



Association des cadres des transports publics

Crédibles
Attrayants
Collégiaux
Réseautés

Dans ce bulletin vous lisez :

- ❑ Nos prochaines manifestations d'information et de réseautage
- ❑ KVöV in Ticino – Muoviamo insieme il futuro
- ❑ Nouvelle traversée est—ouest via un nouveau tunnel du Napf ?

Vos interlocuteurs à l'ACTP

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

Chères et chers collègues,

Participation exceptionnelle à l'opération «Les membres recrutent des membres»

Nous tenons à vous adresser nos plus sincères remerciements pour votre engagement dans le cadre de l'opération «Les membres recrutent des membres!» Vous avez largement battu notre précédent record. Votre investissement a de nouveau porté ses fruits. Nous nous réjouissons d'accueillir de nombreux nouveaux membres à l'ACTP. Cela nous fait très plaisir et nous motive encore plus.

N'hésitez pas à dire autour de vous que les manifestations de réseautage sont la carte de visite de l'ACTP

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

D'autres campagnes suivront. Le recrutement des membres est une mission de tous les instants. La consolidation du réseau et les manifestations de réseautage organisées pendant la pause de midi (rendez-vous de midi) comptent parmi les mesures qui devraient y contribuer. Il est essentiel d'être dans l'action.

Concrètement, nous avons préparé de nombreuses manifestations d'information et de réseautage pour le second semestre — et nous en avons également prévu pour la première fois au Tessin pour nos collègues tessinoises et tessinois. Vous trouverez comme d'habitude les informations détaillées sur [notre site à la rubrique > Manifestations](#).

Ces manifestations représentent aussi notre carte de visite. N'hésitez pas à inviter une ou un collègue à y assister. C'est l'occasion de susciter l'intérêt pour l'ACTP et de recruter de nouveaux membres.



Envie de diriger et de montrer l'exemple

L'envie de diriger oblige à prendre des risques et des décisions claires et à ne pas hésiter à faire le premier pas, même en cas de craintes. Pour montrer l'exemple, il faut être intègre et agir en accord avec ses propos, être authentique et se remettre en question pour vivre pleinement les valeurs et les objectifs. La conduite effective suppose d'encourager l'équipe, de communiquer de manière transparente et d'assumer la responsabilité de son propre comportement et de celui du personnel.

L'ambiance dans une entreprise a de nombreuses facettes. Selon vous, qui est principalement responsable de l'ambiance ou du climat dans l'entreprise? Probablement les cadres, ils ont effet une grande influence, souvent directe, mais aussi inconsciemment, sur différents domaines. Le personnel d'une entreprise constitue sa principale richesse. Le comportement et le style de conduite influent grandement sur le personnel. À lire dans ce bulletin – vois l'article 15 ci-dessous.

Négociations sur les réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR) avec les CFF

Les négociations BAR ont été interrompues pendant l'été avant de reprendre en août dernier autour des thèmes suivants: assistant·e·s clientèle, personnel de manœuvre et personnel de nettoyage des trains. Une nouvelle journée de négociation le 2 septembre 2025 a concerné le personnel des locomotives, mais elle n'a abouti à aucun résultat. Les négociations se poursuivront en octobre. Les prochaines négociations sur les réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR) pour le personnel des locomotives se tiendront le 17 septembre. Les CFF prévoient la fin des négociations mi-octobre 2025. Nous continuerons à vous informer.



À bientôt et surtout, restez en bonne santé.

Cordiales salutations et bon début d'automne.

Markus Spühler

Président de l'Association des cadres des transports publics ACTP

Contenu

1.	Prochaines manifestations d'information et de réseautage	5
2.	ACTP au Tessin – Construisons l'avenir ensemble	6
3.	KVöV in Ticino – Muoviamo insieme il futuro	7
4.	Attention: «spoofing» avec un expéditeur prétendant être de l'ACTP	7
5.	La réorientation du trafic marchandises CFF garantit un fret respectueux de l'environnement	8
6.	Les partenaires de la gare de Lausanne saluent les progrès du chantier	10
7.	Pose de la première pierre des ateliers des CFF au Tessin	12
8.	Proposition « Tunnel sous la région du Napf »	14
9.	Les chemins de fer italiens prévoient la construction d'un métro européen à grande vitesse	14
10.	Les CFF testent le duplex TGL sur le réseau suisse	16
11.	Fin de la partie pour Cargo Sous Terrain: le sort du projet est désormais entre les mains des autorités	17
12.	Politique des transports en cours : Session d'automne 2025	18
13.	Rapport sur l'état du réseau ferroviaire suisse	19
14.	Les fonds consacrés à l'extension du réseau ferroviaire s'amenuisent rapidement – le Conseil fédéral veut désormais négocier	21
15.	Pourquoi les leaders doivent privilégier leur meilleur soi plutôt que leur soi entier au travail ?	21
16.	Devenez donateur de CFF Historic et profitez de l'offre spéciale pour l'ACTP	25
17.	Les prestations pour nos membres – valent votre argent	26
18.	Mentions légales et des informations importantes	27
19.	L'ACTP en un coup d'œil	28

1. Prochaines manifestations d'information et de réseautage



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'.

Mardi 21.10.25
CFF Westlink, Zurich-Altstetten



Manifestation GR Romandie / Valais

avec agape et discussion à la fin de la présentation

«La Caisse de pension CFF sans secrets : tout ce qu'il faut savoir sur le deuxième pilier»

Veuillez noter la date dès maintenant

Mercredi 22.10.25
12 h - 13 h
Parc du Simplon à Renens



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 23.10.25
CFF WylerPark,
Wylerstrasse
125, Berne



Manifestation du GR Suisse centrale, nord-ouest et Tessin

«Que propose l'ACTP à ses membres ?»

L'ACTP se présente au Tessin (en italien).

Veuillez noter la date dès maintenant.

Jeudi, 6.11.25
08 h 30 –
09 h 30
3. piano Fabbricato
Viaggiatori Bel-
linzona



Un evento organizzato dal gruppo regionale Svizzera centrale, nord-occidentale e Ticino

«Chi è l'Associazione dei Quadri dei Trasporti Pubblici (KVöV) e cosa offre ai suoi membri?»

Presentazione dell'Associazione dei Quadri dei Trasporti Pubblici (KVöV) in Ticino (in italiano)

Si prega di annotare la data

Giovedì, 6.11.25
08:30 – 09:30

3. piano Fabbricato
Viaggiatori
Bellinzona



Rencontre des retraités du GR Suisse centrale / Suisse nord-occidentale / Tessin

Visite de la Zentralbahn à Stansstad: présentation, visite guidée de l'atelier et du centre de contrôle

Veuillez noter la date dès maintenant (en allemand)

Jeudi 13 novembre
2025

Zentralbahn, Bahnhofstrasse 23,
Stansstad

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

2. ACTP au Tessin – Construisons l'avenir ensemble

L'Association des cadres des transports publics (ACTP) représente en Suisse les intérêts des cadres et experts dans le domaine des transports publics (chemins de fer, bus, navigation, bureaux d'ingénieurs et fabricants). Nous nous engageons en faveur de conditions de travail modernes, créons de vastes réseaux et proposons des formations continues ainsi que des plates-formes de dialogue et d'échange.



Avec la manifestation que nous organisons au Tessin, nous voulons impliquer davantage la région, recruter de nouveaux membres, et donner une meilleure visibilité à notre association. L'échange interrégional permet de se constituer un réseau, d'apprendre les uns des autres et de participer activement au développement des transports publics.

Nous avons le plaisir de vous inviter à découvrir l'Association des cadres des transports publics. Profitez-en pour en apprendre plus sur nos offres, pour poser des questions et discuter avec des collègues.

Pour nos collègues du Tessin, c'est l'occasion unique de proposer à un collègue de l'accompagner afin de lui présenter l'ACTP.

Veillez noter d'ores et déjà ce rendez-vous. L'invitation vous sera adressée ultérieurement.



Date: 6 novembre 2025



Heure: 8 h 30-9 h 30



Lieu: 3^e étage, Fabbricato Viaggiatori Bellinzona (salles de réunion FV01 PS03 C10/C11)

Nous comptons sur votre présence – participez avec nous au développement de l'avenir des transports publics!

3. KVÖV in Ticino – Muoviamo insieme il futuro

L'Associazione dei Quadri dei Trasporti Pubblici (KVÖV) è l'organizzazione nazionale che rappresenta i quadri e gli specialisti dei trasporti pubblici – dalla ferrovia, autobus e navigazione fino agli studi di ingegneria ed esecutori. Ci impegniamo per condizioni di lavoro moderne, creiamo reti solide e ti offriamo formazione continua e piattaforme di dialogo.



Con il nostro evento in Ticino vogliamo rafforzare il legame con la regione, attrarre nuovi membri e far conoscere meglio la nostra associazione. Lo scambio interregionale ti offre l'opportunità di creare contatti, imparare dagli altri e costruire insieme il futuro dei trasporti pubblici.

Ti invitiamo calorosamente a conoscere il KVÖV. Approfitta di questa occasione per scoprire i nostri servizi, fare domande e confrontarti con colleghe e colleghi del settore.

Questa è l'occasione perfetta per i nostri membri ticinesi per invitare un collega e presentargli l'KVÖV.

Si prega di segnare già la data. L'invito seguirà a breve.



Data: 6 novembre 2025



Orario: 08:30 – 09:30



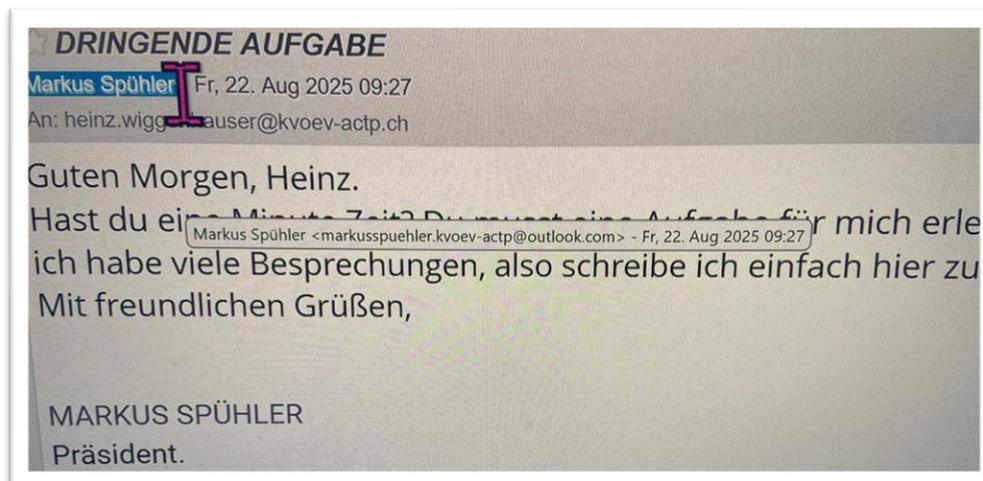
Luogo: 3. piano, Fabbricato Viaggiatori Bellinzona (sale riunioni FV01 PS03 C10/C11)

Partecipa anche tu – costruiamo insieme il futuro dei trasporti pubblici!

4. Attention: «spoofing» avec un expéditeur prétendant être de l'ACTP

Attention: ces derniers temps, il est de plus en plus courant de recevoir un e-mail avec un contenu douteux ou un lien malveillant. Ces derniers temps, les e-mails indiquaient provenir de l'ACTP.

Le «spoofing» est un type d'attaque qui utilise différentes méthodes d'usurpation sur les réseaux informatiques pour dissimuler sa propre identité. Les usurpateurs sont occasionnellement appelés «spoofers». À l'origine, le «spoofing» désignait exclusivement la tentative de falsifier des paquets IP en utilisant comme adresse source l'adresse d'un autre réseau. Plus tard, cette méthode d'usurpation s'est étendue à d'autres paquets de données.



Si vous recevez un e-mail provenant soi-disant de l'ACTP dont le contenu est douteux et vous demandant, la plupart du temps, de cliquer sur un lien, la prudence est de mise. L'expéditeur n'a pas de bonnes intentions!

Prudence:

En cas d'e-mail avec un texte douteux et une demande étrange → Vérifier l'expéditeur.

5. La réorientation du trafic marchandises CFF garantit un fret respectueux de l'environnement

Le fret ferroviaire ne peut survivre qu'à condition de se réorienter. Cet article apporte des réponses aux principales questions qui se posent notamment au sujet du Tessin.

L'essentiel en bref

- ❑ La réorientation du trafic marchandises des CFF garantit à long terme un fret ferroviaire respectueux de l'environnement en Suisse, et préserve ainsi des emplois.
- ❑ Cette transformation est nécessaire. Le trafic marchandises des CFF affiche en effet un déficit annuel de 80 millions de francs. Il doit pourtant devenir financièrement autonome, car il n'est pas considéré par les responsables politiques comme relevant du service public.
- ❑ À l'échelle nationale, environ 65 emplois seront supprimés d'ici fin 2025, dont 40 au Tessin. Toutefois, il n'y aura pas de licenciements dans ce canton. Les CFF recherchent actuellement des solutions en interne, soucieux d'assumer leur responsabilité en tant qu'employeur au Tessin.
- ❑ Le trafic combiné en Suisse se concentre sur l'axe nord-sud.

- ❑ L'objectif de transfert que s'est fixé la Suisse en matière de trafic de transit reste d'actualité, malgré la fin prématurée de la chaussée roulante. Les CFF contribuent à augmenter le volume de marchandises sur le rail à long terme. Il faut toutefois que le trafic marchandises puisse fonctionner de manière efficace et rentable.

Situation initiale

Les CFF transportent des marchandises dans le respect du climat, par wagons isolés, par trains complets et en trafic combiné (TC). Le trafic marchandises des CFF est depuis longtemps dans le rouge et présente un déficit structurel de 80 millions de francs chaque année. En outre, les locomotives et les wagons sont obsolètes. L'objectif est que le fret ferroviaire devienne financièrement autonome, comme le demande la Confédération (en tant que propriétaire). En Suisse, le trafic marchandises n'est pas une offre de service public.

Le concept Suisse Cargo Logistics présenté en 2022 en constitue le cadre. Vous trouverez des informations complémentaires sur la page Internet des CFF [«Plus de rail pour plus de marchandises»](#). Ce concept prévoit que le chemin de fer transporte des marchandises lourdes sur de longues distances, en combinaison avec le trafic routier, là où la clientèle en fait la demande. Pour y parvenir, toutes les parties prenantes doivent apporter leur contribution: la Confédération avec un subventionnement provisoire, la clientèle avec des prix équitables en accord avec le marché, et les CFF eux-mêmes, qui doivent améliorer l'efficacité du fret ferroviaire et réduire leurs coûts. Dans cette optique, les CFF investissent dans des locomotives et des wagons modernes, ainsi que dans l'automatisation, et procèdent à une réorientation complète du trafic marchandises.

Réorientation du trafic combiné

Dans le cadre du trafic combiné, nous transportons des conteneurs, des conteneurs-citernes, des caisses mobiles et des remorques de camion par la route et le rail. Le transbordement route-rail se fait généralement à l'aide d'une grue dans un terminal de transbordement. Typiquement, le trafic combiné est utilisé pour transporter certaines marchandises telles que les paquets, les substances chimiques ou les biens de consommation. Le trafic combiné ne représente qu'environ 6 % des prestations de transport de CFF Cargo Suisse. Actuellement, les CFF enregistrent pour le trafic combiné un chiffre d'affaires de 18 millions de francs et une perte de 12 millions de francs. Afin de garantir la rentabilité du trafic combiné conformément aux directives de la Confédération, les CFF réorientent ce dernier. En guise de première mesure concrète, les CFF mettent fin – tel que communiqué en mai 2025 – à l'exploitation de huit terminaux du trafic combiné dans toute la Suisse, et déploient pour 2026 la première relation du nouveau modèle de production optimisé au niveau des coûts, conformément au concept «Suisse Cargo Logistics». Cette navette sur l'axe nord-sud, très fréquenté, permettra de renforcer la liaison transalpine entre Dietikon et Stabio et de tester la nouvelle offre. Dans le pire scénario, cette réorientation du trafic combiné entraînera la circulation de 70 camions supplémentaires par jour sur les routes, soit environ 20 000 par an. À titre de comparaison, aujourd'hui, ce sont 30 millions de camions qui sillonnent la Suisse.

L'infrastructure allemande, de piètre qualité actuellement, et la hausse des coûts qui en résulte, compromettent le trafic combiné dans toute l'Europe, ce qui met SBB Cargo International et Hupac sous pression. Un nouveau modèle de production doit contribuer à rendre l'offre attrayante.

Trains partenaires

D'ici à la fin de l'année, les CFF mettront fin aux transports non rentables, en l'espèce les trains en transit pour DB Cargo (trains partenaires). Les trains partenaires sont des trains que DB Cargo constitue en Allemagne en vue de leur transit vers l'Italie et que CFF Cargo Suisse achemine à travers la Suisse, d'une frontière à l'autre. DB Cargo reprend ensuite ces trains à Chiasso. Ces transports restent acquis au chemin de fer, une autre ETF s'en occupera. La poursuite du partenariat avec DB Cargo dans le domaine des transports d'importation et d'exportation en provenance et à destination de l'Allemagne n'est pas affectée par cette décision.

Réorientation du trafic par wagons complets isolés

En trafic par wagons complets isolés (TWCI), des wagons avec différents expéditeurs et destinataires sont regroupés dans un même train. En général, les wagons sont chargés et déchargés au niveau d'une rampe (par exemple colis sur palettes, courrier postal, bouteilles d'eau minérale ou ciment). Depuis des années, les CFF enregistrent des pertes de plusieurs dizaines de millions de francs (2024: quelque 80 millions de francs). Après la décision politique relative au soutien financier limité dans le temps du trafic par wagons complets isolés, CFF Cargo Suisse élabore, en concertation avec ses grands comptes, un nouveau modèle de production orienté clientèle et optimisé en termes de coûts, afin de réaliser le plus grand nombre possible de transports sur un réseau efficace. Les répercussions du nouveau modèle de production sur le personnel ne sont pas encore connues.

Fin prématurée de la chaussée roulante

En mai 2025, RAlpin SA – entreprise commune des CFF, de BLS et de Hupac – a également fait part de sa décision de cesser prématurément l'exploitation de la chaussée roulante fin 2025 et non fin 2028. Conçue comme une solution transitoire jusqu'à l'achèvement de la NLFA, la chaussée roulante a transporté environ 80 000 camions sur le rail en 2023, soit 7 % de l'ensemble du trafic de transit combiné. Malgré des contributions de la Confédération, la poursuite rentable de l'exploitation est désormais impossible en raison de nombreuses restrictions inattendues sur le réseau ferroviaire. L'objectif est de fidéliser au moins 50 % de la clientèle sur le rail en trafic combiné non accompagné.

Des informations complémentaires (FAQ) sont disponibles sur notre site Internet sous [>Information >Dossiers >CFF Cargo](#).

6. Les partenaires de la gare de Lausanne saluent les progrès du chantier

Une visite du chantier de la gare de Lausanne a eu lieu le 1^{er} septembre 2025, en présence du conseiller fédéral Albert Rösti, des CFF, ainsi que des autorités lausannoises, vaudoises et genevoises. Les partenaires ont salué le dialogue et l'engagement qui ont permis d'avancer dans ce projet ambitieux. Il vise à doubler les capacités d'accueil de la gare pour les clientes et les clients en élargissant et en allongeant les quais pour faciliter les correspondances et améliorer le confort. À ce jour, quelque 530 millions de francs ont

déjà été investis dans ce projet d'ampleur au centre-ville, sur un budget total de 1,7 milliard de francs.

Lors de sa visite, le chef du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), Albert Rösti, a constaté l'avancement des travaux de la gare de Lausanne, qui fait partie des principaux projets pour la modernisation et le renforcement du rail en Suisse romande. Il était accompagné des partenaires du projet Nuria Gorrite, conseillère d'État du Canton de Vaud, Natacha Litzistorf, conseillère municipale de la Ville de Lausanne, ainsi que de Vincent Ducrot, CEO des CFF. Pierre Maudet, conseiller d'État du canton de Genève, était également présent en sa qualité de membre du comité stratégique du programme Léman 2030. Les participantes et participants à l'événement ont exprimé leur satisfaction face aux progrès du chantier et au climat constructif pour la poursuite des travaux.

Depuis 2021, la transformation de la gare progresse grâce à l'engagement de toutes les parties prenantes, avec 530 millions de francs investis sur un budget total de 1,7 milliard. Les travaux en cours comprennent notamment la construction du sous-sol de la place de la Gare, la consolidation du front sud de la gare et la construction du nouveau bâtiment des Epinettes et de son parking.



Vue sur la gare CFF de Lausanne. / Source: SBB CFF FFS

Les travaux progressent

Lors de la visite, ces trois zones ont été mises en lumière. Les travaux de déblaiement du sous-sol de la place ont bien démarré, la première phase de forages et de construction de la dalle est en cours. Sa mise en service partielle est prévue pour 2032 (achèvement en 2034).

Côté Epinettes, le nouveau parking est en cours de construction, environ 25 mètres au fond de la fouille. Il sera terminé en 2027.

Sur le front Sud, 40 % des ancrages ont été installés à ce jour. Afin de permettre les cheminements piétons durant la démolition de l'ancien parking, les CFF ont construit une passerelle pour faire la liaison entre la rue du Simplon et le passage sous-voies Ouest (côté Genève). Elle est en service depuis le 25 août 2025.

Prochaine étape importante: la construction des quais et des passages inférieurs

Depuis 2023 et le nouveau planning du projet, le dialogue et l'implication renforcée des parties prenantes ont permis d'avancer de manière significative et efficace dans le chantier. Le dernier dossier à finaliser comprend la construction des quais et des passages inférieurs. Il nécessite la révision de plus de 500 pièces afin d'élargir au maximum les quais, un défi actuellement relevé par les équipes.

Le projet poursuit sur sa bonne lancée; en 2025, environ 76 millions de francs supplémentaires seront investis. Les partenaires ont exprimé leur satisfaction face aux progrès du chantier, soulignant la qualité de la collaboration et de la planification.

Premier quai en 2030

Les prochains gros travaux concernent la construction des nouveaux quais et passages inférieurs. Le premier quai transformé (celui tout au sud) devrait entrer en fonction en 2030, puis les déploiements des quatre autres quais auront lieu successivement jusqu'en 2036. La mise en service complète de la gare transformée est prévue pour 2037, conformément au planning communiqué en mars 2023. Le transit de 700 trains quotidiens et l'ouverture des services et commerces de la gare sont assurés tout au long du chantier.

7. Pose de la première pierre des ateliers des CFF au Tessin

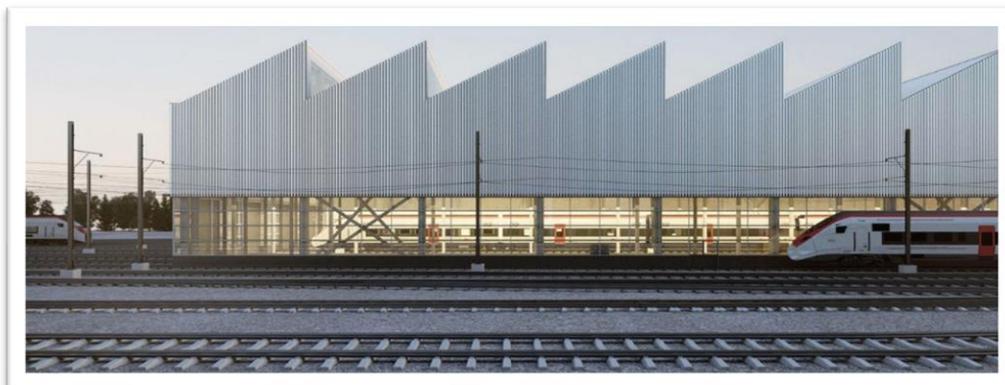
La première pierre des nouveaux ateliers industriels d'Arbedo-Castione (Nuovo stabilimento industriale ferroviario ou NSIF) a été posée le 5 septembre 2025, symbolisant le coup d'envoi des travaux de construction. Les nouveaux ateliers devraient entrer en service à la mi- 2028. Résultat d'un investissement s'élevant à environ 755 millions de francs au total, les nouveaux ateliers accueilleront 360 postes de travail et 80 places d'apprentissage. Ce projet signale clairement que pour les CFF, le canton du Tessin constitue encore et toujours une région clé extrêmement importante.

En présence des autorités cantonales et de la direction des CFF, le président du Conseil d'État Norman Gobbi, les syndics d'Arbedo-Castione et de Bellinzone, Luigi Decarli et Mario Branda, ainsi que le CEO des CFF Vincent Ducrot ont symboliquement donné le coup d'envoi aux travaux de construction des nouveaux ateliers industriels des CFF. La pose de cette première pierre le 5 septembre 2025 marque le début officiel des travaux de construction des nouveaux ateliers. Elle symbolise en outre l'importance du Tessin pour les CFF, une région où l'entreprise investit surtout pour l'avenir du canton dans des projets d'envergure, tout en y créant des emplois qualifiés.

NSIF – les nouveaux ateliers industriels des CFF

Appelé à remplacer les actuels ateliers CFF de Bellinzone, le NSIF accueillera 360 emplois à temps plein ainsi que 80 places d'apprentissage. L'investissement total, d'un montant de 755 millions de francs, est couvert par les CFF, le canton du Tessin, la ville de Bellinzone et la Confédération. Les ateliers, qui devraient ouvrir leurs portes à la mi-2028, assureront en particulier l'entretien léger et le gros entretien des nouvelles rames automotrices (Giruno, ETR et Flirt TILO), ce qui implique le renforcement des activités dans le domaine de l'électromécanique et un fort degré de numérisation. Du point de vue de l'empreinte écologique, le NSIF sera doté d'un toit vert et de panneaux photovoltaïques. Il ne consommera pas de combustibles d'origine fossile. Le bâtiment occupera une surface de 40 000 m² sur une surface totale de 150 000 m², soit l'équivalent de huit terrains de football.

Les premiers travaux de construction ont déjà commencé



Nouveaux ateliers CFF d'Arbedo-Castione. Source: CFF

Les premiers travaux de construction des nouveaux ateliers industriels ont eu lieu en juin 2025. Parmi ceux-ci, il convient de citer les habituels travaux de mise en place du chantier, l'excavation en vue de l'aménagement des niveaux situés au

sous-sol, des fondations et de la partie souterraine de la future installation de lavage des trains. Les premiers travaux de bétonnage commenceront au cours des prochains mois.

La réception des ateliers devrait avoir lieu en juin 2028. Le transfert des actuels ateliers de Bellinzona vers le NSIF s'effectuera de manière progressive.

Avancement des travaux d'infrastructure ferroviaire et d'urbanisation

Les travaux préparatoires datent de 2023: mise en place de deux appareils de voie provisoires sur la ligne principale, réalisation de nouvelles infrastructures sous la ligne ferroviaire principale, ouvertures au sol et préparation d'une partie des terrains concernés par le projet, pose et installation d'un nouveau bâtiment de technique ferroviaire qui abritera le nouveau centre de gestion du trafic avec la technologie ETCS Level 2. Début décembre 2024, les voies du faisceau 600 ont été mises en service. Elles permettent de dévier l'accès des trains à destination de la centrale Coop au nord, ce qui libère la gare de Castione-Arbedo en vue de lancer les importants travaux d'adaptation de l'infrastructure ferroviaire, qui prendront fin avec la mise en service du NSIF. Au début de l'année 2025, les travaux ont aussi commencé sur les faisceaux de voies qui desserviront les nouveaux ateliers. La mise en place des compensations environnementales a également déjà eu lieu.

Compensations agricoles

Sur les quelque 150 000 m² requis pour la construction des nouveaux ateliers industriels ferroviaires, 8,4 hectares sont des surfaces d'assolement (SDA).

Au cours des cinq dernières années, les CFF, en coopération avec l'Union des paysans tessinois, ont identifié une série d'alternatives sérieuses pour compenser l'utilisation des terrains requis pour les travaux à Arbedo-Castione. Une bonne part des compensations a déjà été réalisée, et la dernière surface sera probablement réalisée à brève échéance. Les surfaces se trouvent dans les communes de Camorino, Bellinzona, Preonzo, Iragna et Biasca.

8. Proposition « Tunnel sous la région du Napf »

Un article récemment publié dans le Tages-Anzeiger avançait l'idée qu'une nouvelle liaison est-ouest serait nécessaire à long terme pour désengorger l'axe Berne-Zurich.

L'auteur de cette proposition est l'ancien directeur des CFF, Benedikt Weibel. Pour y arriver, il faudrait toutefois percer la « forteresse » du massif du Napf.

En bref, il s'agit de ce qui suit :

- ❑ Le nouvel axe est-ouest doit mieux relier les régions en forte croissance du lac Léman et de la Suisse centrale et désengorger l'axe Berne-Zurich.
- ❑ L'ancien directeur des CFF réclame un tunnel ferroviaire à travers le massif du Napf vers Lucerne.
- ❑ Les lobbyistes des transports publics doutent de l'utilité de nouvelles liaisons ferroviaires dans la région peu peuplée du Napf.

Nous avons résumé l'article et la réponse de Swiss Railvolution dans un dossier. Vous le trouverez ici sous >Information >Dossier >Transports publics pour la Suisse [sur notre site web](#).

Les avis sur le sujet divergent. Nous laissons au lecteur le soin de se forger sa propre opinion. Voici simplement une remarque :



9. Les chemins de fer italiens prévoient la construction d'un métro européen à grande vitesse

Les chemins de fer nationaux italiens Ferrovie dello Stato (FS) ont des projets ambitieux: ils entendent en effet construire un métro européen à grande vitesse, à savoir un réseau reliant les principales villes du continent et constituant une véritable alternative à l'avion. C'est en substance ce qu'a annoncé Stefano Donnarumma, CEO du groupe FS, dans une interview accordée au journal Les Échos (édition du vendredi).

«Notre objectif est de créer un consortium permettant aux entreprises ferroviaires de coordonner leurs plans d'investissement. Nous rêvons d'un réseau européen à grande vitesse exploité en coopération avec plusieurs opérateurs», a expliqué Stefano Donnarumma.

Ainsi, les chemins de fer italiens planifient notamment une liaison ferroviaire rapide entre Rome et Berlin via Innsbruck et Munich. En Espagne, le groupe FS détient déjà 25 % des parts de marché du trafic ferroviaire à grande vitesse via sa filiale Iryo.



Ligne Paris — Londres

Stefano Donnarumma a également réaffirmé la volonté des FS d'exploiter la ligne ferroviaire Paris — Londres d'ici 2029 dans le cadre d'un projet d'environ un milliard d'euros. À l'avenir, l'objectif est de mieux coordonner les réseaux ferroviaires à grande vitesse italien et français, en proposant des liaisons entre Paris et Milan pour réduire la durée du trajet à cinq heures et demie. À ce jour, le voyage dure un peu plus de sept heures.

Les trains à grande vitesse italiens enregistrent déjà un taux d'occupation de 76 % sur la nouvelle ligne Paris — Marseille, un peu plus de deux mois après son lancement, ce qui dépasse largement les attentes. Les prix sont inférieurs d'environ 30 % à ceux pratiqués par la SNCF.

Liaison existante vers la France

Depuis 2021, le groupe FS qui exploite le train Frecciarossa entre Milan et Paris, est le premier opérateur tiers sur le réseau à grande vitesse français. Cette liaison, momentanément interrompue en raison d'un glissement de terrain survenu dans la vallée de la Maurienne, a été rétablie le 1^{er} avril 2025. L'offre a été complétée cette année par la ligne Paris — Lyon et, depuis le 15 juin 2025, par la ligne Paris — Marseille.

Actuellement, les trains de l'entreprise ferroviaire Ferrovie dello Stato transportent chaque année environ 230 millions de personnes à l'étranger. En 2024, les recettes internationales s'élevaient à 3 milliards d'euros pour un chiffre d'affaires total de 16,5 milliards. Au cours des cinq prochaines années, le nombre de passagers à l'étranger devrait augmenter de 40 %.

10. Les CFF testent le duplex TGL sur le réseau suisse

Les CFF ont lancé un projet de transformation du duplex TGL pour améliorer le confort à bord de ce train. Après diverses courses d'essai en République tchèque, le prototype mis au point est désormais de retour en Suisse. Toutefois, la décision de transformer le reste de la flotte n'a pas encore été prise.



Jusqu'à présent, le duplex TGL n'a pas séduit les pendulaires. Le train secoue. On y associe retards, pannes et manque de confort. Les CFF souhaitent que cela change.

En avril, l'entreprise a ainsi annoncé qu'un duplex TGL allait être acheminé en République tchèque pour effectuer des courses d'essai avec des bogies modifiés. Ce prototype est désormais de retour en Suisse.

Essais avec des passagers à l'automne

«En République tchèque, le dispositif antidérailleur et les suspensions du train ont été testés. Ces essais statiques se sont déroulés comme prévu et vont à présent être analysés», peut-on lire dans un communiqué. Pendant ce temps, le prototype va effectuer des courses en pleine voie en Suisse, ce qui permettra de tester le confort de roulement, le fonctionnement et l'aptitude à l'homologation.

Le communiqué précise qu'un groupe de personnes participera aux courses de test à l'automne pour donner leur avis. Les conclusions de ces essais feront ensuite l'objet d'une évaluation globale, au terme de laquelle les CFF décideront de transformer ou non le reste de la flotte.

Transformation dans le cadre du contrôle ordinaire

Si les CFF optent pour une transformation de l'ensemble des 62 autres duplex TGL, il sera possible de réaliser les travaux dans le cadre du contrôle ordinaire. Cette phase débiterait vraisemblablement fin 2026, après l'obtention de l'homologation de l'Office fédéral des transports, pour se terminer au début des années 2030.

En l'état actuel des choses, le projet de transformation des bogies coûterait plusieurs dizaines de millions de francs aux CFF, sachant que l'entretien des bogies ainsi modifiés serait probablement moins onéreux que celui des bogies dotés de la compensation du roulis. C'est pourquoi, en l'état actuel des connaissances, les CFF partent du principe que l'investissement dans de nouveaux bogies permettrait non seulement un meilleur confort pour la clientèle, mais constituerait aussi une solution rentable.

11. Fin de la partie pour Cargo Sous Terrain: le sort du projet est désormais entre les mains des autorités

Le projet d'infrastructure suisse Cargo Sous Terrain (CST) ne décolle pas. Plus de dix postes sont de nouveau menacés, l'entreprise lance donc la procédure de consultation prescrite par le droit du travail.

C'est plein d'optimisme qu'il y a à peine un an, Christian Späth prenait la tête de Cargo Sous Terrain (CST). L'ancien manager d'Implenia devait sauver le projet à plusieurs milliards de francs consistant à construire une gare marchandises souterraine en Suisse et obtenir le soutien de la sphère politique. Aujourd'hui, cependant, la société tire la sonnette d'alarme. La direction et le conseil d'administration ont reconnu qu'en raison des conditions-cadres légales actuelles, aucun financement privé n'était envisageable. Sans partenariat stable avec la Confédération, les cantons et les villes, le lancement des travaux est plus que compromis. Dernièrement, l'investissement était évalué à environ 30 milliards de francs.

Cargo Sous Terrain, un projet visionnaire

Nos membres se souviendront que le 9 avril 2024, Klaus Juch, chef d'unité Technique + Construction présentait *Cargo Sous Terrain dans le cadre d'une manifestation de l'ACTP*. Un examen indépendant demandé par le DETEC confirme que le concept est en principe faisable du point de vue technologique et architectural. L'étude, clôturée au printemps, reprend les points critiques essentiels de la consultation du plan sectoriel et conclut qu'un tel système serait réalisable. Sur la base de ces résultats, la Confédération et les cantons doivent désormais décider de la suite des événements.



Une procédure de consultation a été lancée pour supprimer plus de dix postes. D'après le gérant, CST emploie actuellement près de 30 personnes. À l'été 2024, la société avait déjà eu recours à la suppression d'emplois.

Fortes des enseignements tirés, elle souhaite proposer des offres de logistique urbaine, déjà plébiscitées par la demande, consistant à livrer des marchandises dans les villes. Christian Späth fait savoir que les actionnaires de la phase de développement, parmi lesquels comptent principalement des détaillants, des assurances, La Poste Suisse et Swisscom, sont prêts à poursuivre l'aventure.

L'objectif, précise-t-il, demeure de réaliser un jour l'idée de Cargo Sous Terrain. Rien n'est exclu. Dans un premier temps, la Confédération doit décider si elle tient vraiment à ce projet.

Critiques des cantons et des communes

Le Conseil fédéral a adopté fin juin le plan sectoriel relatif au transport souterrain de marchandises. Les cantons et les communes s'étaient montrés partiellement critiques pendant l'audition.

D'une part, ils doutaient que le projet soit réalisable. D'autre part, ils avaient des craintes à plusieurs sujets: eaux souterraines, surcroît de trafic engendré par les installations de chargement sur wagons (hubs) en surface le long du tronçon, et gestion des déblais résultant de la construction du tunnel.

Le canton de Soleure, en première ligne compte tenu de l'implantation du premier tronçon, a exprimé des «préoccupations fondamentales». Il a demandé des preuves visant à démontrer comment l'exploitation à long terme par une société privée était censée fonctionner. Les cantons d'Argovie et de Zurich se sont également montrés critiques.

Christian Späth, gérant de CST, ajoute que la nécessité d'intégrer davantage les cantons et les communes est désormais une évidence. Notamment pour planifier les transports autour des stations de chargement.

Un jour, Cargo Sous Terrain devrait traverser la Suisse d'est en ouest. Le premier tronçon est prévu entre les exploitations logistiques de Härkingen et Zurich, dans le canton de Soleure.

12. Politique des transports en cours : Session d'automne 2025

Source : LITRA

Avec la politique des transports en cours, nous vous informons sur les objets relatifs aux transports publics traités par le Conseil national et le Conseil des États. La session d'automne 2025 des Chambres fédérales dure du 8 au 26 septembre 2025.

Les transports publics constituent l'épine dorsale de notre mobilité : ils sont indispensables en termes de fiabilité, d'écologie et d'économie. Ils transportent quotidiennement des millions de personnes vers leur lieu de travail, leur lieu de formation ou de loisirs. Nos TP constituent un atout qui n'existe sous cette forme dans aucun autre pays européen.

Ce modèle de réussite suisse doit désormais faire l'objet d'économies dans le cadre du *Programme d'allègement budgétaire 2027*. Cependant, les économies réalisées dans les TP sont tout sauf durables.

Au contraire, une baisse de l'offre nuit à l'attractivité, renvoie les pendulaires sur la route, provoque davantage d'embouteillages, réduit la productivité et affaiblit la cohésion régionale. Des mesures d'économie à court terme entraînent ainsi des coûts supplémentaires élevés pour l'économie nationale.

Pendant cette session, l'accent portera particulièrement *sur le transport régional de voyageurs*, l'épine dorsale de la desserte des TP en Suisse. Les recettes de la vente de billets couvrent plus de la moitié des coûts, le reste est à la charge de la Confédération et des cantons. Le Conseil fédéral propose d'allouer 3,3645 milliards de francs au TRV pour les années 2026 à 2028.

Nous saluons ce soutien, mais il n'est pas suffisant compte tenu de l'augmentation des coûts et de l'urgence de la décarbonation des bus. Selon les entreprises de transport et les cantons, le crédit d'engagement devrait être augmenté de 320 millions de francs.

Ces moyens ne sont pas un luxe, mais ils sont nécessaires pour que le TRV reste la plaque tournante de notre système de TP, pour faire avancer le passage à des véhicules respectueux du climat et garantir une offre intéressante aux habitants de toutes les régions.



À l'instar du financement du transport de voyageurs, la politique de report modal est soumise à une grande pression. Avec la fin de la chaussée roulante, le nombre de trajets transalpins menace à nouveau de dépasser le million, ce qui constitue une violation flagrante du mandat constitutionnel.

C'est pourquoi il est nécessaire d'investir des moyens supplémentaires de manière ciblée dans le trafic ferroviaire de marchandises et de renforcer les tronçons d'accès.

Vous trouverez des informations détaillées sur les transactions suivantes ici, [sur le site de la LI-TRA](#):

- Davantage de moyens pour le transport régional de voyageurs
- Le chargement des voitures devrait bénéficier de cautionnements fédéraux
- Un deuxième accès à la NLFA : la Suisse doit cofinancer les tunnels vosgiens
- La commission des transports veut utiliser les fonds de la CR pour le transfert modal
- Garantir le financement du fonds d'infrastructure ferroviaire
- Fonds d'infrastructure ferroviaire : un postulat pour un usage plus efficace

13. Rapport sur l'état du réseau ferroviaire suisse

Globalement, le réseau ferroviaire suisse présente une forte redondance. En cas d'interruption de ligne, on dispose en général de plusieurs autres itinéraires. Le système présente toutefois des failles sur les lignes Genève — Lausanne et Olten — Zurich, ainsi qu'au niveau de certains nœuds ferroviaires. Telle est la conclusion d'un rapport en réponse à deux postulats que le Conseil fédéral a approuvés lors de sa séance du 20 juin 2025.

En 2021, l'interruption totale du trafic ferroviaire entre Lausanne et Genève à la suite d'un abaissement de voies («trou de Tolochenaz») a conduit à une interruption du trafic de plusieurs jours sur le principal axe ferroviaire de Suisse romande. Les trafics voyageurs et marchandises en ont fortement pâti, avec des répercussions jusqu'à Bâle, Zurich et Lucerne.

Après cet incident, le Conseil fédéral a demandé une vérification exhaustive de la redondance et de la fiabilité du réseau ferroviaire suisse. Il répond ainsi à un postulat émanant du Conseil des États (21.4518, Olivier Français, PLR/RL VD). Une attention particulière a été accordée à la redondance et à la fiabilité de la liaison ferroviaire Lausanne — Genève du fait de l'existence d'un deuxième postulat (21.4366, Roger Nordmann, PSS VD) émanant du Conseil national.

Itinéraires alternatifs disponibles dans la plupart des cas

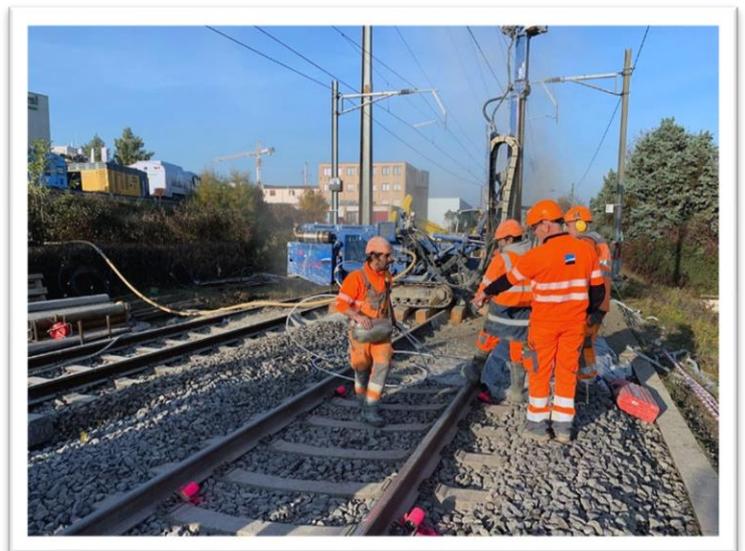
Globalement, le rapport du Conseil fédéral donne une bonne note au réseau ferroviaire suisse. Le niveau de redondance est élevé; en cas d'interruption du trafic, la clientèle dispose la plupart du temps d'itinéraires alternatifs. Cela s'est notamment vérifié à l'été 2023 après l'accident dans le tunnel de base du Gothard ou encore en mai 2024 après les intempéries ayant fortement endommagé le réseau ferroviaire entre Yverdon-les-Bains et Lausanne. Dans ces deux cas, il a été possible de détourner le trafic sans problème majeur.

Les études réalisées ont toutefois montré que les interruptions du trafic sur des tronçons isolés pouvaient avoir des répercussions considérables. Sur les lignes Genève — Lausanne et Olten — Zürich, ainsi qu'au niveau des nœuds ferroviaires Berne, Olten, Zurich-Oerlikon, Winterthur et Muttenz, la redondance est insuffisante en cas d'interruption.

Des aménagements sont prévus

Le Conseil fédéral constate la nécessité de prendre des mesures. Une nouvelle liaison dotée de correspondances avec la ligne existante est prévue entre Genève et Lausanne. Le Parlement a déjà adopté la première étape, qui comprend un nouveau tronçon à deux voies, situé en grande partie dans un tunnel, entre Morges et Perroy. Pour la ligne entre Le Vengeron et Perroy, des études sont en cours pour déterminer la possibilité de construire un nouveau tronçon à deux voies le long de l'A1. Une autre étude est en cours pour l'aménagement de la ligne Olten — Zurich.

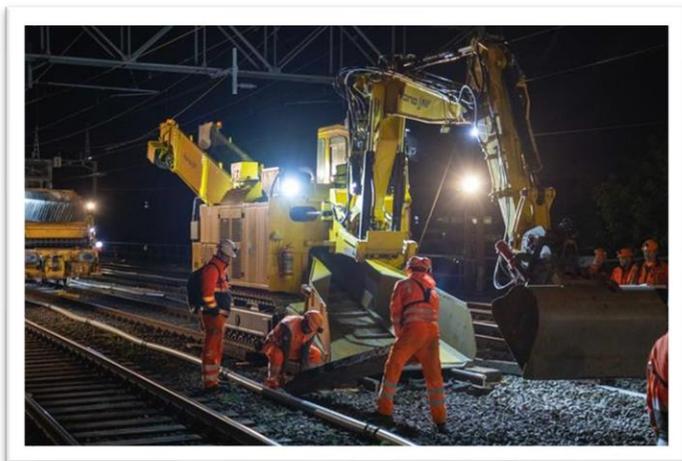
Au niveau des nœuds ferroviaires, la mise en place d'itinéraires alternatifs via des mesures d'aménagement n'est pas toujours possible ni pertinente. La priorité va davantage aux mesures de prévention. L'équipement des installations techniques, des systèmes informatiques et du matériel roulant doivent permettre de minimiser les interruptions. Par ailleurs, les gares doivent être suffisamment protégées contre les dangers naturels et le sabotage. Pour finir, les gestionnaires d'infrastructure doivent accorder une attention particulière à ces tronçons dans le cadre des programmes de conservation.



Près de Tolochenaz, les voies se sont affaissées le 9 novembre 2021 à la suite de travaux de forage. / Source: CFF

14. Les fonds consacrés à l'extension du réseau ferroviaire s'amenuisent rapidement – le Conseil fédéral veut désormais négocier

Le Conseil fédéral prévoit des coûts supplémentaires jusqu'à 14 milliards d'euros pour l'extension du réseau ferroviaire. Les réserves du fonds pour le rail sont quasiment vides. La route risque aussi de connaître des problèmes financiers. Le gouvernement statue sur l'introduction d'un nouvel impôt.



La Suisse fait des envieux à l'étranger avec son fonds qui lui permet de garantir l'aménagement et l'entretien des réseaux ferroviaire et routier. En Allemagne, le financement ferroviaire fédéral est un modèle. Pourtant, les réserves baisseront rapidement ces prochaines années, notamment celles du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Fin 2024, elles avoisinaient encore 1,8 milliard de francs. Dans son budget actuel, la Confédération prévoit leur épuisement total d'ici 2028 ou 2029.

Analyse des sources d'économies

Outre les 16,4 milliards de francs déjà alloués par le Conseil des États, l'OFT et les CFF misent sur des coûts supplémentaires de 14 milliards de francs sur une période de 20 ans. Désormais révisé, le concept d'offre 2035 doit désormais être contrôlé en interne et en externe.

Il s'agit notamment d'analyser les sources d'économies. En effet, le financement des coûts supplémentaires par le fonds d'infrastructure ferroviaire n'est pas garanti à ce jour, d'autant que l'entretien du réseau existant est une priorité légale.

Dans une prise de position, l'association OUESTRAIL s'est déclarée profondément préoccupée par l'ampleur des coûts supplémentaires qui, selon elle, met en péril l'avenir du trafic ferroviaire en Suisse romande. OUESTRAIL demande donc la réalisation d'une contre-expertise, une vérification des normes de construction à l'origine des coûts supplémentaires et une analyse approfondie des processus.

15. Pourquoi les leaders doivent privilégier leur meilleur soi plutôt que leur soi entier au travail ?

Dans le monde du travail moderne, la question de l'authenticité et de la perception de soi est devenue cruciale pour les leaders. Plutôt que de montrer l'intégralité de leur personnalité, ce qui peut mener à des conflits ou à des inéquivalences sur le lieu de travail, il est souvent conseillé aux leaders de délaissier leur « soi entier » au profit de leur « meilleur soi ». Ce choix permet non seulement de renforcer leur influence et leur crédibilité, mais aussi de créer un environnement de travail propice à la collaboration et à la performance. Cet article explore les raisons pour

lesquelles les leaders doivent privilégier leur meilleur soi plutôt que leur soi entier au travail, en abordant les implications sur le leadership, la communication et la dynamique des équipes.

❑ Le concept du meilleur soi

Le terme « meilleur soi » renvoie à l'idée de se concentrer sur ses compétences, ses forces et ses valeurs positives. Dans le contexte du leadership, cela signifie que les leaders doivent maximiser leur efficacité en mettant en avant ce qui les rend aptes à guider et à inspirer les autres. Cela ne signifie pas qu'ils doivent masquer leur personnalité authentique, mais plutôt qu'ils doivent choisir les aspects de leur personnalité qui apporteront le plus de valeur à leurs collègues et à leur entreprise.

❑ L'importance de la perception

La perception est un élément clé dans le leadership. Les leaders sont souvent jugés non seulement par leurs compétences techniques, mais aussi par la façon dont ils interagissent avec les autres. En se concentrant sur leur meilleur soi, les leaders peuvent mieux contrôler la façon dont ils sont perçus et s'assurer que leur image est en adéquation avec leurs objectifs professionnels.

❑ Prendre des décisions éclairées

Lorsque les leaders se concentrent sur leur meilleur soi, ils sont mieux équipés pour prendre des décisions éclairées. En évitant de laisser leurs émotions ou leurs traits de personnalité négatifs influencer leurs choix, ils peuvent agir de manière plus rationnelle et alignée avec les objectifs de l'équipe et de l'organisation. Cette prise de décision réfléchie est essentielle dans des environnements de travail rapides et souvent stressants.

❑ La gestion des émotions

Dans le cadre d'une équipe, les émotions peuvent avoir un impact significatif sur la dynamique collective. Les leaders doivent être capables de gérer leurs émotions afin de ne pas altérer l'harmonie de l'équipe. En mettant l'accent sur leur meilleur soi, les leaders peuvent présenter une façade positive et résiliente, évitant ainsi de transmettre des émotions négatives à leurs collaborateurs.

❑ Développer l'intelligence émotionnelle

Les leaders qui privilégient leur meilleur soi sont souvent ceux qui développent une **intelligence émotionnelle** élevée. Cette capacité leur permet de reconnaître et de gérer non seulement leurs propres émotions, mais aussi celles des autres. En utilisant leur meilleur soi pour interagir avec les membres de l'équipe, les leaders peuvent créer un environnement de confiance et d'ouverture.

❑ Favoriser une culture positive

Une culture d'entreprise positive repose sur la capacité des leaders à encourager une attitude constructive parmi leurs équipes. En mettant de côté les aspects moins favorables de leur personnalité et en se concentrant sur leurs qualités, les leaders peuvent influencer leur entourage de manière bénéfique et établir des normes de comportement positif au sein de l'équipe.



❑ Construire des relations solides

Les relations interpersonnelles sont fondamentales dans le monde professionnel. Elles reposent sur la confiance, la compréhension et la communication. En se présentant sous leur meilleur jour, les leaders peuvent établir des relations solides avec les membres de leur équipe, favorisant ainsi un climat de respect et de coopération.

❑ L'authenticité dans le leadership

Bien qu'il soit essentiel pour les leaders de présenter leur meilleur soi, cela ne signifie pas qu'ils doivent être faux ou inauthentiques. L'authenticité est un trait précieux, mais elle doit être équilibrée avec une conscience de soi et une intentionnalité. En étant authentiques, mais en choisissant soigneusement les facettes de leur personnalité à exposer, les leaders peuvent inspirer confiance et loyauté.

❑ La gouvernance du feedback

Pour bâtir des relations solides, les leaders doivent aussi encourager un flux de feedbacks continu au sein de leur équipe. Cela leur permet de comprendre comment leur comportement est perçu et d'ajuster leur présentation de manière appropriée. En se concentrant sur leur meilleur soi, les leaders peuvent accepter des critiques constructives et évoluer pour renforcer leur efficacité.

❑ Le leadership par l'exemple

Les leaders jouent un rôle crucial en tant qu'exemples pour leurs équipes. En montrant leur meilleur soi, ils démontrent des comportements et des attitudes que les autres peuvent imiter. Cela est particulièrement vrai lorsqu'il s'agit de valeurs comme le respect, la collaboration et la motivation.

❑ Influence positive sur l'équipe

Lorsqu'un leader privilégie son meilleur soi, il inspire ses collaborateurs à faire de même. Cette corrélation entre le comportement du leader et celui des membres de l'équipe peut renforcer l'engagement et améliorer le moral général. En adoptant un comportement positif, les leaders influencent directement l'attitude des employés, favorisant ainsi un ensemble dynamique et productif.

❑ Création d'une vision partagée

Les leaders qui présentent leur meilleur soi sont capables de communiquer une vision inspirante et mobilisatrice. Cela leur permet d'aligner les efforts de l'équipe sur des objectifs communs, renforçant ainsi le sentiment d'appartenance et d'engagement chez les membres. Une vision partagée, énoncée par un leader qui privilégie son meilleur moi, peut transformer l'équipe et conduire à des résultats exceptionnels.

❑ Les défis de l'authenticité excessive

Si l'authenticité est un atout, l'authenticité excessive peut parfois poser des problèmes. En effet, partager trop d'aspects de soi-même, en particulier des traits négatifs ou des vulnérabilités, peut créer une atmosphère de malaise et diminuer l'autorité du leader. Il est donc crucial de trouver un équilibre entre transparence et professionnalisme.

❑ Reconnaître ses limites

Les leaders doivent être conscients de leurs limites et comprendre quels aspects de leur personnalité sont appropriés à partager dans un cadre professionnel. En choisissant délibérément ce qu'ils révèlent de leur vie personnelle, ils peuvent mieux se préparer aux défis qui pourraient survenir et prévenir des malentendus au sein de l'équipe.

❑ Gérer les conflits internes

Être authentique tout en privilégiant son meilleur soi implique aussi de gérer des conflits internes. Les leaders doivent naviguer entre leurs émotions personnelles et leurs responsabilités professionnelles. La capacité à reconnaître ces tensions et à agir de manière réfléchie est essentielle pour maintenir une ambiance positive et productive au travail.

Conclusion: Embrasser la nuance dans le leadership

Il est essentiel pour les leaders de naviguer habilement entre l'authenticité et la présentation de leur meilleur soi. Cela leur permet non seulement de s'épanouir en tant qu'individus, mais aussi d'inspirer leurs équipes à atteindre des niveaux de performance élevés. En intégrant les concepts d'intelligence émotionnelle, de communication efficace et de modèle de référence, les leaders peuvent créer un environnement de travail où chacun se sent valorisé et motivé.

Dans un monde professionnel en constante évolution, il est crucial pour les leaders d'adopter une approche qui privilégie leur **meilleur soi**. En effet, se concentrer sur les compétences et les traits de caractère qui les définissent le mieux, plutôt que de s'exposer entièrement, permet de cultiver un environnement de travail plus productif et inspirant.

Les leaders qui choisissent d'optimiser leurs réactions et leurs interactions en tirant parti de leurs points forts rencontrent souvent des résultats nettement meilleurs. La confiance en soi, la résilience et la capacité à prendre des décisions judicieuses sont autant de qualités qui doivent être mises en avant. En agissant ainsi, ils démontrent un exemple à suivre pour leurs équipes, incitant chacun à s'épanouir dans ses talents individuels.

En embrassant une version raffinée de soi-même, les dirigeants minimisent les conflits interpersonnels. Les comportements négatifs, souvent liés à des traits moins positifs de leur personnalité, sont limités lorsqu'ils se concentrent sur leurs meilleures caractéristiques. Cela favorise un climat de confiance et de collaboration au sein de l'équipe.

De plus, en montrant leur **meilleur soi**, les leaders peuvent établir des connexions émotionnelles plus profondes avec leurs employés. Cette connexion permet aux équipes de se sentir valorisées et comprises, ce qui favorise une satisfaction au travail accrue, un facteur essentiel pour maintenir une main-d'œuvre motivée et engagée.

Pour finir, privilégier leur meilleur soi plutôt que leur soi entier aide les leaders à mieux gérer leur stress et leurs émotions. En étant conscients des aspects de leur personnalité qui peuvent être moins adaptés au contexte professionnel, ils peuvent créer des stratégies pour maintenir un état d'esprit positif et productif. Cette gestion émotionnelle est clé pour diriger avec succès dans des environnements souvent chaotiques et en constante mutation.

16. 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

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.

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-privee/>

Caisses-maladie

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

Nous recommandons **notre partenaire Atupri**. Seulement avec Atupri, vous pouvez même rester après votre 65^e 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://employees.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, 8804 Au ZH

Expédition de la version imprimée

Prestation propre de l'ACTP

Rédaction

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

Impression et envoi de la version imprimée

Haller + Jenzer AG, Berthoud

Envoi : Prestation propre de l'ACTP

Mise en page

Heinz Wiggenhauser
Marketing et communication ACTP

Traduction de la version française

UTS Uebersetzer Team Sarrebruck
GmbH

Paraît quatre fois par an

Mutations



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

Utilisez tout simplement [le bouton](#) sur Internet ou envoyez-nous votre message par courrier postal à ACTP, case postale, 3001 Berne, ou par courriel à info@kvoev-actp.ch.

Démission de l'ACTP



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

Retraite

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



Saviez-vous déjà que vous pouvez conserver, en tant que retraité, tous les avantages de l'affiliation – et ceci pour une cotisation de seulement frs. 66 par année ? Cela correspond mensuellement plus ou moins au prix d'une bonne tasse de café !

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.