mis à jour les bases de planification et le guide relatif à la méthodologie des coûts. Afin que le processus soit aussi transparent que possible, l'OFT publie [*les documents actualisés sur son site Web*](#).



L'OFT a publié les bases de planification en vue du prochain message sur l'aménagement ferroviaire.

L'OFT concrétise actuellement le mandat du Parlement, qui l'a chargé d'élaborer pour 2026 le prochain message sur l'aménagement ferroviaire. Celui-ci se concentrera sur l'actualisation des projets d'aménagement en cours de réalisation ainsi que sur des mesures de consolidation du projet d'offre à l'horizon 2040. L'OFT a désormais mis à jour et peaufiné les bases de

planification de février 2023. Cet approfondissement s'est avéré nécessaire en particulier concernant les critères d'évaluation des nouveaux projets d'aménagement, afin que les évaluations des projets soient compréhensibles et transparentes. Conformément aux bases de planification affinées, les projets sont examinés quant à leur rapport coût-utilité, à leur potentiel de réduction des surcharges de demande, à leur adéquation avec la perspective RAIL 2050 et à leur impact sur l'utilisation des sols et sur les zones protégées.

En outre, dans les bases actualisées, l'OFT explique des valeurs de référence importantes du processus de planification (contenus et objectifs, démarche et calendrier, organisation et rôles). Il présente également le cadre de la politique des transports et de la politique financière ainsi que les ajustements auxquels il faut procéder dans le projet d'offre 2035 prévu jusqu'à présent. Les mesures examinées dans ce cadre portent sur la faisabilité, la viabilité, le matériel roulant et l'infrastructure supplémentaire requise.

Mise à jour du guide sur la méthodologie des coûts

L'OFT a par ailleurs révisé et mis à jour le guide sur la méthodologie des coûts, en vigueur depuis 2016. Ce guide permet aux gestionnaires d'infrastructure de déterminer les coûts attendus pour la planification des aménagements commandée par l'OFT. L'évaluation de projets inclus dans l'étape d'aménagement 2035 montre que la stabilité souhaitée des coûts finals n'a pas toujours été atteinte. Les coûts ont augmenté car les gestionnaires d'infrastructure ont sous-estimé les coûts de base ou les suppléments pour risques. Dans ce contexte, l'OFT a retravaillé le guide en question et y a apporté des précisions. Sa version actualisée entre en vigueur avec effet immédiat. Cette nouvelle version doit donc être appliquée à toutes les études et projets élaborés sur mandat de l'OFT en vue du message 2026.

12. Effort payant pour des trains plus silencieux

Les mesures prises par la Confédération pour rendre les trains plus silencieux portent leurs fruits. Les riverains des voies ferrées sont même nettement moins exposés aujourd'hui à des nuisances sonores que ne le prévoient à l'origine les objectifs de protection. C'est ce qui ressort du dernier rapport de suivi de l'Office fédéral des transports (OFT).

Les niveaux de bruit mesurés en 2023 sont pour la plupart comparables à ceux de l'année précédente. Après les réductions sensibles des niveaux depuis 2020 (interdiction de fait de tous les wagons à freins en fonte grise, même étrangers), on constate une pérennisation des valeurs mesurées. À



CFF Cargo Train spécial « Tour de Suisse » 2010. Source SBB CFF FFS, Gian Vaitl

toutes les stations de mesure, les valeurs d'émission sont aujourd'hui nettement inférieures aux valeurs-cibles fixées pour l'assainissement phonique :

- ❑ Les trains de marchandises émettent aujourd'hui environ 10 dB(A) de moins qu'au début des mesures en 2003, soit une réduction de moitié du volume sonore perçu.
- ❑ Les trains de voyageurs émettent aujourd'hui environ 6 dB(A) de moins qu'au début des mesures en 2003, soit une réduction d'un tiers du volume sonore perçu.
- ❑ Les niveaux sonores de passage en exploitation régulière sont généralement inférieurs aux valeurs-limites pour le matériel roulant nouvellement immatriculé des trains de voyageurs, et depuis 2020 pour une grande partie des wagons.

Néanmoins, le programme en faveur d'une circulation ferroviaire supportable pour les riverains n'est pas encore achevé. Si le nombre de trains augmente à l'avenir comme prévu, il faut s'attendre à moyen terme à une nouvelle légère hausse des niveaux sonores. C'est pourquoi la Confédération continue notamment à soutenir les travaux de recherche pour des innovations dans le domaine de la lutte contre le bruit.

13. Réorganisation de la mobilité aux alentours de la gare de Lucerne

La réalisation de la gare de passage de Lucerne va doubler le nombre de personnes circulant dans le quartier de la gare. Pour gérer cette affluence, le périmètre de la gare doit être repensé en tant que principale plaque tournante de la mobilité en Suisse centrale. Dans cette optique, le canton et la ville de Lucerne ont signé une convention de projet portant sur l'élaboration d'un plan directeur commun. L'accord repose sur la planification test réalisée par la ville de Lucerne et la vérification des résultats du test effectuée par le canton en prenant en compte l'ensemble du transport. L'état actuel de la planification prévoit notamment une simplification des nœuds sur la

place de la gare, de nouvelles plates-formes de bus et un axe de transports publics passant par la Zentralstrasse.

Le projet de gare de passage de Lucerne va transformer l'actuelle gare en cul-de-sac en une plaque tournante moderne de la mobilité et permettre la mise en place de nouvelles correspondances plus fréquentes et plus rapides en RER ainsi qu'en trafic grandes lignes. La gare de passage de Lucerne est le projet clé pour l'aménagement des transports publics à Lucerne et dans toute la Suisse centrale. Aujourd'hui, le système ferroviaire de Lucerne est tellement saturé qu'il n'est plus possible d'ajouter de nouvelles correspondances. La construction de la gare de passage est indispensable pour introduire la cadence au quart d'heure pour le RER ou la cadence semi-horaire complète en trafic grandes lignes. Toutes les régions du canton de Lucerne en profiteront.

Poser les jalons pour la principale plate-forme de mobilité de la Suisse centrale

La gare de passage devrait être mise en service dans les années 2040. Avec l'extension de l'offre ferroviaire, le périmètre de la gare verra son affluence quasiment doubler par rapport à aujourd'hui. Pour absorber ce flux, il faut repenser et replanifier les connexions entre le train et le bus, le vélo, le bateau, le taxi et la voiture, ainsi que les accès à la gare et, par conséquent, revoir la conception de la place de la gare comme plaque tournante de la mobilité. Malgré la place limitée au centre-ville, la mobilité ne va cesser d'augmenter.

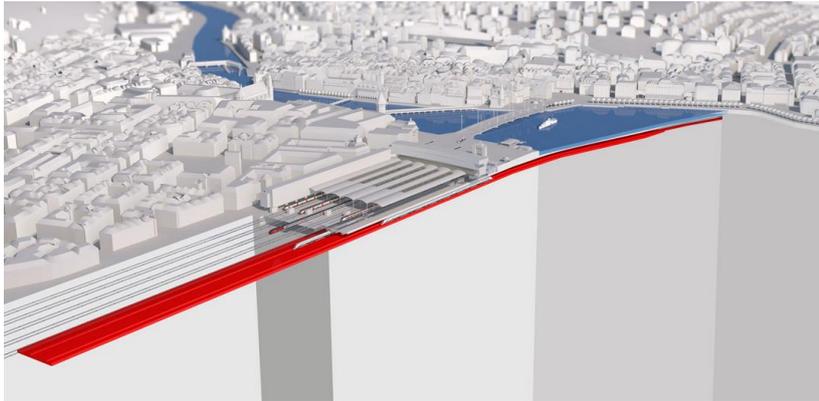
Les analyses sur lesquelles reposent les modèles globaux des cantons en matière de transport ont prouvé que la hausse de la mobilité à l'horizon 2040 impliquait impérativement une simplification des nœuds de la place de la gare et une réorganisation globale des transports.

Simplifier et désenchevêtrer le système complexe

Le hub de bus existant côté nord (près du Seebrücke) sera complété de deux nouvelles places de la gare et de deux hubs supplémentaires à l'est et à l'ouest de la gare. D'après l'étude «Bus 2040» de la communauté de transport de Lucerne, d'autres lignes de bus seront diamétralisées; la place de la gare ne devrait donc plus être marquée principalement par les arrêts de bus. Cela permettra de créer de nouveaux accès à la gare plus spacieux ainsi que des espaces publics agréables. De même, les passages pour piétons et cyclistes situés sous le faisceau de voies actuel doivent permettre de mieux relier la gare aux quartiers environnants. Tandis que la Zentralstrasse deviendra un axe pour les vélos et les transports publics, le trafic de passage permettra de décongestionner la place de la gare, ce qui est important pour le flux de circulation et l'efficacité sur la place de la gare. En effet, plus le choix de routes sera restreint, plus la circulation sera fluide. Les emplacements pour l'accès à la gare, les places de stationnement de courte durée, Kiss & Ride et les taxis sont en cours de clarification. S'agissant de la circulation passant par la place de la gare, différents parcours sont testés pendant et en dehors des heures de pointe.

Des voies de bus dans la mesure du possible sans interruption et, lorsque cela est nécessaire, la priorité aux bus sur l'axe Kriens-Ebikon et sur d'autres parcours en ville et dans l'agglomération, ainsi que des voies de contournement sont des éléments importants pour décongestionner le trafic urbain. Un système de bus performant et fiable est la clé de voûte de la mobilité dans Lucerne et aux alentours de la ville.

La gare de passage de Lucerne est en bonne voie



Dans le cadre des prochains messages sur l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, le Parlement fédéral décidera de la réalisation et du financement de la gare de passage de Lucerne, qui doit être ancrée dans le message 2026 sous forme de projet global. Concrètement, ce message doit permettre de financer les projets partiels portant sur la gare

souterraine et le tunnel de Dreilinden. Le tunnel de Neustadt devrait suivre dans le cadre d'une deuxième étape de financement associée au message 2030. Les coûts des trois projets partiels sont évalués à 3,3 milliards de francs. En fonction des décisions de la Confédération et du déroulement de la procédure, un démarrage des travaux est prévu au plus tôt au début des années 2030. Les travaux devraient durer entre 11 et 13 ans.

Pour plus d'informations: durchgangsbahnhof.lu.ch

14. Procédures complexes pour les tronçons ferroviaires d'exploitation frontalière

Du fait du perfectionnement du droit européen, les accords conclus entre la Suisse et les États voisins concernant les tronçons d'exploitation frontalière ne sont plus applicables. L'OFT recommande par conséquent aux entreprises ferroviaires de se mettre en contact suffisamment tôt avec les autorités des pays limitrophes et de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer en vue de l'homologation de nouveau matériel roulant et pour les certificats de sécurité.

Il y a environ deux ans, l'Union européenne (UE) a informé la Suisse que les accords relatifs à la circulation ferroviaire sur les tronçons limitrophes tels que Brigue–Domodossola ou Schaffhouse–Singen ne seraient plus applicables, car ils ne sont plus compatibles avec le nouveau droit de l'UE. Pour conclure de nouveaux accords avec la Suisse, les autorités compétentes des pays de l'UE voisins doivent obtenir un mandat de la Commission européenne.

Des pourparlers exploratoires avec ces pays ont montré que la négociation d'accords adaptés pour les tronçons d'exploitation frontalière était peu réaliste au vu des circonstances. L'Office fédéral des transports (OFT) a donc suspendu les travaux correspondants jusqu'à ce que la Commission européenne confirme l'achèvement de la mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet ferroviaire de l'UE en Suisse. L'OFT pourra alors renégocier les accords directement avec les autorités de surveillance de la sécurité ferroviaire des pays voisins. Avec l'entrée en vigueur de la loi révisée sur les chemins de fer et de l'ordonnance sur les chemins de fer au 1^{er} juillet 2024, la Suisse a mis en œuvre la partie dudit volet technique qui relève de sa compétence. L'adaptation de l'accord sur les transports terrestres nécessaire à la mise en œuvre complète n'est toutefois possible qu'à long terme.

L'OFT recommande aux chemins de fer de prendre contact en temps utile.



RE Lötschberger du BLS en gare d'Iselle. Source: BLS

D'ici à l'entrée en vigueur de nouveaux accords, le nouveau matériel roulant destiné à circuler dans les pays limitrophes ne peut plus être admis selon des procédures simplifiées, comme c'était le cas jusqu'à présent. En lieu et place, il doit être examiné et approuvé par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer en concertation avec les autorités compétentes des pays voisins. Il en va de même pour les certificats de sécurité délivrés par l'OFT, qui étaient jusqu'à

présent acceptés pour le trafic sur les tronçons limitrophes.

L'OFT recommande dans l'intervalle aux entreprises ferroviaires de prendre contact suffisamment tôt avec les autorités de sécurité compétentes des pays voisins et avec l'Agence de l'UE pour les chemins de fer en vue de l'homologation du nouveau matériel roulant destiné à être utilisé sur les tronçons d'exploitation frontalière à voie normale, ainsi que pour l'octroi des certificats de sécurité.

En ce qui concerne les tronçons d'exploitation frontalière des chemins de fer à voie métrique, l'OFT a également entamé des discussions avec les ministères étrangers. Celles-ci se poursuivent. Là aussi, l'OFT recommande aux chemins de fer de prendre contact suffisamment tôt.

15. Tunnels ferroviaires: exigences de sécurité plus strictes

L'Office fédéral des transports (OFT) a renforcé les exigences sécuritaires relatives aux tunnels ferroviaires. Il exige notamment de mieux signaler les chemins de fuite. C'est pourquoi 134 tunnels seront équipés d'une nouvelle signalisation des chemins de fuite au cours des prochaines années, selon les indications des entreprises ferroviaires, qui répondent de la sécurité dans les tunnels ferroviaires et mettent en œuvre les prescriptions. Au total, le réseau ferré suisse compte environ 1800 tunnels.

Les «Exigences de sécurité pour les tunnels ferroviaires existants» de l'OFT datent de 2009. Tous les tunnels ferroviaires de Suisse sont conformes à cette directive. En 2022, l'OFT a adapté les règles à l'évolution technique et aux plus récentes conclusions scientifiques. Les modifications concernent le système de classification et la signalisation des chemins de fuite. La directive révisée contient des indications précises sur l'endroit et la manière dont les chemins de fuite et les éventuelles sorties de secours doivent être signalés, ainsi que sur les autres mesures nécessaires selon la catégorie du tunnel. Lors de la définition de la catégorie de tunnel, une distinction est faite en fonction de l'âge, du nombre de voies et de tubes, de la longueur et de la fréquence des trains.



*Une signalisation bien visible des chemins de fuite augmente la sécurité dans les tunnels ferroviaires.
Source: SBB CFF FFS*

Les entreprises ferroviaires avaient jusqu'à fin 2023 pour rendre compte à l'OFT des modalités de planification de leurs mesures d'assainissement sur la base de la directive actualisée. Elles ont dû fournir un calendrier, une estimation des coûts ainsi que l'intégration de ces mesures dans la planification des investissements. Il ressort des réponses reçues que plus de 90% des quelque 1800 tunnels du réseau ferré sont déjà conformes à la norme révisée. Les entreprises doivent installer de nouvelles signalisations des chemins de fuite dans 134 tunnels. Pour 18 tunnels,

des adaptations plus importantes sont nécessaires. Les entreprises les réaliseront dans le cadre de l'entretien ordinaire de l'infrastructure ou à l'occasion de travaux de construction déjà prévus.

L'OFT effectue des contrôles périodiques et axés sur les risques auprès des gestionnaires d'infrastructure et vérifie si les entreprises assument leurs responsabilités en matière de sécurité dans les tunnels. Si tel n'était pas le cas, l'OFT retirerait à l'entreprise l'autorisation d'exploiter le tunnel en question.

Les exigences de sécurité évoluent

Le développement des exigences de sécurité pour les infrastructures est un processus continu. Les autorités de surveillance doivent actualiser périodiquement leurs normes et directives en fonction de l'évolution technique et des conclusions scientifiques les plus récentes. De leur côté, les exploitants des ouvrages sont tenus de mettre en œuvre les nouvelles prescriptions. Les gestionnaires d'infrastructure sont responsables de la sécurité des tunnels.

Alors que la directive «Exigences de sécurité pour les tunnels ferroviaires existants» s'applique aux anciens tunnels, la construction d'un nouveau tunnel relève de la norme SIA 197 et des directives internationales (STI SRT). Celles-ci contiennent entre autres des prescriptions relatives aux galeries de sécurité, aux rameaux de communication, aux haltes de secours et aux accès pour les véhicules de secours.

Le fait que les anciens tunnels répondent à une autre norme que les nouveaux ne signifie pas pour autant qu'ils ne sont pas sûrs. Les incidents sont très rares. De plus, l'état et la conception du tunnel ne sont qu'un des facteurs d'évaluation de la sécurité dans les tunnels ferroviaires. Outre l'infrastructure, ce sont les véhicules, le personnel, les moyens de communication et les mesures de sécurité sur le tracé en pleine voie qui, dans le système ferroviaire global, déterminent dans une large mesure la sécurité des tunnels. Le perfectionnement des exigences relatives aux tunnels existants est donc une pièce supplémentaire du puzzle qui contribue à maintenir le haut niveau de sécurité des tunnels ferroviaires en Suisse, voire à l'améliorer encore ponctuellement.

16. Generali: nouvel habillage commercial, prestations inchangées

Generali, notre partenaire en matière d'assurances, a remanié et modernisé son habillage commercial. Les prestations exclusives réservées aux membres de l'ACTP restent toutefois inchangées.

- Jusqu'à 19% de réduction sur les assurances
- Couverture de toutes les personnes du foyer
- Conseil personnalisé
- Service 24h/24 en cas de sinistre



Demandez votre devis personnalisé sur le site: <https://www.generali.ch/fr/affinity-partner-insurance/kvoev>.

17. Formation continue: cours et webinaires 2024 de notre partenaire «Angestellte Schweiz»

Actualisez vos connaissances et développez vos compétences spécifiques, sociales et/ou personnelles. Trouvez la formation qui vous convient dans l'offre actuelle de cours et de webinaires de notre partenaire «Angestellte Schweiz».

Un webinaire permet de transmettre l'essentiel sur un sujet particulier de manière concise, et vous pouvez même y participer à distance. Vous pouvez aussi opter pour des cours d'une demi-journée ou d'une journée, des conférences ou encore des cours intensifs sur plusieurs jours.



Consultez l'offre actuelle sur le site Internet <https://employees.ch/services/cours-et-formation-continue>.

Exemple de cours:

Stop à la procrastination! (en allemand)

Nombreux sont celles et ceux qui en souffrent tout au long de leur parcours professionnel. Comment arrêter de tout repousser au lendemain? Pour le savoir, participez à ce [webinaire le 1^{er} octobre 2024](#) (en ligne, 1 heure).

18. Caisses d'assurance maladie: limitation des réductions sur les assurances complémentaires à partir de 2025

Les caisses d'assurance maladie peuvent conclure des conventions collectives avec des partenaires. L'Autorité fédérale de surveillance des marchés financiers (FINMA) prescrit aux assureurs les dispositions et exigences prudentielles en vigueur visant à garantir des réductions spécifiques pour les assurances complémentaires.

En vertu de ces dispositions, les réductions octroyées doivent être contrôlées tous les ans sur la base de l'évolution des contrats et, au besoin, adaptées.

Les premiers partenaires de caisse d'assurance maladie nous ont déjà communiqué leurs nouvelles offres ou conditions 2025 réservées à nos membres.



Conformément à la FINMA, les réductions cumulées ne doivent pas dépasser 10%. Étant donné qu'Atupri octroie des réductions en plus des réductions collectives (p. ex. réductions combinées selon le modèle d'assurance), les 10% autorisés seraient immanquablement dépassés. Atupri va donc ramener sa réduction collective à 5% au 1^{er} janvier 2025 afin de respecter les prescriptions susnommées.

Par ailleurs, un petit nombre de produits d'assurance complémentaire d'Atupri ne peut désormais plus faire l'objet de réduction.

Important: toutes les prestations d'assurance conformes aux types et aux montants de prestations décrits dans les conditions générales d'assurance (CGA) restent inchangées pour les assuré·e·s.

Les clientes et clients fortement impactés sur le plan financier sont priés de se manifester auprès du Service clientèle. Une solution devrait pouvoir être trouvée afin de réduire la charge financière.



Votre qualité de membre vous permet, à vous et votre famille, de profiter de 5% de réduction sur les assurances complémentaires d'hospitalisation auprès du groupe Visana.

Plus de détails à l'adresse <https://employes.ch/adhesion/avantages/caisses-maladie/visana>.

Bon de la Coop



En demandant un devis ou un rendez-vous de conseil avant le 31 décembre 2024, vous recevrez en cadeau un bon de la Coop d'une valeur de 30 francs.

[Prendre rendez-vous.](#)

Il est désormais possible de souscrire des assurances de choses: assurance ménage, responsabilité civile ou encore bâtiment.

Les assureurs informeront plus en détail les membres de l'ACTP assurés chez eux dans le courant du mois d'octobre.

19. 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-privee/>

Caisses-maladie

- ❑ **Conditions** avec des réductions de prime pour toute la famille pour l'assurance complémentaire.

- ❑ Nous recommandons **notre partenaire Atupri**. Seulement avec Atupri, vous pouvez même rester après votre 65ème anniversaire.



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

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/>

Mobilité

- ❑ **Rabais de base de 12%** 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 pour CHF 99 par an, en partenariat **avec l'EURO-PÉENNE 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/>

20. Mentions légales et des informations importantes

Éditeur

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

Publication et envoi par courriel

dieXperten GmbH, 8812 Horgen
Expédition de la version imprimée
Prestation propre de l'ACTP

Rédaction

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

Impression et envoi de la version imprimée

Haller + Jenzer AG, Berthoud

Envoi : Prestation propre de l'ACTP

Mise en page

Heinz Wiggenhauser
Marketing et communication ACTP

Traduction de la version française

UTS Uebersetzer Team Sarrebruck
GmbH

Paraît quatre fois par an

Mutations



Merci de nous communiquer immédiatement **changement d'adresse, mise à la retraite, changements de vos coordonnées**, y inclus de votre **courriel**.

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.

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



Bientôt à la retraite ? Reste fidèle à l'ACTP - mêmes prestations mais cotisation réduite

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 !

21. L'ACTP en un coup d'œil

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

L'Association des cadres des transports publics (ACTP) est une 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, etc.



Que veut l'Association des cadres ? Comment j'en profite ?

L'Association des cadres

- ❑ représente les intérêts de ses membres vis-à-vis des employeurs, en particulier ceux des cadres, et se diffère ainsi d'autres associations professionnelles.
- ❑ négocie des contrats collectifs de travail CCT avec les employeurs, et représente aussi les cadres avec contrats individuels de travail CO.
- ❑ 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. Nos manifestations offrent la possibilité d'élargir votre réseau avec des personnalités intéressantes.



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

Consultez notre [site web >prestations](#).

Comment m'inscrire ?



Inscrivez-vous facilement en ligne : <https://kvoev-actp.ch/fr/qualite-de-membre/devenirmembre/>, ou scannez le code QR.