



# Association des cadres des transports publics

Crédibles  
Attrayants  
Collégiaux  
Réseautés

Dans ce bulletin vous lisez :

- ❑ « Parrainez un nouveau membre – gagnez des primes ! »
- ❑ État des négociations « BAR » au CFF
- ❑ Aperçu de nos nombreuses manifestations ce printemps

## Vos interlocuteurs à l' 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>
	Questions juridiques de nos membres	Tél. 021 641 61 20	<a href="mailto:info.fr@cooprecht.ch">info.fr@cooprecht.ch</a>
<b>Comité central de l'ACTP</b>	Président	Markus Spühler	<a href="mailto:markus.spuehler@kvoev-actp.ch">markus.spuehler@kvoev-actp.ch</a>
	Vice-président Retraité (e) s	Hans Schwab	<a href="mailto:Schwab.sonja@bluewin.ch">Schwab.sonja@bluewin.ch</a>
	Finances & relations OFT	Heidi Kalbfuss	<a href="mailto:adelheid.kalbfuss@gmx.ch">adelheid.kalbfuss@gmx.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	vacant	
<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	Bettina Fuchs	<a href="mailto:bettina.fuchs@sbb.ch">bettina.fuchs@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,

**Prendre soin de soi:** découvrez pourquoi prendre soin de soi n'est pas réservé à la sphère privée, mais constitue aussi une pratique essentielle pour les cadres et les équipes, afin d'allier succès et santé sur le long terme. S'occuper de soi est très important. Pour préserver sa santé bien sûr, mais aussi pour contribuer au bien-être des autres.

### Gagnant-gagnant – vous gagnez des primes, et nous des membres: campagne «Les membres recrutent des membres»

La parution de ce bulletin signe le début d'une nouvelle campagne de parrainage «**Les membres recrutent des membres**» qui se déroulera jusqu'au 30 juin 2025.

Nous vous invitons à participer cette année encore, vous remportez des primes à chaque nouveau membre inscrit. Plus d'informations dans notre Bulletin et [SUR notre site web ici](#).



Nos membres de BLS et de SOB peuvent aussi nous aider à recruter de nouveaux membres.

**Négociations BAR chez Production ferroviaire au sein de Production Voyageurs CFF:** au mois de janvier, nous avons déjà indiqué que des négociations sur les réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR) avaient commencé entre les CFF et la communauté de négociation (CN) composée de l'ACTP, du SEV, du VSLF et de transfair. Pour le moment, ces négociations concernent les assistant·e·s clientèle, le personnel des locomotives, le personnel de manœuvre et le personnel de nettoyage des trains travaillant à Production ferroviaire au sein de Production Voyageurs. Elles s'appuient sur les accords relatifs à la prolongation de la CCT CFF.

Au premier rang de leurs revendications, les CFF voudraient pouvoir personnaliser la répartition annuelle des tours pour mieux s'adapter aux souhaits des membres du personnel. Dans ce cadre, les contenus de service ne viendraient compléter les tours de travail qu'à une date ultérieure. De manière générale, les CFF prévoient d'assouplir les temps de travail minimaux des assistant·e·s clientèle, de permettre des interventions pendant le temps de repos, de réduire les forfaits horaires pour les travaux annexes aux tâches principales et d'aménager les restrictions temporelles dans la planification des tours de nuit et du matin. Actuellement, les revendications des deux parties sont très éloignées et doivent d'abord être organisées thématiquement, pour favoriser des débats ciblés et permettre de trouver des solutions.

Nous continuerons de vous informer sur le déroulement des négociations. La prochaine rencontre entre la communauté de négociation et les CFF aura lieu le 14 mars.



**Manifestation AD 2025:** à l'issue de notre 26<sup>e</sup> Assemblée des délégués, qui se tiendra le 4 juin 2025, à Berne Wylerpark, nous vous proposons une intervention de Michel Godinat sur le thème «Les défis de la gestion de la flotte des véhicules ferroviaires de CFF Infrastructure». Ce serait un grand plaisir pour moi de vous y retrouver toutes et tous.

**FVP@SwissPass:** en concertation avec le comité de l'Union des transports publics, le conseil stratégique de l'Alliance SwissPass a pris connaissance du plan actuel de référencement des abonnements FVP sur SwissPass.

Concrètement, cela signifie qu'à **compter de début 2026**, plus aucune carte bleue FVP ne sera émise. À partir de cette date, toute personne ayant droit à des facilités de voyage disposera d'un SwissPass pour utiliser son abonnement FVP. Dès 2026, les abonnements seront transférés sur le SwissPass à l'expiration des cartes bleues. Le service FVP compétent se chargera de la communication auprès des personnes éligibles aux FVP dans le courant de cette année.

Dans l'ensemble, l'offre FVP reste identique. Seule nouveauté: le demi-tarif FVP sera désormais renouvelé annuellement, au lieu de tous les trois ans.

Le processus de commande, la facturation et toutes les prestations de services en lien avec les FVP se déroulent toujours exclusivement via les services FVP des entreprises correspondantes. Pour toute question sur l'offre, le service FVP compétent de l'entreprise reste l'interlocuteur privilégié des personnes éligibles aux FVP.

### Votre adresse e-mail a changé? Vous recevez le bulletin de l'ACTP par la poste?

J'invite toutes les personnes qui disposent d'une adresse électronique, mais continuent cependant à recevoir notre bulletin par la poste, à nous transmettre leur adresse électronique. Les nouvelles vous parviendront d'autant plus rapidement. Il suffit de nous envoyer un petit e-mail ([info@kvoev-actp.ch](mailto:info@kvoev-actp.ch)). Merci d'avance.



Nous vous remercions par avance et vous souhaitons plein succès!



Meilleures salutations et bon début de printemps.

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

## Contenu

1.	Prochaines manifestations d'information et de réseautage	5
2.	Retour sur la manifestation CH-1/2025 avec Véronique Stephan	6
3.	«Les membres recrutent des membres» – avoir toutes les cartes en main pour convaincre	7
4.	Suppression de postes chez CFF Cargo par leur projet G-ensis	8
5.	CFF: «Boost M6K»	9
6.	BLS présente un concept pour l'assainissement du béton dans le tunnel de façade du Lötschberg	10
7.	En 2024, les trains des CFF n'ont jamais été aussi à l'heure	11

8.	Changement à la direction de CFF Voyageurs	13
9.	Un billet climatique suisse sur le modèle autrichien	14
10.	Monter à bord et partir: rien de plus simple	15
11.	Nouvelles dispositions dans le domaine des transports publics et du fret	17
12.	Prendre soin de soi exige de la vigilance dans son (travail) quotidien	18
13.	Assainissement du tunnel du Simplon	19
14.	Chocolat surf in avec réduction pour nos membres	21
15.	Formation continue: cours et webinaires 2024 de notre partenaire «Employés Suisse»	21
16.	Les prestations pour nos membres – valent votre argent	22
17.	Mentions légales et des informations importantes	23
18.	L'ACTP en un coup d'œil	24

## 1. Prochaines manifestations d'information et de réseautage



**Assemblée des membres du groupe régional Romandie / Valais**  
 suivie d'une table ronde  
 « Les défis et solutions des entreprises de transport régionales »  
 (en français)

Mercredi 2 avril 2025  
 Parc du Simplon  
 à Renens



**Assemblée des membres du GR Zurich / Suisse orientale, suivie d'un exposé**  
 «Qualité de production optimale lors de la conception de l'horaire grâce à la continuité de la planification et de l'ordonnancement de la circulation des trains jusqu'à la cabine de conduite.»,  
 par Wieland/Graffagnino/Traber  
 (en allemand)

Mardi 8 avril 2025  
 CFF Westlink  
 à Zurich



**Assemblée des membres du GR Plateau / Jura**  
 suivie d'un exposé  
 « Le top des cyberattaques contre les entreprises », par Matthias Glock  
 (en allemand)

Mardi 8 avril 2025  
 CFF WylerPark  
 à Berne



## Assemblée des membres du GR Suisse centrale, nord-ouest et Tessin

suivie d'un exposé

« **Déraillement d'un train de marchandises dans le tunnel de base du Gothard** », par Thomas Senekowitsch et Gianluca Fontana

(en allemand)

Jeudi 17 avril 2025  
 Restaurant Bolero  
 à Lucerne



## Manifestation AD 2025

« **Les défis de la gestion de la flotte des véhicules ferroviaires de CFF Infrastructure** », par Michel Godinat, CFF Infrastructure

(en allemand)

Mercredi 4 juin 2025  
 CFF WylerPark  
 à Berne

⇒ *Vous trouverez les détails et l'outil d'inscription aux manifestations sur notre site [Internet](#) à la rubrique [Manifestations](#).*

## 2. Retour sur la manifestation CH-1/2025 avec Véronique Stephan

L'ACTP a eu le plaisir d'accueillir Véronique Stephan le temps d'une conférence. Véronique Stephan dirige la division Marché Voyageurs des CFF depuis le 1<sup>er</sup> mai 2021. Elle est membre du conseil stratégique de l'Alliance SwissPass ainsi que des comités de Suisse Tourisme et d'Equality4Tourism.



Le choix du sujet et de la conférencière a manifestement interpellé beaucoup de monde: près de 150 personnes s'étaient inscrites à la manifestation du 4 mars 2025, qui s'est déroulée au centre WylerPark des CFF à Berne.

Dans son exposé, Véronique Stephan a expliqué ce qui caractérisait la division Marché Voyageurs et comment celle-ci s'y prenait pour inciter les gens à «passer au train». La division a pour mission de donner envie à un

plus grand nombre de personnes de voyager en transports publics, d'identifier et d'exploiter les potentiels du marché et d'accroître la demande.

Elle contribue ainsi largement au transfert du trafic voyageurs de la route vers le rail. Le marketing ne se limite pas à la commercialisation, il implique aussi une gestion orientée vers le marché et résolument centrée sur le client et ses besoins.

Un brin malicieux, la conférencière a souligné que la notion d'«orientation vers le marché» revenait souvent dans le discours des entreprises, avant d'expliquer ce que cela impliquait précisément pour la division Marché Voyageurs, à savoir:

*Surveillance du marché → Identification des besoins et des potentiels de croissance → Détermination de l'offre et des prix en conséquence → Identification des tendances → Mise en œuvre avec le mix marketing classique des 4P.*

Véronique Stephan a aussi partagé avec nous une constatation particulièrement intéressante: le «temps de mobilité», c'est-à-dire l'intervalle de temps durant lequel une personne se déplace d'un point A à un point B, n'a quasiment pas évolué. Cette donnée est apparue pendant la pandémie liée au coronavirus, alors que les directives de télétravail et la suppression des trajets pendulaires engendraient un transfert du temps de mobilité vers le trafic de loisirs.

S'agissant des potentiels de croissance, Véronique Stephan a évoqué le segment des jeunes, qu'il convient de fidéliser par des offres ciblées pour qu'ils continuent à voyager en transports publics une fois qu'ils ont atteint l'âge de se déplacer par leurs propres moyens avec des véhicules motorisés. En remportant leur adhésion aujourd'hui et en les motivant à emprunter les transports publics, nous nous assurons que ces citoyennes et citoyens auront demain une attitude favorable aux transports publics.



Au cours de l'apéritif dînatoire qui a suivi la conférence, les personnes présentes, notamment de nombreux participant·es et participants au programme Young Talents des CFF, ont confirmé que l'engagement et la spontanéité de l'intervenante avaient conquis non seulement les esprits, mais aussi le cœur du public.

### 3. «Les membres recrutent des membres» – avoir toutes les cartes en main pour convaincre

**Notre objectif pour 2025: recruter de nouveaux membres des CFF, du BLS et de la SOB. Ce bulletin est l'occasion de lancer l'action «Les membres recrutent des membres» et vous permettre de gagner une prime de recrutement. L'action se termine le 30 juin 2025.**

Merci d'avance pour votre engagement à recruter de nouveaux membres pour notre association. 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 englobent notamment les responsables techniques, les chefs de projet, les acheteurs, les planificateurs, etc. En d'autres termes, toutes les personnes qui assument une responsabilité spécifique et font avancer l'entreprise.



Notre action présente des avantages mutuels aussi bien pour vous, en tant que membre recrutant, que pour le nouveau membre.

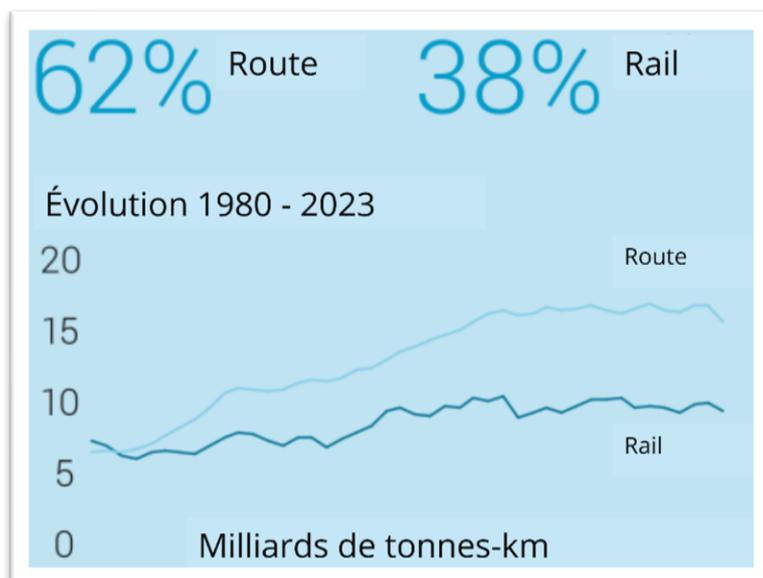
- ❑ *L'ACTP prend en charge la cotisation du nouveau membre jusqu'à la fin de l'année 2025.*
- ❑ *Vous, en tant que membre recrutant, recevez une prime de 60 francs pour chaque nouveau membre recruté.*

Afin de vous accompagner au mieux dans votre démarche, nous avons préparé un dépliant que vous pouvez [télécharger sur notre site Internet](#). Vous aurez ainsi toutes les cartes en main pour convaincre les futurs membres. Ils trouveront en bas de la deuxième page le code QR leur permettant de s'inscrire en ligne.

Tous les détails sur [notre site internet](#) au >ACTP >Devenir membre >Les membres parrainent des membres 2025. Bonne chance !

#### 4. Suppression de postes chez CFF Cargo par leur projet G-ensis

Le fret ferroviaire est sous pression. CFF Cargo va devoir supprimer environ 80 postes d'ici fin 2025. L'ACTP demande un soutien optimal pour toutes les personnes concernées.



Les CFF ont officiellement annoncé que CFF Cargo allait devoir supprimer près de 80 postes d'ici fin 2025. Cette décision est la conséquence de la stagnation, voire de la baisse des volumes du fret ferroviaire. À cela s'ajoute le fait que l'activité n'est pas rentable.

Pour autant, une réduction de personnel implique une moindre flexibilité; une situation qui peut être facteur de risque sur le marché.

Dans les faits, ce sont près de 80 postes sur les 2100 emplois que compte CFF Cargo qui seront supprimés en

production et dans les services de support sur plusieurs sites.

La situation est douloureuse, en premier lieu évidemment pour les personnes directement concernées.

Lors de la procédure de consultation sur les suppressions de postes actuelles, l'ACTP a souligné le fait que ces suppressions risquaient d'avoir des conséquences indésirables, telle qu'une perte

conséquence de savoir-faire, qui, en cas de reprise du fret ferroviaire, ne pourrait pas être reconstitué si facilement.

## Un soutien optimal aux collaboratrices et collaborateurs concernés

L'ACTP exige pour toutes les personnes concernées un soutien optimal au cours de leur recherche d'un nouvel emploi au sein ou en dehors des CFF, un accompagnement pour toute formation ou tout perfectionnement, ou encore une assistance en cas de passage à la retraite.

## 5. CFF: «Boost M6K»

En 2022, les CFF se sont fixé pour objectif de réduire leurs dépenses de 6 milliards de francs (M6K) d'ici à 2030 afin de ramener le taux de couverture de la dette au plafond défini par le Conseil fédéral, mais également de disposer à la fois d'une stabilité financière et d'une marge de manœuvre.

Pour y parvenir, des mesures supplémentaires en termes de coûts et d'efficacité sont nécessaires. Si les CFF ont atteint les objectifs fixés ces deux dernières années, certaines des mesures prévues restent particulièrement difficiles à mettre en œuvre ou présentent des risques. Par ailleurs, la demande a repris d'une manière plus rapide et plus forte qu'escompté depuis le lancement de M6K, ce qui engendre des besoins accrus en capacités du matériel roulant et, partant, davantage d'investissements. Enfin, la Confédération n'a octroyé aux CFF qu'un apport en capital de 850 millions de francs, soit 300 millions de moins que ce qui avait été initialement prévu. Tous ces éléments réduisent la marge de manœuvre financière de l'entreprise.

Si les CFF souhaitent pouvoir s'appuyer sur un financement solide et sain, ils doivent impérativement créer davantage de marge de manœuvre et limiter les risques liés aux mesures prévues. C'est dans cette optique que les CFF ont décidé de lancer le programme «Boost M6K», dont l'objectif consiste à définir par anticipation des mesures supplémentaires en termes de coûts et d'efficacité pour toutes les divisions afin de dégager une marge de manœuvre et, ainsi, assurer durablement la bonne santé financière des CFF. Mis en œuvre à l'échelle du groupe, ce programme traitera également de thèmes transversaux et liés aux processus. Il intégrera en outre un controlling et un reporting continus des nouvelles activités de sorte que la hiérarchie conserve la responsabilité de l'atteinte des résultats.



Jusqu'à présent membre de la direction de CFF Infrastructure et responsable Achats, Supply Chain et production, Gian-Marco Caggia prend en janvier 2025 la direction du programme «**Boost M6K**». À ce titre, il est placé sous la responsabilité du CFO. Gian-Marco Caggia dirige une équipe constituée de dix à douze personnes de toutes les divisions, recrutées dans le pool de talents, et chargée de définir des mesures avec la hiérarchie pour les présenter à la Direction du groupe. Les mesures adoptées seront intégrées à la planification MUP à compter du MUP 2026-2031. Nous vous informerons régulièrement au sujet de ce programme.

La réussite de «**Boost M6K**» nécessite une collaboration étroite avec la hiérarchie et l'engagement de l'ensemble des cadres. Cette approche est indispensable pour permettre la mise en œuvre des mesures nécessaires en matière de coûts et d'efficacité et pour garantir durablement la bonne santé financière des CFF.

### Gian-Marco Caggia: d'I-ESP à «**Boost M6K**»

Gian-Marco Caggia dirige depuis 2017 le secteur Achats, Supply Chain et production (I-ESP) en qualité de membre de la direction Infrastructure. Il a professionnalisé les achats et la logistique et modernisé le Centre technique ferroviaire. Dans le cadre de ses fonctions, il a fait évoluer le développement des chaînes d'approvisionnement d'Infrastructure dans le sens d'une approche de bout en bout. Il a également intégré avec succès la sécurité des chantiers de Securitrans, qui compte environ 500 collaboratrices et collaborateurs, au sein d'I-ESP. Auparavant, il a dirigé le service des achats de CFF Infrastructure et le secteur Logistique et bagages au sein de Voyageurs. Il possède ainsi des connaissances et compétences approfondies qu'il mettra à profit en tant que responsable «**Boost M6K**» pour nous aider à atteindre les objectifs fixés.

La direction par intérim d'I-ESP est assurée par Michel Godinat, jusqu'ici suppléant de Gian-Marco Caggia. Le poste de responsable I-ESP a été mis au concours.

*L'ACTP adresse ses félicitations à Gian-Marco Caggia pour sa nouvelle affectation et lui souhaite, ainsi qu'à toute son équipe, plein succès dans leur ambitieuse mission.*

## 6. BLS présente un concept pour l'assainissement du béton dans le tunnel de faîte du Lötschberg

Entre Kandersteg et Goppenstein, des infiltrations d'eau sulfatée endommagent la voie ferrée en béton à deux endroits du tunnel de faîte du Lötschberg. Il est prévu que BLS effectue les travaux d'assainissement d'ici la fin de l'année.



L'été dernier, lors de passages de contrôle dans le tunnel de faîte du Lötschberg, BLS a constaté des dommages sur la voie ferrée en béton. Des examens approfondis ont montré que les dommages se concentraient à deux endroits du tunnel long de 15 kilomètres: d'une part, à environ 3,5 kilomètres du portail nord du tunnel près de Kandersteg, d'autre part, à environ 4 kilomètres du portail sud près de Goppenstein. Les dommages constatés sur la voie ferrée en béton sont dus à des

infiltrations d'eau sulfatée qui détériorent le béton. La teneur élevée en sulfate provoque des fissures superficielles et l'éclatement du béton. À certains endroits, la solidité du béton est compromise, ce qui affaiblit l'ancrage des rails dans la voie en béton. BLS a immédiatement stabilisé ces zones afin de garantir la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

Selon l'ampleur des dommages, BLS prévoit différentes mesures d'assainissement. BLS démontera la voie ferrée en béton endommagée sur environ 50 mètres de longueur pour la remplacer par du béton résistant aux sulfates. Sur le tronçon d'environ 60 mètres où le béton présente des fissures superficielles et des éclatements, la voie ferrée en béton fera l'objet de réparations et d'une imprégnation. Enfin, le béton sera nettoyé et imprégné sur environ 80 mètres aux endroits où la voie ferrée en béton présente des traces d'humidité dues à l'eau sulfatée. Ces mesures permettront à l'avenir de protéger la voie ferrée de toute infiltration d'eau sulfatée.

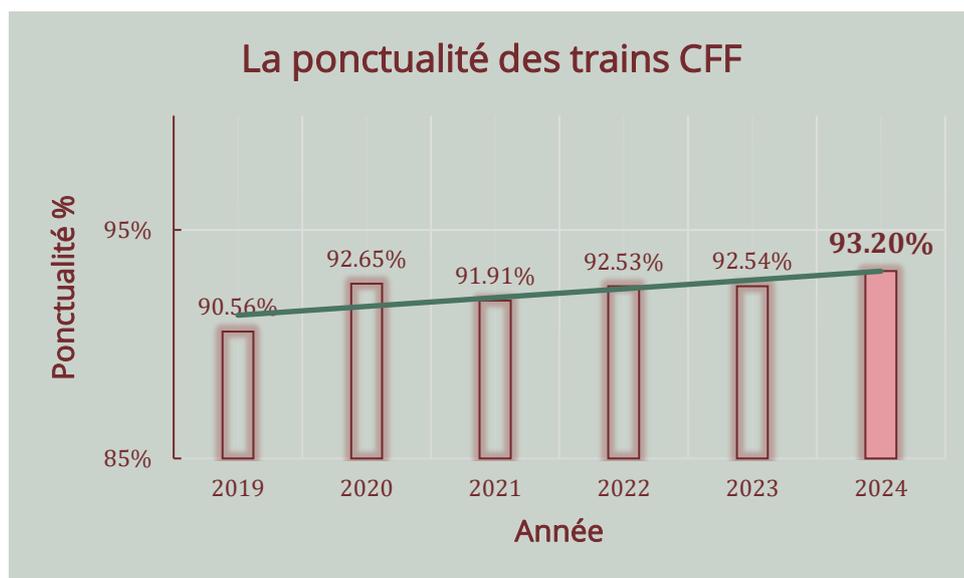
Le concept d'assainissement doit encore être détaillé, puis vérifié par des services spécialisés externes, comme le Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche (Empa). BLS est en mesure d'effectuer les réparations sans interrompre l'exploitation ferroviaire. Afin de perturber le moins possible la circulation des trains autos entre Kandersteg et Goppenstein, les travaux seront réalisés en dehors des périodes de vacances. Ils dureront entre quatre et six semaines.

Selon l'état actuel des connaissances, les réparations devraient coûter entre deux et trois millions de francs. BLS part du principe que les réparations sont en grande partie assurées.

## 7. En 2024, les trains des CFF n'ont jamais été aussi à l'heure

2024 a été une année record pour les CFF en termes de ponctualité des trains, avec 93,2% des trains à l'heure contre 92,5% l'année précédente. La progression est la plus notable en Suisse romande et au Tessin. En dépit des nombreux chantiers, des diverses perturbations et des difficultés liées aux conditions météorologiques, la satisfaction de la clientèle est restée élevée.

Les CFF ont fait encore mieux qu'en 2023. L'an dernier, les trains n'ont jamais été aussi à l'heure.



Dans presque toutes les régions, la ponctualité du trafic voyageurs des CFF a progressé par rapport à l'année précédente. La ponctualité des correspondances s'est établie à 98,7%, comme en 2023. La satisfaction de la clientèle en matière de ponctualité à l'arrivée a atteint 87,6%, soit une augmentation de 1,5 point par rapport à l'année précédente. La satisfaction a sensiblement augmenté dans toutes les régions, notamment en trafic grandes lignes. Ce succès est le fruit

d'une intense collaboration entre les divisions et de l'engagement sans faille de l'ensemble du personnel.

### **Influence du matériel roulant et de la météo**

La grande fiabilité du matériel roulant et des infrastructures a largement contribué à cette évolution positive. En moyenne annuelle, la météo a été bonne, avec, là aussi, des répercussions positives sur la ponctualité et sur la satisfaction de la clientèle. Néanmoins, le système ferroviaire a, ponctuellement, montré sa vulnérabilité aux conditions météorologiques extrêmes. Les fortes chutes de neige du 22 novembre 2024 ont fait plonger la ponctualité dans le rouge. Plusieurs événements météorologiques brefs et violents en Suisse et dans d'autres régions d'Europe ont eu un impact sur le trafic en Suisse.



### **Nette amélioration de la ponctualité en Suisse romande**

En Suisse romande, des adaptations d'horaires effectuées à l'occasion du changement d'horaire 2023 ont permis une amélioration sensible de la ponctualité: 91,9% (2,7 points de pourcentage de plus que l'année précédente). L'amélioration de la ponctualité se reflète dans la satisfaction de la clientèle, elle aussi en hausse. La Suisse romande reste néanmoins 0,1% en deçà de la valeur visée (92,0%). L'horaire 2025 contribue donc à accroître la robustesse du système et à la garantir dans un contexte de chantiers nombreux.

### **Ponctualité record au Tessin**

La ponctualité dans la région Sud a atteint un niveau record de 92,6%, soit 2,1 points de plus que l'année précédente. La reprise du trafic dans le tunnel de base du Saint-Gothard s'est bien déroulée et l'horaire est resté stable. En outre, la fiabilité du matériel roulant s'est améliorée au cours de l'année. En revanche, le manque de ponctualité des liaisons en provenance d'Italie et les grèves éclair des compagnies ferroviaires étrangères ont représenté d'importants défis à relever.

### **La ponctualité en Suisse alémanique reste stable et élevée**

En Suisse alémanique, des travaux de longue durée et la mauvaise qualité du trafic voyageurs international entrant ont eu un impact négatif sur la ponctualité. En outre, le glissement de terrain à St. Gallen St. Fiden a mis à mal la robustesse du système. En dépit de ces difficultés, c'est en Suisse alémanique que la ponctualité s'est avérée la plus élevée (région Centre 93,71%, région Est 93,65%).

### **Baisse de la ponctualité clientèle en trafic marchandises**

En trafic marchandises, la ponctualité clientèle (anciennement ponctualité des envois en trafic par wagons complets) s'est détériorée de 1,8 point de pourcentage en 2024, pour s'établir à 88%. Ce recul est dû au changement de système informatique à la fin 2023, aux défis liés à l'axe du Saint-Gothard, à la baisse de fiabilité des anciennes locomotives et à des pénuries de personnel.

## Perspectives pour 2025

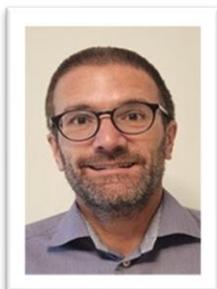
Compte tenu des nombreux chantiers et événements prévus, comme l'EURO féminin de l'UEFA et le Concours Eurovision de la Chanson, l'année 2025 s'annonce exigeante. Différentes mesures sont mises en œuvre pour maintenir et améliorer encore la ponctualité. Il s'agit notamment de la mise en œuvre de l'horaire 2025 dans la région Ouest, du remplacement de l'ancienne flotte et de mesures visant à réduire l'impact de la météo sur la ponctualité, comme l'optimisation du service d'hiver.

La ponctualité des trains mesure le pourcentage de trains arrivés à l'heure. Tout train qui arrive à destination avec moins de trois minutes de retard est considéré comme ponctuel. La ponctualité des correspondances mesure la proportion de correspondances obtenues. Les CFF tiennent ainsi compte du fait que des voyageuses et voyageurs manquent des correspondances parce qu'un train a moins de trois minutes de retard et qu'il est considéré comme étant à l'heure.

La ponctualité tant des trains que des correspondances joue un rôle clé dans la satisfaction de la clientèle comme dans l'efficacité des transports publics.

En comparaison, en Allemagne, les trains sont considérés comme ponctuels lorsqu'ils arrivent à destination avec moins de six minutes de retard, et moins de cinq minutes en France et en Italie.

## 8. Changement à la direction de CFF Voyageurs



Matthias Hofmann prendra en charge la direction du programme de planification intégrée de la production (IPP) pour la production du transport de voyageurs à partir du 1er mai 2025 et sera membre de l'équipe de direction de la production ferroviaire. À ce titre, il est responsable du programme IPP, qui place la planification des services et des ressources de production ferroviaire sur de nouvelles bases afin de se préparer aux défis et à la dynamique croissants des opérations quotidiennes. Il succède à Andreas Haller, qui se concentrera à nouveau sur son rôle de responsable de la production RH pour le transport de passagers. Ce dernier a dirigé et fait progresser avec succès le programme IPP au cours des trois dernières années.

**Nicolas Germanier** prendra la direction du trafic régional chez Marché Voyageurs (MP-RV) le 1er juillet 2025. À ce titre, en tant que membre de l'équipe de direction de MP, il sera responsable du développement et du financement des transports régionaux dans toute la Suisse. Il succède à Werner Schurter, qui continuera à diriger le RER de Zurich et à diriger la région de l'Est jusqu'à sa retraite en 2026.



*L'Association des cadres des transports publics ACTP félicite Matthias Hofmann et Nicolas Germanier pour cette élection. Nous leur souhaitons beaucoup de succès et de satisfaction dans leurs nouveaux défis.*

*Et nous remercions chaleureusement Werner Schurter et Andreas Haller (responsable RH chez PP) pour leur collaboration très appréciée et constructive.*

## 9. Un billet climatique suisse sur le modèle autrichien

Le canton du Jura argumente demande une baisse significative des prix des transports publics afin d'atteindre les objectifs climatiques. Le «KlimaTicket» autrichien est présenté comme le modèle à suivre. Après que le Conseil des États a rejeté l'initiative cantonale lors de la session d'hiver en invoquant la souveraineté tarifaire des entreprises de transport et la situation financière actuellement complexe de la Confédération, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national recommande également à son conseil de ne pas entrer en matière sur le projet. Le Conseil national traitera cette initiative cantonale lors de la session de printemps.

Par le biais d'une initiative cantonale, le Parlement du canton du Jura demande à l'Assemblée fédérale d'élaborer un projet de réduction significative des prix des offres des CFF. En effet, les baisses de prix dans les transports publics sont un moyen rapide et efficace de réduire drastiquement les émissions de CO<sub>2</sub> par habitant en Suisse.

### L'Autriche comme modèle

Le *billet climatique* de nos voisins de l'Est fait office de modèle. Depuis 2021, l'Autriche propose un abonnement général annuel au prix de 1179,30 euros, soit environ 1106 francs. L'objectif du billet climatique était d'inciter le plus grand nombre de personnes à passer du trafic individuel aux transports publics.

Le billet a tout de suite remporté un grand succès. Plus de 75 000 billets ont été vendus dans les deux semaines qui suivirent le lancement. Selon les chiffres officiels, plus de 300 000 personnes en Autriche sont aujourd'hui titulaires d'un billet climatique.



### La souveraineté des prix revient aux entreprises de transport

Après que la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) a rejeté l'initiative en invoquant la souveraineté tarifaire des entreprises de transport et la situation financière actuellement complexe de la Confédération, le Conseil des États a également décidé, sans opposition, de ne pas entrer en matière sur l'initiative cantonale.

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) recommande également à son conseil, par 16 voix contre 7, de ne pas entrer en matière sur l'initiative cantonale.

Le Conseil national traitera cette initiative cantonale lors de la session de printemps.

## 10. Monter à bord et partir: rien de plus simple

---

Source: LITRA

**En plus d'une vaste offre, un système d'accès et de paiement simple favorise également l'attractivité des transports publics. Des modèles innovants sont actuellement testés et implémentés dans plusieurs états européens. Les entreprises suisses y endossent souvent un rôle central. Ces expériences soutiennent aussi le développement de la billetterie en Suisse.**

Un voyage = un billet. Si ce concept constitue déjà une quasi-évidence pour les voyageuses et voyageurs en Suisse, il relève plutôt de l'exception dans d'autres pays européens. Le «KlimaTicket» autrichien et le «Deutschland-Ticket» allemand, qui facilitent quelque peu l'accès aux transports publics, sont deux exemples récents chez nos voisins.

Cependant, comme le démontre l'étude comparative internationale, il n'y a qu'en Suisse et aux Pays-Bas que le système de tarification et d'information est entièrement intégré. Il s'agit des deux seuls pays qui permettent à la clientèle d'utiliser les transports publics dans tout le pays avec un seul titre de transport.

### **Paiement sans contact aux Pays-Bas**

Avec la «OV-Chipkaart», les Pays-Bas disposent d'un système de billetterie national. Depuis 2023, les voyageuses et voyageurs peuvent s'enregistrer et sortir avec une carte de débit ou de crédit sans contact dans tous les transports publics du pays (OVpay). Comme le constate l'étude comparative, «cela facilite considérablement l'accès, en particulier pour les touristes, car la «OV-Chipkaart» n'est plus nécessaire».

Aujourd'hui, rares sont les personnes qui se rendent au guichet de la gare pour acheter un simple billet. Le passage au distributeur de billets est également de plus en plus occasionnel depuis la mise en place de solutions de billetterie numériques. Dans ce contexte, les Pays-Bas ont opté pour un système d'enregistrement/de sortie permettant de débiter un billet d'une carte, sans contact. Le nombre de transactions a augmenté dès les premiers mois pour dépasser le million par jour. Il s'agit donc du système privilégié des clientes et clients.

De nouveaux systèmes de paiement ont récemment été testés et introduits dans d'autres pays. Aujourd'hui, l'Europe fait pour ainsi dire office de laboratoire dans la recherche de la meilleure solution. Dans de nombreux cas, ces projets sont le fait d'entreprises innovantes d'origine suisse.

### **BONNsmart: garantie d'anonymat**

À Bonn en Allemagne, la société de transport Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWB) transporte 92 millions de voyageuses et voyageurs tous les ans à bord d'environ 300 véhicules sur trois lignes de tram, six lignes de train urbain et 50 lignes de bus. En 2020, la SWB a introduit «BONNsmart», un système de paiement jusqu'alors unique en Allemagne. À l'instar du système OVpay des Pays-Bas, le paiement du billet s'effectue par carte. En montant et en descendant de chaque moyen de transport, la personne doit tenir brièvement sa carte devant un lecteur («tap» en anglais).

Le système informatique qui fonctionne en arrière-plan enregistre les parcours partiels et débite directement le prix de tous les trajets du compte bancaire à la fin de la journée. BONNsmart accepte toutes les cartes de crédit et de débit sans contact, Maestro, V PAY, ainsi que les smartphones ou les montres connectées avec moyen de paiement enregistré.



Comme OVpay, le système a été développé par l'entreprise familiale allemande Scheidt & Bachmann, laquelle possède une filiale en Suisse. Andreas Bieniok, Business Development Manager chez Scheidt & Bachmann Suisse, voit un grand avantage de BONNsmart en termes de protection des données: «Chaque fois qu'un moyen de paiement est présenté, notre système génère un code de transaction unique (token) par cryptographie. Un historique anonyme de ces paiements est alors créé à partir des données.

Le décompte s'effectue par le biais d'un compte de transit anonyme temporaire, qui n'est tenu que pour la période de décompte (jour, trajet, mois). L'entreprise de transport connaît ainsi tous les itinéraires empruntés, mais pas le nom de ses passagères et passagers.»

### Danemark: priorité au smartphone

Il y a une bonne dizaine d'années, le pays voisin de l'Allemagne introduisait la «Rejsekort». Avec cette carte, les Danoises et Danois pouvaient monter à bord des véhicules des transports publics et en descendre dans tout le pays. Depuis le printemps 2024, ce système est progressivement remplacé par FAIRTIQ basé sur les smartphones et inventé en Suisse en 2016. Au début du voyage, un mouvement de balayage permet de démarrer le trajet dans l'application FAIRTIQ et un autre mouvement de balayage permet de l'arrêter une fois à destination.

Depuis le printemps 2024, le Danemark remplace l'ancienne «Rejsekort» par la technologie FAIRTIQ dans son système de billetterie nationale.

Douze semaines après son introduction, la nouvelle solution avait déjà enregistré 100 000 trajets quotidiens au Danemark, ce qui représente 20% des trajets réalisés avec la «Rejsekort». «Notre solution doit devenir l'épine dorsale des transports publics. Elle est facile à utiliser, notamment pour les personnes âgées, et garantit un flux optimal de passagers lors de l'embarquement», explique Gian-Mattia Schucan, co-CEO et fondateur de FAIRTIQ SA. Le paiement est réalisé quotidiennement par carte de crédit ou MobilePay, l'équivalent danois de Twint. Les personnes qui voyagent beaucoup bénéficient d'une remise de volume.

La «Rejsekort» devrait être retirée de la circulation en 2026 et remplacée par une solution simplifiée basée sur une carte pour celles et ceux qui ne peuvent ou ne veulent pas utiliser la solution FAIRTIQ. Cette dernière est disponible dans sept autres pays en plus du Danemark. L'application suisse a fêté son 200 millionième voyage en novembre dernier.

### Suisse: le choix de myRIDE

Be-in/Be-out, soit la détection automatique d'un trajet en transports publics via une application sur smartphone, permet à un grand nombre de personnes d'accéder très facilement aux transports publics. Depuis mai 2024, Alliance SwissPass, l'organisation de la branche des entreprises de transport et des communautés de transport suisses, mène le projet pilote myRIDE, qui vise essentiellement à tester un nouveau système de tarification, mais aussi à faciliter autant que possible l'utilisation des transports publics. «Nous nous orientons vers le Be-in/Be-out, car nous disposons ainsi d'un système basé sur smartphone, avantageux également pour celles et ceux qui voyagent aujourd'hui avec un AG ou un abonnement communautaire», déclare Nick Balmer, chef de projet.

D'ici fin 2026, myRIDE devrait évoluer en un système de billetterie et de paiement viable permettant à tout un chacun d'accéder facilement aux transports publics. L'objectif est de trouver une solution qui permette aux clientes et clients de choisir la saisie automatique s'ils le souhaitent, ou alors de s'en charger eux-mêmes à chaque trajet en balayant l'écran de leur smartphone.

myRIDE devrait simplifier l'accès aux transports publics en Suisse. Les premiers tests en conditions réelles sont en cours. D'ici fin 2026, myRIDE devrait évoluer en un système de billetterie et de paiement viable.

La nouvelle solution doit également tenir compte de la protection des données. Différentes approches de minimisation des données sont en cours de discussion comme la sauvegarde des données par des tiers de confiance, ou une solution technique permettant de traiter les données de localisation directement sur le smartphone et de transmettre uniquement le prix du billet aux entreprises de transport.



### EasyRide assorti de nouvelles fonctions

Aujourd'hui, quelque 600 000 personnes en Suisse planifient et paient leurs trajets en transports publics via l'application EasyRide des CFF. Si les nouvelles fonctionnalités de myRIDE sont reprises dans cette solution pour smartphone bien établie, cette dernière pourrait devenir le nouvel accès standard aux transports publics en Suisse. La nouvelle solution pourrait être introduite progressivement à partir de 2027. La branche des transports publics décidera à la fin de l'année 2025 de l'introduction ou non du nouveau système de prix et, le cas échéant, des modalités du déploiement.

## 11. Nouvelles dispositions dans le domaine des transports publics et du fret

Le 1<sup>er</sup> janvier 2025, plusieurs modifications légales sont entrées en vigueur dans le domaine des transports publics et du transport de marchandises. Ces modifications incluent, entre autres, la révision de la loi sur le transport de voyageurs et les ordonnances afférentes. Les nouvelles dispositions ont pour objectif de clarifier les responsabilités et de rendre les déroulements plus efficaces dans les transports publics.

Les modifications de la loi sur le transport de voyageurs (LTV) simplifient les réglementations du transport régional de voyageurs et les adaptent à l'évolution des dernières années. Le traitement de différents cas d'utilisation abusive des subventions a montré qu'il était aussi judicieux de concrétiser certaines prescriptions et, au besoin, de les inscrire dans la loi.

Ainsi, il est désormais stipulé au niveau de la loi qu'il n'est pas permis de calculer des bénéfices en transport régional par rail, bus, bateau ou installation à câbles commandé par la Confédération et les cantons (« interdiction de réaliser des bénéfices »). Les modifications précisent également la manière d'utiliser les excédents imprévus.

Afin de renforcer les transports publics, les commanditaires et les entreprises de transport doivent en principe conclure des conventions d'objectifs pluriannuelles, ce qui permet d'augmenter la sécurité de planification et le caractère contraignant. Dans l'idée d'accroître l'efficacité, un étalonnage national des performances (benchmarking) relatif aux chiffres-clés financiers sera introduit, et une nouvelle plate-forme numérique simplifiera et harmonisera la procédure de commande. Les dispositions sur la protection des données des voyageurs ainsi que sur le financement d'innovations ont été précisées.

### Véhicules transfrontaliers

En 2025, les entreprises suisses qui ont besoin de certificats de sécurité et d'homologations de véhicules utilisés en service transfrontalier pourront encore profiter d'allègements administratifs. La collaboration de la Suisse avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fers (ERA) à cet égard a de nouveau été prolongée d'une année.

### Encouragement du fret ferroviaire

Le soutien financier du transport combiné non accompagné à travers les Alpes est maintenu jusqu'à fin 2030. À compter de 2025, la Confédération alloue des contributions forfaitaires pour des transports transalpins sur des distances inférieures à 600 km. L'ordonnance sur le transport de marchandises prévoit en outre explicitement que ces transports soient soutenus de manière plus importante que les transports sur de plus longues distances. L'objectif est d'intensifier l'utilisation du rail pour les transports de marchandises intérieurs, d'importation et d'exportation qui traversent les Alpes. Dans ce secteur, la part du trafic routier est encore relativement élevée.

### Adaptations de prix

Début 2025, différents prix ont été adaptés dans le domaine des transports publics et du fret. Ainsi, le courant est cette année un peu moins cher pour les trains de marchandises (11 ct./kWh au lieu de 12). En revanche, la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) perçue en fret routier augmente: pour la première fois depuis 2012, les prix ont été relevés de 5% dans le cadre du renchérissement général.

Pour tenir compte des prescriptions légales liées à la couverture des coûts, les prix du sillon ont été adaptés en ce qui concerne l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. La hausse varie en fonction du type de transport ferroviaire.

Par ailleurs, le tarif horaire que l'Office fédéral des transports (OFT) facture pour différentes prestations de service qu'il fournit – la plupart dans le cadre des procédures d'approbation des plans (autorisations de construire) – passe de 150 à 200 francs. Il s'agit de la première augmentation de ce genre depuis près de 25 ans.

## 12. Prendre soin de soi exige de la vigilance dans son (travail) quotidien

---

Prendre soin de soi désigne un comportement que l'on adopte consciemment pour accorder la juste attention à sa propre santé physique, psychique et sociale, ainsi qu'à son bien-être personnel.

Il s'agit de faire preuve de bienveillance et d'empathie envers soi-même. À cet effet, il convient d'appliquer les principes suivants:

- accorder une attention particulière à sa propre santé;
- évaluer de manière critique sa résistance et ses limites;
- gérer le stress de manière personnelle et adaptée à ses conditions de travail;
- connaître ses sources de régénération;
- réfléchir à sa capacité de résilience et la développer;
- faire partie d'un système de soutien collégial et professionnel tel que la supervision, le conseil entre pairs ou le coaching.

Prendre soin de soi implique aussi de reconnaître que l'on a souvent du mal à identifier ses propres limites et de rechercher en permanence un bon équilibre entre effort et repos. «Je mérite de me traiter avec sollicitude et de veiller à ce que les autres se comportent correctement à mon égard.» C'est une attitude fondamentale à adopter pour prendre soin de soi.

Dans le cadre de l'entreprise, les personnes ont donc tout intérêt à mettre au point une stratégie personnelle pour préserver leur santé et renforcer leur aptitude à agir de manière professionnelle, ce qui requiert une attention cognitive, émotionnelle et humaine de tous les instants. En prenant soin de soi, chaque collaboratrice, collaborateur et cadre dirigeant, affermi par ses capacités de résilience, de résistance et son instinct de survie, se protège au travail.

Pour prendre soin de moi, je dois me recentrer sur moi-même. Cela signifie aussi que je dois veiller à rester en bonne santé, à me reposer suffisamment, à m'accorder toute l'attention nécessaire.

La vigilance, comme élément essentiel du soin de soi, désigne une attitude intérieure et un comportement d'attention sans jugement sur l'expérience, qui est vécue de manière consciente et dans le moment présent.

Il s'agit donc d'une perception par l'observation et la description de la situation telle qu'elle est, ici et maintenant, sans volonté immédiate de l'évaluer ni de la modifier. Il s'agit de percevoir et prendre conscience des choses. Qu'est-ce que je suis en train de faire? Qu'est-ce qui a changé? Idéalement, un comportement fondé sur la vigilance naît de la perception et de l'observation de soi et relève plutôt de la conscience que du réflexe.

Tandis que prendre soin de soi permet d'atteindre un bien-être personnel, l'auto-optimisation, quant à elle, recherche l'amélioration continue des qualités et aptitudes personnelles par l'auto-objectification, l'auto-contrôle rationnel et le feed-back permanent pour atteindre la meilleure version de soi possible.

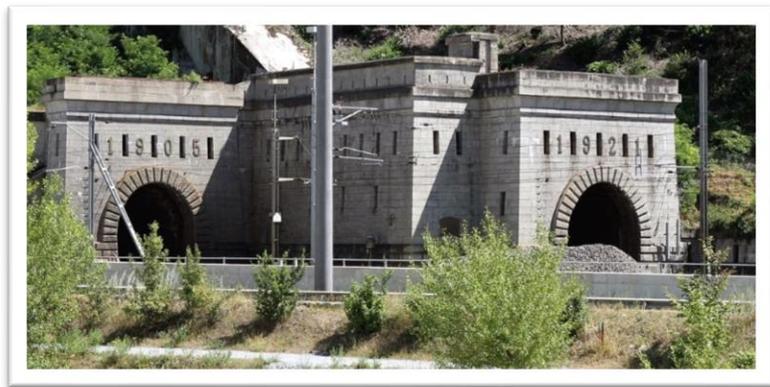
⇒ *«S'occuper de soi, ce n'est pas s'aimer de manière narcissique, mais se préserver».*

## 13. Assainissement du tunnel du Simplon

---

Les CFF vont procéder à l'assainissement du tunnel du Simplon ces quatre prochaines années. La première étape des travaux qui commence début février 2025 aura un impact sur l'horaire des trains autos BLS entre Brigue et Iselle. Dans l'ensemble, les trains RegioExpress entre Brigue et Domodossola circulent selon l'horaire.

Le tube Est du tunnel du Simplon doit être assaini sur tout son tracé. Certaines parties de la voûte seront remises en état et le drainage sera optimisé. Les travaux seront réalisés chaque année par phases de six mois, entre 2025 et 2028. Ils sont planifiés en tenant compte des différents chantiers dans d'autres tunnels en Suisse afin de garantir une offre transalpine minimale en trafic voyageurs et en fret.



La première étape du chantier se déroule entre le 3 février et le 27 juillet 2025 sans interruption de l'exploitation. Les répercussions sur le trafic ferroviaire sont les suivantes: les trains autos BLS entre Brigue et Iselle circulent toutes les 120 minutes au lieu de toutes les 90 minutes. Dans l'ensemble, les trains RegioExpress entre Brigue et Domodossola circulent toutes les deux heures selon l'horaire.

Les voyageuses et voyageurs sont priés de consulter l'horaire. Le trafic marchandises est impacté par les travaux, car la circulation est fortement perturbée au niveau du corridor de quatre mètres dans le tunnel du Simplon.

### Des chantiers aussi entre Domodossola et Milan

En Italie également, l'infrastructure ferroviaire évolue: le corridor de quatre mètres entre Domodossola et Milan va être élargi, ce qui profitera au trafic marchandises transalpin. La remise en état du tronçon se déroulera à certaines heures. L'offre sur l'axe du Simplon sera donc réduite pendant plusieurs années.

En 2025, comme en 2024, trois trains EC seulement au lieu de quatre circuleront en semaine et dans chaque direction sur les lignes Bâle–Berne–Milan et Genève–Brigue–Milan en raison des travaux entre Domodossola et Milan. Au départ/à destination de Bâle, un train EC par direction circule seulement jusqu'à Domodossola. De même, au départ/à destination de Genève, un train EC par direction circule seulement jusqu'à Brigue. Le week-end, l'offre reste inchangée avec quatre trains EC par direction sur les lignes Bâle–Berne–Milan et Genève–Brigue–Milan. Jusqu'au 31 janvier 2025, les trains IR suivants entre Brigue et Domodossola sont supprimés: le lundi, départ à 9h37 de Brigue et à 13h48 de Domodossola, du mercredi au vendredi, départ à 10h44 de Brigue et à 13h48 de Domodossola.

Du 8 juin au 27 juillet et du 31 août au 12 septembre 2025, le tronçon entre Domodossola et Milan sera entièrement fermé à la circulation des trains. Tous les trains EC entre Domodossola et Milan seront donc supprimés. Un programme de remplacement avec des bus est en cours d'élaboration.

## 14. Chocolat surfon avec réduction pour nos membres

---

Nous avons le plaisir de pouvoir proposer à nos membres une nouvelle offre à prix spécial: **Chocorange**.

Chocorange propose à tous les passionné·e·s de chocolat ses délicieuses créations artisanales, fabriquées avec passion et amour. Les membres de l'ACTP bénéficient d'une remise spéciale sur l'un des produits faits maison, dans le respect de valeurs éthiques.



Les commandes se font auprès de Béat-Henri Alber, membre de l'ACTP, qui nous accorde une remise de 10%.

Retrouvez toutes les informations utiles sur les produits, la distribution et la commande [ici](#).

## 15. Formation continue: cours et webinaires 2024 de notre partenaire «Employés Suisse»

---

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://employes.ch/services/cours-et-formation-continue>.

### Comment s'inscrire ?

- ❑ Différentes offres, surtout dans le domaine de la formation continue, sont mises à disposition par notre partenaire *Employés Suisse* (AS). Les conditions d'utilisation sont les mêmes pour les membres de l'ACTP que ceux de l'AS.
- ❑ Pour pouvoir y accéder, vous devez d'abord créer un compte d'utilisateur. Pour cela, allez sur la page <https://employes.ch/> puis en haut à droite sur >Login, puis sur >Nouvel enregistrement et sur >Créez votre login.

**Important :** pour le login, utilisez dans le champ « E-mail » l'adresse e-mail avec laquelle vous recevez les informations de l'ACTP. C'est la seule façon de garantir que le système vous reconnaisse comme membre de l'ACTP.

## 16. 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/>

### 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 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'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/>

### Chocorange

Chocorange propose à tous les passionné·e·s de chocolat ses délicieuses créations artisanales, fabriquées avec passion et amour.

<https://kvoev-actp.ch/dienstleistungen/chocorange/>

## 17. Mentions légales et des informations importantes

### Éditeur

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

### Publication et envoi par courriel

dieXperten GmbH, 8812 Horgen

### Expédition de la version imprimée

Prestation propre de l'ACTP

### Rédaction

Heinz Wiggenhauser  
Resp. marketing & communication  
[info@kvoev-actp.ch](mailto:info@kvoev-actp.ch)

### Impression et envoi de la version imprimée

Haller + Jenzer AG, Berthoud

**Envoi :** Prestation propre de l'ACTP

### Mise en page

Heinz Wiggenhauser  
Marketing et communication ACTP

### Traduction de la version française

UTS Uebersetzer Team Sarrebruck  
GmbH

Paraît quatre fois par an

### Mutations



Merci de nous communiquer immédiatement **changement d'adresse, mise à la retraite, 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](mailto:info@kvoev-actp.ch).

### Démission de l'ACTP



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

### Retraite

**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 !

## 18. 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 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 ?

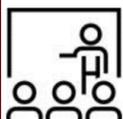
L'Association des cadres

- ❑ 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.