



# Association des cadres des transports publics

Crédibles  
Attrayants  
Collégiaux  
Réseautés

Dans ce bulletin vous lisez :

- ❑ « Parrainez un nouveau membre – un grand merci à tous !
- ❑ Accord sur les transports terrestres (Bilatérales III) Suisse – UE
- ❑ Des problèmes au travail ? Ella peut vous aider

## 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<br>Retraité (e) s          | Hans Schwab         | <a href="mailto:Schwab.sonja@bluewin.ch">Schwab.sonja@bluewin.ch</a>                   |
|   | Finances & relations OFT                  | Heinz Inderbitzin   | <a href="mailto:heinz.inderbitzin@bluewin.ch">heinz.inderbitzin@bluewin.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> |
|   | Partenariat social                        | Markus Geist        | <a href="mailto:markus.geist@sunrise.ch">markus.geist@sunrise.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               | Thomas Wieland      | <a href="mailto:Thomas.wieland@kvoev-actp.ch">Thomas.wieland@kvoev-actp.ch</a>         |

*Chères et chers collègues,*

**Un grand merci pour votre engagement en faveur de notre campagne de parrainage  
« Les membres recrutent des membres ! »**

Votre soutien et votre participation nous ont permis de recruter de nouveaux membres comme jamais depuis la création de cette action printanière. Je vous remercie vivement pour votre engagement.

Nous n'avons jamais eu autant de recruteurs aussi efficaces (avec 3 recrues ou plus) que lors de la campagne menée cette année et clôturée à la fin juin. Le record est de 11 personnes recrutées. ONZE ! De nouveaux membres, tous convaincus de rejoindre nos rangs par Thomas Wieland, président du groupe régional Zurich / Suisse occidentale. Félicitations à toi, cher Thomas !

Une autre campagne suivra, car le recrutement de membres est une mission de tous les instants, pour toutes et tous. En attendant, le succès de la campagne qui vient de s'achever montre que nous disposons, en notre qualité de membres de l'ACTP, d'un bon argumentaire pour recruter efficacement au cours d'entretiens personnels. J'insiste volontiers : plus nous serons nombreux, plus nous aurons d'écho en tant que partenaire social et mieux, nous pourrons représenter les intérêts de nos membres.

### **Négociations sur les BAR / IPP CFF**

Les négociations sur les réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR) de Production ferroviaire des CFF dans le cadre de l'introduction de la planification intégrée de la production (IPP) se poursuivront en comité restreint à partir du 3 juillet. L'objectif de conclure les négociations avant la fin juin était trop ambitieux.

Les partenaires sociaux (transfair, SEV, VSLF, ACTP) et les CFF reprendront les négociations au mois d'août 2025.

Pour de plus amples informations sur le projet IPP des CFF, [cliquez ici](#).

### **Accord sur les transports terrestres dans le cadre des accords bilatéraux III (Bilatérales III) Suisse – UE**

La Suisse prévoit d'ouvrir le marché du transport ferroviaire international de voyageurs conformément à l'accord sur les transports terrestres. Ainsi, les entreprises de transports publics de l'espace européen pourront à l'avenir proposer de façon indépendante des liaisons à destination de la Suisse. L'Office fédéral des transports (OFT) et les associations du personnel ont élaboré une directive qui est sur le point d'être finalisée. Elle fixe les conditions de travail que les entreprises de transports publics étrangères devront respecter. Le projet final sera disponible d'ici à l'été 2025, puis fera l'objet d'une procédure de consultation avant d'entrer en vigueur avec le paquet global des accords.

Nos principales priorités relatives à ce paquet sont les suivantes :

### 1. *Des salaires suisses pour toutes et tous*

Les entreprises ferroviaires étrangères ont besoin d'une concession ou d'une autorisation fédérale pour effectuer des courses de façon indépendante en Suisse. La directive définit les conditions qu'elles doivent remplir : la loi suisse sur la durée du travail s'applique obligatoirement à tous les tronçons suisses.

Des salaires détaillés, conformes aux usages de la branche, ont en outre été fixés en collaboration avec les syndicats. Ils s'inspirent de la convention collective de travail (CCT) des CFF et tiennent compte des années d'expérience pour différentes catégories professionnelles. Les normes suisses s'appliquent également aux vacances, aux prestations sociales et aux frais.

### 2. *Le contrôle, c'est mieux*

La directive définit des modalités de contrôle claires : toute violation des règles entraîne des sanctions.

Les syndicats restent impliqués dans la surveillance, par exemple dans le cadre d'un monitoring.

### 3. *Le réseau ferroviaire suisse reste protégé*

Une chose est déjà certaine : l'horaire cadencé suisse et le trafic de marchandises ont la priorité. Les entreprises étrangères de transports publics n'obtiennent que des sillons résiduels, c'est-à-dire des créneaux horaires encore disponibles après la planification de l'horaire des trains suisses. En faisant monter ou descendre des passagers en Suisse, elles sont tenues d'adopter notre système tarifaire et d'accepter l'abonnement général (AG) ainsi que le demi-tarif.

Les coopérations nouvelles ou existantes entre les CFF et des partenaires étrangers restent possibles.

### 4. *Bilan intermédiaire positif*

Les mesures de protection prévues permettront une « ouverture contrôlée » du transport ferroviaire international de voyageurs. Une fois la directive définitive disponible, nous finaliserons notre évaluation.

## Problèmes dans le quotidien professionnel - Ella peut vous aider

Le stress et les conflits au travail sont aujourd'hui très répandus. Les nouvelles technologies aident à mieux les prévenir. L'application web « Etwastun ?! », développée par notre partenaire Employés Suisse et WorkMed, est désormais complétée par un compagnon numérique appelé « Ella ». Basée sur l'intelligence artificielle, elle aide les utilisateurs à parler des défis mentaux au travail et à trouver des solutions ensemble. Plus d'informations dans l'article **14** ci-dessous

## CFF Historic

CFF Historic propose des offres de contribution aux membres de l'ACTP. Pour toute [contribution à CFF Historic](#), les membres de l'ACTP reçoivent une gratification spéciale. Vous trouverez de plus amples informations à ce sujet dans le présent bulletin.



À très bientôt et prenez soin de vous !

Cordiales salutations et bon été,

**Markus Spühler**

Président de l'Association des cadres des transports publics ACTP

## Contenu

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 1.  | Prochaines manifestations d'information et de réseautage                              | 5  |
| 2.  | Parrainez un membre — un grand merci pour votre engagement !                          | 7  |
| 3.  | L'essentiel sur l'Assemblée des délégués 2025 de l'ACTP                               | 7  |
| 4.  | CFF : miser sur les atouts du chemin de fer – en trafic régional aussi                | 9  |
| 5.  | Les CFF construisent un nouvel immeuble de bureaux à Berne Wankdorf                   | 9  |
| 6.  | SOB : L'accord pour le test d'assistance à la conduite automatisée                    | 10 |
| 7.  | 25 nouveaux trains pour le Léman Express  | 11 |
| 8.  | Reto Liechti, nouveau responsable Production Voyageurs                                | 12 |
| 9.  | Un train direct pour Londres au départ de la Suisse ? Réaliste ?                      | 13 |
| 10. | Décision importante pour le fret ferroviaire et la navigation sur le Rhin             | 14 |
| 11. | Le Conseil national jette les bases du rail à l'horizon 2050                          | 15 |
| 12. | Les CFF exigent des mesures rapides pour améliorer la sécurité du trafic marchandises | 16 |
| 13. | La première centrale solaire sur rails de Suisse                                      | 18 |
| 14. | Des problèmes au travail ? Ella peut vous aider                                       | 19 |
| 15. | Devenez donateur de CFF Historic et profitez de l'offre spéciale pour l'ACTP          | 20 |
| 16. | Formation continue : cours et webinaires 2024 de notre partenaire «Employés Suisse»   | 21 |
| 17. | Les prestations pour nos membres – valent votre argent                                | 22 |
| 18. | Mentions légales et des informations importantes                                      | 23 |
| 19. | L'ACTP en un coup d'œil   | 24 |

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



**Manifestation GR Romandie / Valais**

« Dans les coulisses de la Cité du Train »

Visite de ce haut-lieu de la conservation du patrimoine ferroviaire français.

Vendredi,  
5 septembre 2025,  
Cité du Train  
68200 Mulhouse



### Manifestation du GR Zurich / Suisse orientale

#### L'alliance de projets à l'exemple du Fehmarnbelt

Exposé de Michael Nitschke, ingénieur civil diplômé Rubi Bahntechnik (en allemand)

Dans le cadre de la série 'L'ACTP en dialogue' (en allemand)

Lundi,  
8 septembre 2025

stlink, Zurich-Altstetten



### Rencontre des retraités de l'ACTP 2025

Mercredi 10 septembre 2025

→ Veuillez noter la date dès maintenant

Mercredi,  
10 septembre 2025



### Manifestation du GR Zurich / Suisse orientale

#### « Les enjeux des transports militaires »

Exposé de Walter Hohl, expert en installations publiques sans barrières des CFF (en allemand)

Dans le cadre de la série 'L'ACTP en dialogue' (en allemand)

Mardi, 21 octobre  
2025  
CFF Westlink,  
Zurich-Altstetten

**ALSTOM**  
ALSTOM SUISSE SA



### Manifestation nationale CH 2/2025

#### « Défis posés à Alstom en tant que fournisseur global en Suisse »

Intervenantes : Jeannine Pilloud, présidente du conseil d'administration, et Marie Icardo, Managing Director Alstom Suisse (en allemand)

→ Veuillez noter la date dès maintenant

Jeudi, 23 octobre  
2025 CFF WylerPark  
Berne

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

## 2. Parrainez un membre — un grand merci pour votre engagement !

---

Un immense merci à toutes celles et tous ceux qui ont participé à notre action « Parrainez un-e membre » ! Grâce à votre super engagement, on a pu accueillir plus de nouveaux membres que jamais – un vrai record !



Ce qui nous fait particulièrement plaisir : plusieurs d'entre vous ont réussi à parrainer trois personnes ou même plus. Et alors là, mention spéciale à **Thomas Wieland**, président du groupe régional Zurich / Suisse orientale, qui a fait exploser les compteurs avec **douze (12 !) nouveaux membres** – un grand bravo pour cette perf incroyable ! Le président du GR Romandie / Valais, **Nicolas Steinmann**, figure également en tête de liste avec cinq nouveaux membres.

Lorsqu'on lui a demandé comment il avait tellement réussi, il a répondu : "Melissa, Alain et moi avons été élus au printemps 2025 au comité du groupe régional de Zurich et de Suisse orientale et avons repris un groupe régional qui fonctionnait bien. Il ne nous restait plus "qu'à" partager dans nos réseaux ce que l'ACTP représente comme bonne cause. Avec Betty Fuchs, René Knubel, Nicolas Steinmann, Markus Spühler et bien d'autres, nous veillons à ce que l'ACTP reste l'association de branche des cadres numéro 1".

Cet engagement fort montre à quel point nos membres soutiennent l'ACTP, notre association. Mais ce n'est pas fini – continuez à faire passer le mot autour de vous !

Parce que : plus on est nombreux, plus notre voix pèse face aux partenaires sociaux, et mieux, on peut défendre les intérêts de tout le monde.

**Alors, on continue : convaincre – recruter – et rester forts ensemble !** 🤝

## 3. L'essentiel sur l'Assemblée des délégués 2025 de l'ACTP

---

La 26<sup>e</sup> Assemblée des délégués de l'ACTP a eu lieu à Berne (WylersPark) le 4 juin 2025. En vertu des statuts, des élections se sont tenues au sein du Comité central. Voici un résumé de l'Assemblée des délégués 2025.

Treize représentants du Comité central et des régions avec les présidents respectifs des groupes régionaux et leurs délégués étaient présents à l'AD 2025 de l'ACTP. Il y a malheureusement eu quelques absences excusées.

Markus Spühler, président de l'association, a brièvement présenté le rapport annuel 2024 de l'ACTP et souligné quelques points forts, notamment

- ❑ l'augmentation réjouissante du nombre de membres, en particulier grâce aux efforts de recrutement des autres membres, auxquels le président a adressé tous ses remerciements.

- ❑ l'évolution très positive du nouveau canal de communication LinkedIn, qui enregistrait près de 1000 followers au jour de l'assemblée.
- ❑ l'introduction de l'offre spéciale pour les diplômés des programmes de relève des CFF «Young Talent» et «Career Starter»;
- ❑ divers thèmes liés au partenariat social.

La version intégrale du rapport annuel sera bientôt accessible [sur notre site Internet](#).

Contrôlés et considérés comme appropriés par Gerber Treuhand, les comptes annuels 2024 ont été approuvés par les personnes présentes, et décharge a été donnée au Comité central. De même, le budget a été approuvé pour l'année en cours. Liées à la partie financière, les cotisations annuelles à fixer pour l'année à venir resteront inchangées, malgré les coûts en hausse pour 2026.

Deux nouveaux membres ont été élus à l'unanimité et avec enthousiasme au sein du Comité central: **Markus Geist du domaine Partenariat social** et **Heinz Inderbitzin du domaine Finances**. Ce dernier succède à **Heidi Kalbfuss**, jusqu'alors responsable de ce domaine. Heidi Kalbfuss, qui a dirigé le nouveau domaine lié aux droits des femmes et a œuvré en tant que représentante de l'ACTP auprès de l'OFT, a été à la tête des finances pendant six ans.

Au nom du Comité central, le président lui exprime tous ses remerciements pour ses années de collaboration en faveur de l'ACTP et lui adresse ses meilleurs vœux pour l'avenir.



Nouveau: Markus Geist,  
Partenariat social



Nouveau: Heinz Inderbitzin,  
Finances



Démission, avec tous nos  
remerciements pour ton travail:  
Heidi Kalbfuss

Pour conclure, le président a remercié les délégués et le Comité central pour leur engagement sans faille en tant qu'ambassadrices et ambassadeurs de la «marque» ACTP. L'ACTP bénéficie d'une bonne réputation, nourrie par l'action de tous les intervenants, aussi bien les CFF que le BLS et les partenaires.

Ensuite s'est tenue la traditionnelle «manifestation AD», au cours de laquelle Michel Godinat a présenté un exposé sur «Les défis de la gestion de la flotte des véhicules ferroviaires de CFF Infrastructure». Vous trouverez le contenu de l'exposé, un résumé et quelques photos [sur notre site Internet](#).

## 4. CFF: miser sur les atouts du chemin de fer – en trafic régional aussi

Les médias *rappellent* que les CFF aimeraient à l'avenir réduire le nombre d'arrêts régionaux. Des craintes ont été exprimées quant à la volonté des CFF d'affaiblir le trafic régional. C'est pourtant tout l'inverse: le trafic régional devrait lui aussi être plus dense dans la seconde moitié du siècle. Si certaines gares n'étaient plus desservies par le chemin de fer, il y aurait une solution au moins équivalente pour les voyageuses et les voyageurs.



Rame CFF Flirt du RER Vaud à la nouvelle gare Le Day.

Source: Canton de Vaud

Les besoins de mobilité évoluent. C'est dans ce contexte que Monika Ribar, Présidente du Conseil d'administration des CFF, et Vincent Ducrot, CEO, ont présenté il y a un an leurs réflexions sur une vision de la mobilité à long terme à partir du milieu du siècle. Il s'agit d'adopter une approche globale des transports publics, en tenant compte des atouts des différents moyens de transport.

Les CFF sont d'avis que le système de transports publics doit être replanifié dans sa globalité, c'est-à-dire aux niveaux international, national, régional et local. Si, sur les courtes distances, d'autres modes de transport (métros légers, trams ou bus) sont privilégiés, le train peut alors se concentrer sur les domaines où il se démarque: les moyennes et longues distances. Si un train s'arrête moins et que les compositions roulent à une vitesse similaire, plus de trains peuvent circuler sur une pleine voie et ils sont plus rapides. Il appartient aux responsables politiques de décider des arrêts du chemin de fer et du recours à d'autres moyens de transport mieux adaptés le cas échéant. En tant qu'entreprise, les CFF s'impliquent dans la discussion en faisant part de leurs réflexions.

### L'objectif: atteindre en 15 minutes une gare d'où un train part toutes les 15 minutes

Avant qu'une gare cesse d'être desservie par le train, il faut disposer d'une offre au moins équivalente dans les transports publics. Il peut s'agir d'autres moyens de transport, tels que les trams, les cars postaux ou les bus, mais aussi, à l'avenir, d'une offre à la demande ou de véhicules autonomes, comme ceux *testés par les CFF dans la vallée du Furttal*. Dans les zones rurales en particulier, il est possible d'améliorer l'offre de transports publics si les modes de transport sont planifiés de manière coordonnée et mis en œuvre là où ils peuvent déployer tous leurs avantages. Pour les voyageuses et les voyageurs, il peut être plus intéressant d'avoir une correspondance de qualité avec une interface multimodale où un train part tous les quarts d'heure plutôt qu'une gare plus proche, mais où un train ne circule qu'une fois toutes les demi-heures ou toutes les heures. En effet, nos voyageuses et nos voyageurs continueront à se déplacer de porte-à-porte et pas seulement de gare à gare.

## 5. Les CFF construisent un nouvel immeuble de bureaux à Berne Wankdorf

À Berne, les CFF concentrent leurs sites de bureaux dans le quartier de Wankdorf, où ils prévoient la construction d'un nouveau bâtiment. L'immeuble à cinq étages des architectes

## Herzog & de Meuron accueillera environ 600 postes de travail. Les CFF quittent les sites Ostermundigen et WylerPark.

Le nouveau bâtiment sera construit à proximité directe du siège principal des CFF, du côté nord. Avec ce projet, les CFF entendent notamment tenir compte de l'évolution des besoins du personnel, par exemple en matière d'espaces collaboratifs.

Il s'agira d'une construction en bois, comme l'ont annoncé les CFF ce jeudi. Le projet retenu a été sélectionné dans le cadre d'un concours de conception et construction en entreprise totale. Il est né de la collaboration entre Losinger Marazzi, Herzog & de Meuron, holzprojekt AG et WMM Ingenieure AG. Selon les CFF, le projet convainc tant en termes d'expression architecturale que de fonctionnalité, d'écologie, d'économie, d'espaces verts et d'espaces libres.



### Faible empreinte carbone et exploitation efficiente

Le nouveau bâtiment à cinq étages accueillera environ 600 postes de travail. Les étages en superstructure seront construits essentiellement en bois. L'empreinte carbone du projet sera ainsi minimisée. La construction en bois est conçue de manière à pouvoir être démontée et réutilisée ultérieurement (Design for Disassembly). Une installation photovoltaïque ainsi qu'une terrasse sont prévues sur le toit. Les façades seront également utilisées pour la production d'énergie et en partie végétalisées. Le chauffage sera assuré par des énergies renouvelables. L'ombrage et le refroidissement par évaporation offriront une protection thermique estivale. Un «marais urbain» longeant le bâtiment sera utilisé comme réservoir d'eau. Les loggias et la cour intérieure contribueront à la qualité des espaces extérieurs.

Le début des travaux est prévu à la mi-2026 et la mise en service à la mi-2029. Les coûts d'investissement s'élèvent à environ 86 millions de francs.

Une fois le permis de construire obtenu, le bâtiment sera vendu et reloué. Les CFF entendent ainsi s'assurer une flexibilité suffisante pour réagir aux évolutions de l'entreprise sans s'endetter davantage.

## 6. SOB : L'accord pour le test d'assistance à la conduite automatisée

L'entreprise Schweizerische Südostbahn AG (SOB) obtient le feu vert de l'Office fédéral des transports (OFT) pour l'utilisation d'un système de conduite automatisée (AFAS) sur le service de ligne. Pionnier dans le domaine en Suisse, le SOB utilisera cette technologie sur le réseau à voie normale entre Biberbrugg et Arth-Goldau (S31) à partir de l'été 2025 pendant une année expérimentale.

Les habitudes de voyage des passagères et passagers ne seront en rien modifiées: les trains continueront de circuler avec un personnel des locomotives expérimenté. Ce dernier bénéficiera du soutien du système automatisé pour les tâches routinières, telles que le respect des consignes de vitesse, d'accélération, de freinage ou d'arrêt – ce qui est comparable au soutien des systèmes d'assistance d'une voiture. La responsabilité demeure en tout temps entre les mains d'un être humain. Les voyageuses et les voyageurs peuvent toujours compter sur la sécurité et le confort d'un trajet en train.

Le SOB a développé et testé assidûment la technologie AFAS pendant plusieurs années. Celle-ci répond à toutes les exigences déterminantes en matière de sécurité et a été conçue pour une utilisation au quotidien. Le test vise à tirer des conclusions sur le potentiel d'avenir et d'efficacité de l'automatisation en transport ferroviaire.

L'essai technique sur une année entre Biberbrugg et Arth-Goldau (S31) est prévu avant les vacances estivales 2025. Pour le SOB, il s'agit d'une étape importante du développement de l'exploitation ferroviaire. Au terme du projet, les acquis seront mis à la disposition de l'ensemble du secteur pour promouvoir l'utilisation de technologies automatisées dans des domaines autres que l'exploitation ferroviaire.

## Contexte

Le développement du système d'assistance a commencé en 2019 en étroite collaboration avec l'OFT, des partenaires technologiques ainsi que des expertes et des experts issus des secteurs ferroviaire et industriel. Au cœur de ce projet figure l'utilisation progressive et responsable d'une telle technologie – reposant sur la sécurité, l'expérience et l'innovation – au quotidien.

## 7. 25 nouveaux trains pour le Léman Express

Les CFF mettent au concours l'achat de 25 nouveaux trains pour le Léman Express pour donner suite au succès du Léman Express, les CFF prévoient d'augmenter la capacité de leurs trains. Ils lancent un appel d'offres public pour l'acquisition de 25 nouvelles rames plus capacitaires. Ces véhicules devraient être mis en service au plus tôt en 2032.

Actuellement, le réseau Léman Express dessert plus de 40 gares du bassin genevois sur environ 230 km de lignes de part et d'autre de la frontière franco-suisse. Mis en service en 2019, le réseau a vu ses affluences fortement augmenter, pour accueillir aujourd'hui plus de 70'000 clientes et clients par jour.

Afin de s'adapter à la fréquentation en hausse constante, les CFF ont décidé de lancer un appel d'offres pour des véhicules pouvant emporter plus de passagers. Les CFF souhaitent ainsi acquérir 25 nouvelles rames plus capacitaires. Le montant du marché est évalué à plus d'un demi-milliard de francs suisses et pourra être précisé après l'adjudication. Ces trains viendront compléter les 17 rames Régiolis et les 23 rames Flirt déjà en service. Le marché comprend également des options pour 75 véhicules supplémentaires.



Les nouveaux trains offriront, à longueur égale, 40 % de places assises en plus par rapport aux flottes actuelles. Comme les véhicules actuels, ils seront homologués pour une circulation à la fois en Suisse et en France.

Les nouveaux trains devront répondre aux exigences modernes des RER : des zones multifonctionnelles supplémentaires offriront plus d'espace, en particulier pour les vélos, les bagages et les poussettes. L'accès à plancher surbaissé sera garanti pour les personnes à mobilité réduite. Des prises de courant sont prévues en 1<sup>re</sup> et en 2<sup>e</sup> classes.

### Mise en service au plus tôt en 2032

Les CFF ont lancé le 27 mai 2025 l'appel d'offres public pour le contrat d'acquisition. Les fabricants de matériel roulant intéressés peuvent soumettre une offre jusqu'à fin février 2026. La décision d'adjudication du marché sera probablement prise à l'automne 2026. Les nouvelles rames devraient être mises en service au plus tôt en 2032.

## 8. Reto Liechti, nouveau responsable Production Voyageurs

---

Reto Liechti prend dès à présent la direction de la division Production Voyageurs et devient membre de la Direction du groupe CFF. Il succède à Linus Looser, qui est à la tête de CFF Infrastructure depuis le 1<sup>er</sup> juin 2025.



Reto Liechti a occupé différents postes aux CFF depuis 2009. En dernier lieu, il a été responsable Production ferroviaire et membre de la direction de la division Production Voyageurs. Depuis début juin 2025, il dirige la division Production Voyageurs à titre intérimaire. Il en assure la direction de manière définitive désormais, avec effet immédiat. Reto Liechti est titulaire d'un Master in Strategy and Organisation de l'Université de Saint-Gall et s'est perfectionné à l'IMD et à la Stanford University.

Les quelque 11 000 collaboratrices et collaborateurs des unités Production ferroviaire, Grands projets de flotte, Entretien du matériel roulant, Installations et Sécurité et Police des transports veillent jour après jour à la sécurité, à la fiabilité, à la propreté et au respect de l'environnement dans le cadre de la réalisation de l'exploitation ferroviaire des CFF. La division Production Voyageurs fait partie du cœur de métier des CFF. Elle contribue de manière déterminante à la satisfaction de la clientèle et à l'image de l'entreprise.

Avant d'avoir dirigé Production Voyageurs par intérim, Reto Liechti a été responsable de la production ferroviaire pendant quatre ans. Le processus de recrutement de la personne qui lui succédera est en cours. Claudio Pellettieri, responsable Conduite des trains et manœuvre, continue d'assurer la direction de Production ferroviaire par intérim.

Le Conseil d'administration et la Direction du groupe souhaitent à Reto Liechti beaucoup de satisfaction et de succès dans ses nouvelles fonctions et remercient Claudio Pellettieri d'avoir accepté d'assumer la direction de Production ferroviaire à titre intérimaire.

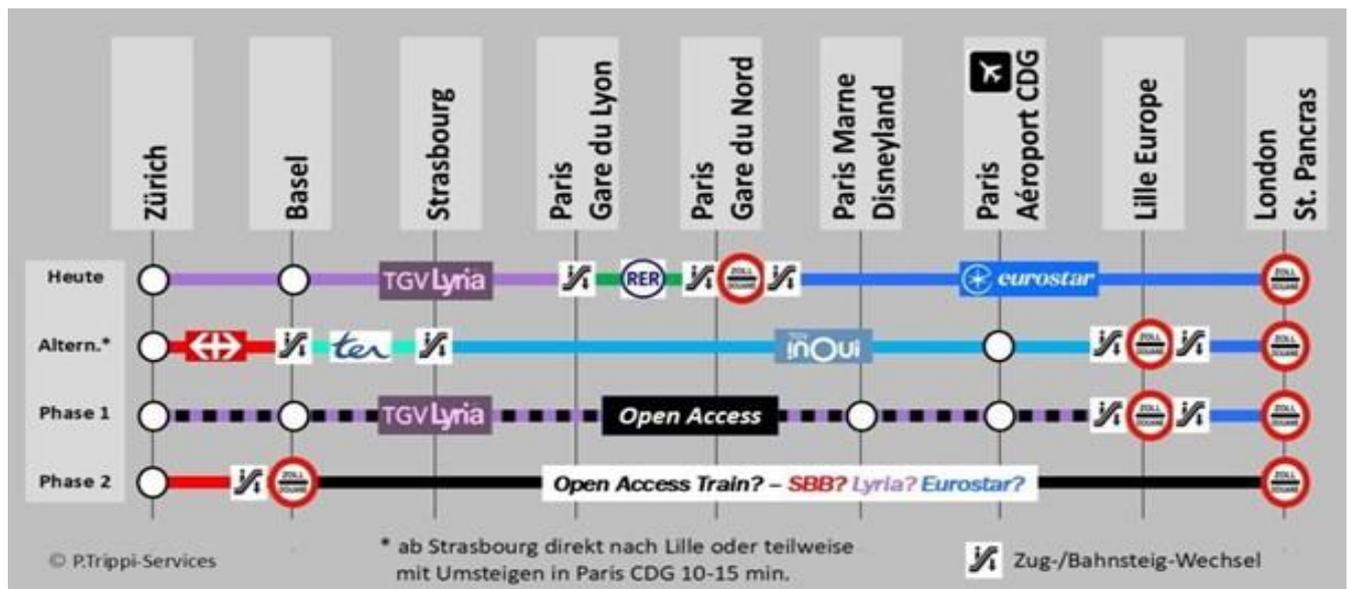
*Le CA des CFF a élu Reto Liechti comme nouveau responsable de la production du trafic voyageurs PP. L'ACTP le félicite chaleureusement et lui souhaite beaucoup de succès et de satisfaction.*

## 9. Un train direct pour Londres au départ de la Suisse? Réaliste ?

Avec l'aimable autorisation de P.Trippi-Services

Le collectif d'auteurs composé de Kaspar P. Woker, Peider Trippi et Kurt Metz a analysé, avec le soutien de Jürg Lüthard, Sylvain Meillasson et Rolf Metz, l'idée d'une liaison ferroviaire directe entre Bâle et Londres (St. Pancras International).

Voici un résumé du livre blanc (version actualisée du 5 juin 2025).



Liaisons ferroviaires actuelles et potentielles entre la Suisse et Londres. / Source: P.Trippi-Services

Aujourd'hui, Londres n'est accessible depuis la Suisse qu'en changeant de gare à Paris ou, à défaut, en effectuant plusieurs changements via Lille Europe.

Une liaison directe entre Bâle et Londres (St. Pancras International) nécessite donc la construction d'un terminal britannique «stérile» à Bâle pour les contrôles des titres de transport, des autorisations d'entrée au Royaume-Uni, des passeports, ainsi que des contrôles de sûreté pour les personnes, les bagages et les douanes. Pendant les six heures que dure le trajet à travers la France et le tunnel sous la Manche, les portes du train restent fermées aux passagères et passagers.

Cela pose des défis particuliers au matériel roulant et au personnel des trains. Les investissements dans le terminal de Bâle, les trains équipés pour les longues distances et les coûts d'exploitation de la liaison, avec des prix de sillons très élevés sur les lignes à grande vitesse, entraînent des prix de billets élevés.

En revanche, le nombre de passagères et passagers est relativement modeste, ce qui ne justifie commercialement que la mise en service d'une seule paire de trains par jour; les trains supplémentaires devraient être subventionnés.

La commande et la livraison de nouveau matériel roulant adapté au tunnel sous la Manche, la construction du terminal, y compris une voie ferrée sécurisée de 400 mètres de long, les accords organisationnels et juridiques à conclure avec trois États (y compris le vote au Parlement suisse)

devraient durer jusqu'au milieu des années 2030.

Techniquement, presque tout est réalisable moyennant des efforts considérables. Sur le plan politique, économique et juridique, la situation est différente dans le cas de la liaison ferroviaire directe envisagée entre la Suisse et Londres. Le marché des voyages en train (trop) longs pendant la journée, à des prix trois fois plus élevés qu'un vol avec bagages, est en outre limité. Les auteurs sont donc arrivés à la conclusion que le projet Suisse — Londres n'avait aucune chance d'aboutir.

Les auteurs spécialisés Kurt Metz, Peider Trippi et Kaspar P. Woker laissent par ailleurs à leur lectorat le soin de déterminer si un projet prestigieux tel que la mise en place d'une liaison ferroviaire directe entre la Suisse et Londres, qui nécessite des investissements élevés et d'importantes subventions publiques, est judicieux et opportun compte tenu de la situation financière de la Confédération et des CFF.

### Plus d'informations sur ce thème :

- *Lien vers la version complète de l'étude:* <https://tinyurl.com/33wnuncb>
- [Schweiz London direkt Update 05-06-2025.pdf](#) (en allemand)

## 10. Décision importante pour le fret ferroviaire et la navigation sur le Rhin

---

Le Conseil national et le Conseil des États ont accepté la révision de la loi sur le transport de marchandises lors du vote final. L'adoption de ces modifications légales a permis de définir des orientations importantes pour renforcer le trafic marchandises ferroviaire et la navigation sur le Rhin. À l'avenir, la Confédération entend notamment encourager davantage la modernisation technologique du trafic marchandises ferroviaires et prévoit d'accorder un soutien financier en faveur de l'introduction de l'attelage automatique numérique pour les véhicules utilisés dans le transport de marchandises sur le rail. En parallèle, le trafic par wagons complets isolés (TPWCI) doit être indemnisé durant une période limitée. Les offres de trafic marchandises ferroviaire commandées par les cantons continueront à bénéficier d'un soutien de la Confédération, qui sera plus élevé que celui octroyé jusqu'à présent. En outre, la Confédération veut créer des incitations supplémentaires pour que le transport de marchandises soit transféré vers le rail en versant des contributions de transbordement et de chargement par wagon chargé transporté.

La loi sur le transport de marchandises prévoit depuis des années que les offres de transport de marchandises par le rail doivent couvrir leurs coûts. Néanmoins, cela fait longtemps que le trafic par wagons complets isolés (TPWCI), qui assume toujours une grande partie du trafic marchandises ferroviaire sur le territoire suisse, ne permet pas une exploitation rentable. En collaboration avec d'autres acteurs du transport de marchandises et du secteur des chargeurs, l'UTP s'est donc engagée pour renforcer le trafic marchandises ferroviaire. Sur proposition du Conseil fédéral, le Parlement a désormais décidé de mettre en œuvre ce renforcement via la révision de la loi sur le transport de marchandises et les mesures suivantes:

- ❑ **Crédit d'engagement pour l'introduction de l'attelage automatique numérique dans le transport de marchandises sur rail:** un crédit d'engagement de 180 millions de francs a été approuvé pour les années 2027 à 2032 pour des contributions à fonds perdu destinées à l'introduction de l'attelage automatique numérique dans le transport de marchandises sur rail.

- ❑ **Crédit d'engagement pour financer la modernisation et la maintenance du TPWCI:** 260 millions de francs ont été accordés pour des contributions d'investissement et des indemnités destinées à des offres et prestations du TPWCI pour les années 2026 à 2029. Les indemnités et contributions d'investissement servent par exemple à assurer la stabilité de l'offre pendant la période de subvention et à permettre que les prestations convenues soient fournies en couvrant leurs coûts. Dans ce contexte, il faut garantir l'exclusion de subventions croisées de domaines qui ne donnent aucun droit à des indemnités, et donc de distorsions de concurrence. L'encouragement du TPWCI est limité à huit ans.
- ❑ **Crédit d'engagement pour l'indemnisation de l'offre de transport de marchandises sur rail commandée:** 40 millions de francs ont été accordés pour les années 2026 à 2029 en vue de l'indemnisation de coûts non couverts de l'offre de transport de marchandises sur rail commandée. Ainsi, la Confédération a considérablement augmenté les contributions qui étaient déjà versées pour les commandes des cantons.

Comme autre mesure d'encouragement du trafic marchandises ferroviaire, il est désormais possible de verser à des chargeurs de transport de marchandises une contribution forfaitaire de transbordement et de chargement par wagon chargé transporté. La Confédération a prévu pour cela un montant annuel d'environ 50 millions de francs. En contrepartie, le remboursement forfaitaire de la RPLP pour les courses en relation avec le transport combiné non accompagné est supprimé. Afin de renforcer la navigation sur le Rhin, il est désormais prévu dans une base légale que la Confédération peut soutenir financièrement l'infrastructure portuaire pour le transport de marchandises sur le Rhin.

## 11. Le Conseil national jette les bases du rail à l'horizon 2050

---

Le 6 mai 2025 au soir, la motion suivante pour un chemin de fer d'avenir et de qualité a été adoptée: «Développer un concept d'offre 2050 à l'échelle nationale et internationale», présentée par Brenda Tuosto, conseillère nationale. Son objectif est le lancement de la planification des aménagements ferroviaires en trafic international, qui représentent un fort potentiel. Pour voyager à l'avenir de manière rapide, fiable et respectueuse de l'environnement en Suisse et en Europe, il est indispensable d'élaborer dès maintenant un solide concept d'offre à l'horizon 2050.

Ces quinze dernières années ont été une période difficile pour les entreprises de transports publics suisses: la hausse moyenne des personnes-kilomètres a tout juste atteint le niveau de la croissance de la population. Les gains de part de marché sont restés très modestes et reposent principalement sur les nouveaux tronçons de moyennes et longues distances: tunnel de base du Saint-Gothard, tunnel de base du Ceneri et Léman Express. Le succès enregistré par les transports publics au cours des années 1990 et 2000, étroitement lié à Rail 2000 et au pilier du trafic grandes lignes que nous envie le monde entier, est malheureusement de l'histoire ancienne. Il s'est même partiellement effrité en raison de la dégradation de l'horaire. La Suisse ne peut pas laisser la situation telle quelle. Un concept comme Rail 2050 doit dépasser les frontières du pays pour être introduit sur le réseau ferroviaire européen.

### Concept d'offre international déjà inscrit dans la loi

La motion de Brenda Tuosto entend jeter les bases d'un nouveau succès du chemin de fer dans notre pays. Elle requiert une vision pour le chemin de fer, telle qu'établie aujourd'hui par exemple dans les art. 48a ss de la loi fédérale sur les chemins de fer. Les infrastructures ne représentent pas une fin en soi, mais doivent être le résultat d'un concept d'offre. Le Parlement, le Conseil fédéral et l'Office fédéral des transports sont invités à respecter la loi et à appliquer, telle que prévue dans cette dernière, la logique de planification de Rail 2000. Il est impératif que la planification de l'horaire cadencé présente une approche par le «haut», tenant compte du trafic international et du trafic national. C'est seulement ainsi qu'il sera possible de créer un trafic régional efficace et orienté clientèle présentant de bonnes correspondances avec les grandes lignes et les lignes régionales entre les différentes périphéries. Les mesures d'aménagement doivent aussi présenter un potentiel microéconomique et macroéconomique favorisant le transfert du trafic routier vers le rail, qui se mesure en voyageurs-kilomètres pour le trafic voyageurs et en tonnes-kilomètres pour le trafic marchandises. Quant à l'explosion des coûts, le conseiller fédéral Albert Rösti préconise la priorisation «Transport 45». Cela montre combien il est important d'effectuer à présent une telle planification comme la loi le prévoit.

## 12. Les CFF exigent des mesures rapides pour améliorer la sécurité du trafic marchandises

---

Après les explications fournies par le [rapport final du SESE](#) sur le déraillement survenu dans le tunnel de base du Saint-Gothard, les CFF sont préoccupés par le risque d'accident – trop élevé – en trafic marchandises. Les CFF sont favorables aux recommandations du SESE et exigent une mise en œuvre rapide. En attendant que les autorités édictent des mesures efficaces de modernisation et d'entretien, les CFF renoncent progressivement au transport de wagons équipés de semelles de freins LL. L'essentiel de ce processus interviendra d'ici à la fin 2025. En outre, les CFF renforceront le contrôle des wagons pour détecter tous les défauts visibles.

Le rapport final du SESE (Service suisse d'enquête de sécurité) confirme que l'accident a été causé par la rupture d'un corps de roue, sur une roue freinée par des semelles de frein LL (*voir encadré ci-dessous*). Ces wagons appartiennent à des détenteurs opérant à l'international. Ils sont acheminés par les CFF et d'autres entreprises de transport ferroviaire en Suisse et en Europe. Les CFF n'ont toutefois aucune influence sur la construction ni sur la maintenance, mais supportent le risque et les conséquences financières des déraillements.

### Les CFF sont soucieux: le risque d'accident est actuellement trop élevé.

La multiplication des événements en Europe montre que le risque d'accident a augmenté. Les semelles de freins LL induisent des contraintes thermiques plus élevées que les anciennes semelles de freins en fonte grise. Néanmoins, selon le rapport du SESE, les mêmes méthodes de maintenance sont toujours appliquées. Les sollicitations thermiques peuvent entraîner des contraintes et des fissures susceptibles de provoquer des ruptures de roues, avec des conséquences potentiellement dévastatrices.

Des mesures efficaces doivent donc être prises le plus rapidement possible. Les CFF appuient les recommandations de sécurité du SESE et exhortent les autorités compétentes en Suisse (Office fédéral des transports, OFT) et surtout en Europe (Agence ferroviaire européenne, AFE) à agir

rapidement. Faute d'une réaction rapide, les CFF estiment que l'utilisation de wagons équipés de semelles de frein LL doit être limitée, voire interdite, en Suisse et en Europe.

## Les CFF renoncent au transport de wagons équipés de semelles de freins LL

En trafic marchandises, les CFF abandonneront progressivement et aussi rapidement que possible le transport de wagons équipés de semelles de freins LL jusqu'à ce que les autorités prennent des mesures plus efficaces pour moderniser et améliorer l'entretien. La majeure partie de ce retrait aura lieu d'ici à la fin de l'année, en étroite concertation avec la clientèle, afin de perturber le moins possible les processus logistiques de celle-ci. Les CFF souhaitent continuer à assurer ces transports, mais avec des wagons sûrs. CFF Cargo n'est pas propriétaire de wagons équipés de semelles de frein LL. En outre, les CFF renforceront le contrôle des wagons pour en détecter tous les défauts visibles. Toutefois, les microfissures sur les roues, dues à une surcharge thermique, ne peuvent pas être détectées visuellement, mais uniquement dans les ateliers de maintenance.

## Échanges avec l'OFT et la branche: améliorer la sécurité de manière pérenne

Les CFF se tiennent à disposition pour discuter avec l'OFT et les acteurs de la branche du trafic marchandises. L'objectif est d'améliorer durablement la sécurité du transport de marchandises. Des interventions en ce sens sont en suspens au Parlement fédéral. Une responsabilité appropriée des détenteurs de wagons renforcerait également la sécurité du système ferroviaire. Les détenteurs auraient alors intérêt à investir dans la surveillance, la maintenance et la modernisation des wagons au-delà de ce qui est juste nécessaire.

## Les CFF ont déjà pris des mesures

Comme annoncé avant même la parution du rapport final du SESE, les CFF mettent tout en œuvre pour garantir la sécurité sur l'infrastructure ferroviaire. Ils exploitent à cet effet un réseau de surveillance de sécurité dense et ont déjà pris des mesures liées aux recommandations du SESE concernant les appareils de voie: ils ont réduit la vitesse à 160 km au niveau des portails du tunnel de base du Saint-Gothard. Les CFF prévoient en outre d'installer des détecteurs de déraillement aux diagonales d'échange avant et dans le tunnel de base du Saint-Gothard. Un prototype est en cours d'élaboration.

L'avis de sécurité adressé à CFF Cargo concernant la démonstration de la sécurité du contrôle technique des trains est mis en œuvre. Les CFF ont également des exigences de sécurité élevées pour leurs propres wagons.

## Différents freins à sabots en trafic marchandises

Différentes semelles de frein sont utilisées en trafic marchandises. Les semelles de frein en fonte grise (semelles de frein GG) sont interdites sur le réseau ferroviaire suisse depuis 2020 pour des raisons de protection contre le bruit. Aujourd'hui, on utilise soit des semelles de frein low-noise-low-friction (semelles de frein LL), soit des semelles de frein composites (semelles de frein K). Les semelles de frein LL sont les plus répandues en Europe. On a toutefois connaissance de nombreux cas où les semelles de frein LL ont provoqué une surchauffe des corps de roue et la formation de glace, ce qui peut endommager les corps de roue.

En trafic marchandises, les CFF ne possèdent pas de wagons équipés de semelles de frein LL. Ils privilégient les semelles de frein K depuis longtemps.

## 13. La première centrale solaire sur rails de Suisse

Une start-up romande a développé un système solaire posé entre les rails, permettant de produire de l'électricité pour le chemin de fer. La mise en place et le nettoyage de l'installation s'effectueront par train.

À en croire les plans de la start-up vaudoise Sun-Ways, l'espace compris entre les rails d'une voie ferrée sera bientôt utilisé judicieusement pour produire de l'électricité. Cette entreprise sise à Écublens a développé un système de panneaux photovoltaïques à poser entre les rails qui permettra de produire une partie de l'électricité consommée par le chemin de fer.

À proximité de la gare de Buttes, dans le Val-de-Travers, Sun-Ways a inauguré un premier tronçon expérimental équipé de son installation solaire sur rails. Sur une longueur d'une centaine de mètres, 48 panneaux solaires produiront au total 16 000 kilowattheures par an, tandis que les trains des Transports Régionaux Neuchâtelois continueront de circuler juste au-dessus. Des brosses placées à l'extrémité des trains sont prévues pour nettoyer les panneaux.



Source: Der Standard/Sun-Ways

La particularité du système réside dans sa pose et dépose, comme indiqué par Sun-Ways [sur son site Internet](#). L'installation se fait mécaniquement à l'aide d'un train spécial de l'entreprise Scheuchzer. Celui-ci est en mesure de poser 1 000 m<sup>2</sup> de panneaux solaires en quelques heures. Comme l'assure la start-up, si des travaux d'entretien sont nécessaires au niveau des voies, l'installation peut être rapidement retirée et posée à nouveau.

### Le projet coûte 600 000 francs à Sun-Ways

Les coûts du projet pilote dans le Val-de-Travers s'élèvent à près de 600 000 francs, comme le précise Sun-Ways. D'autres parcours-test sont prévus en France, en Espagne et en Corée du Sud. L'Office fédéral des transports a autorisé l'exploitation pilote à Buttes sur trois ans, afin que l'infrastructure soit testée en conditions réelles.

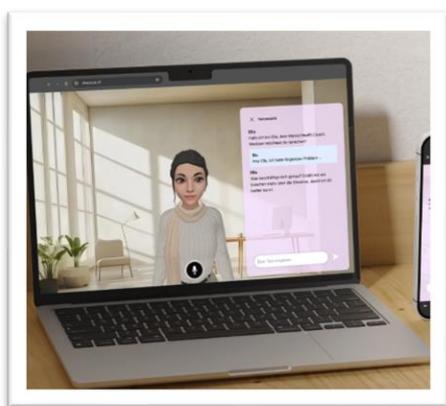
Joseph Scuderi, le «cerveau» de cette centrale entre les rails, a déjà d'autres dimensions en tête. Il entend implanter ce système d'abord dans toute la Suisse, puis à l'échelle mondiale. D'après lui, il serait théoriquement possible d'installer près de 2,5 millions de panneaux.

Sur la base d'une estimation de 16 000 kilowattheures que devraient produire les 48 modules à Buttes, 2,5 millions de panneaux solaires généreraient près de 830 millions de kilowattheures par an. À titre de comparaison, la centrale nucléaire de Gösgen produit près de huit milliards de kilowattheures d'électricité par an, ce qui correspond à environ 13 % de la consommation de courant en Suisse.

## 14. Des problèmes au travail ? Ella peut vous aider

Le stress et les conflits sur le lieu de travail sont aujourd'hui très répandus. De nouvelles technologies permettent une meilleure prévention. L'application web «Etwastun?!», développée par notre partenaire Employés Suisse en collaboration avec WorkMed, s'enrichit désormais d'un accompagnement numérique baptisé «Ella». Fondée sur l'intelligence artificielle, «Ella» aide les utilisateurs à aborder les défis psychiques rencontrés dans le monde du travail et à trouver ensemble des solutions.

Lancée en 2022, «Etwastun?!» est une plateforme accessible à tous, destinée aux personnes confrontées à des situations éprouvantes dans leur environnement professionnel. Basée sur les recherches les plus récentes en santé mentale, elle propose dorénavant un dialogue en direct avec un avatar alimenté par l'IA : «Ella». Cette dernière offre un soutien préventif et des conseils personnalisés aux utilisateurs.



«Ella» s'appuie sur deux principales sources : d'une part, les informations, exercices et études de cas issus de «Etwastun?!», élaborés par les psychologues du travail de WorkMed dans le but de fournir un accompagnement ciblé ; d'autre part, elle mobilise des connaissances complémentaires en psychologie du travail afin de formuler des recommandations scientifiquement fondées, mais claires et compréhensibles. L'avatar oriente ainsi les utilisateurs vers des exercices concrets réalisables directement sur la plateforme.

### Réduire le stress et les absences

Les troubles psychiques, en particulier en lien avec le travail, deviennent de plus en plus visibles dans la société. De nombreuses études récentes s'y consacrent. Selon WorkMed et SWICA, 57 % des incapacités de travail pour raisons psychiques sont dues à des conflits professionnels.

Ces problèmes peuvent entraîner des conséquences graves sur la qualité de vie et la situation financière des personnes concernées. Des absences prolongées peuvent mettre en péril leur emploi et entraîner le recours aux prestations des assurances sociales ou privées. Les entreprises, le système de santé, et par conséquent l'économie nationale, en subissent également les répercussions.

«Les troubles psychiques au travail ne concernent pas uniquement les individus : ils interpellent aussi les supérieurs hiérarchiques et les équipes. C'est pourquoi des aides accessibles et peu contraignantes sont nécessaires pour renforcer les personnes concernées ainsi que leur entourage. Ella répond précisément à ce besoin : une interface interactive qui permet une aide à l'auto-assistance – anonyme, claire et disponible à tout moment. Elle constitue un atout innovant au sein de la plateforme Etwastun?!», affirme Rachel Affolter de WorkMed AG.

Pour Jan Borer, psychologue du travail chez **Employés Suisse**, une chose est claire : «À une époque où l'on travaille de plus en plus de manière autonome, la responsabilité individuelle devient essentielle – particulièrement en ce qui concerne notre santé. Nous devons apprendre à protéger activement notre bien-être mental. Le nom «Etwastun?!» est une invitation à passer à l'action pour préserver sa santé psychique au travail.»

Vous trouverez plus d'informations et l'accès direct à Ella, le chatbot d'aide, sur [le site de notre partenaire Employés Suisse](#).

### *Un avatar pour m'aider dans mes problèmes – qu'ils soient professionnels ou privés ?*

*Au départ, j'étais moi-même sceptique. Nous avons alors effectué un petit test par nous-mêmes – et, surprise ! Ella nous a proposé, lors d'un échange virtuel, quelques pistes de solutions tout à fait utiles. Bien sûr, dans les cas graves, Ella ne remplace en rien une aide professionnelle. Mais cette approche simple et accessible permet enfin de faire quelque chose plutôt que de repousser les problèmes. Rien ne vaut un essai !*

## 15. Devenez donateur de CFF Historic et profitez de l'offre spéciale pour l'ACTP

Découvrez l'histoire fascinante des CFF. En devenant contributeurs, vous soutenez la préservation du patrimoine historique des CFF. En tant que contributeurs, vous vivez l'histoire du chemin de fer avec CFF Historic dans toute la Suisse.



Devenez donateur, donatrice, et profitez des avantages exclusifs :

- Vous recevez gratuitement l'Indicateur à domicile
- Magazine CFF Historic trois fois par an
- 10 % de réduction sur les articles de la boutique CFF Historic
- 10 % de réduction sur des voyages découvertes et des manifestations
- Attestation de don.

En tant que membre de l'ACTP, vous recevez l'affiliation pour 80 CHF au lieu de 100 CHF par an. Saisissez le code de réduction «ACTP-20%» pour bénéficier d'une réduction de 20 %.

En savoir plus: [cffhistoric.ch/contribution](https://cffhistoric.ch/contribution)

## Au sujet de CFF Historic

*CFF Historic préserve le patrimoine historique des CFF et de leurs prédécesseurs. La Fondation rend accessible au public plus de 180 ans d'histoire technique, culturelle et économique de la Suisse et vous fait voyager dans le temps à travers des événements variés. Découvrez notre vaste offre et aidez-nous à préserver l'héritage ferroviaire suisse à l'avenir également.*

## 16. 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 « Employés Suisse ».

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.

## 17. 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 65<sup>e</sup> 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/>

## 18. Mentions légales et des informations importantes

---

### Éditeur

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

### Publication et envoi par courriel

dieXperten GmbH, 8812 Horgen

### Expédition de la version imprimée

Prestation propre de l'ACTP

### Rédaction

Heinz Wiggenhauser  
Resp. marketing et 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 !

## 19. 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 ?

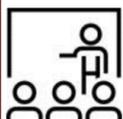
L'Association des cadres

- ❑ 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 conventions collectives 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.