



Association des cadres des transports publics

Crédibles
Attrayants
Collégiaux
Réseautés

Dans ce bulletin vous lisez :

- ❑ Mesures salariales pour 2026
- ❑ Nouveautés de la caisse de pensions CFF
- ❑ Liste des priorités des transports publics suisses issue du rapport Weidmann
- ❑ La ligne des Rochers-de-Naye équipée d'un système de signaux ultramoderne

Vos interlocuteurs à l'ACTP

Renseignements et informations

Siège administratif
Tél. 079 223 05 25
info@kvoev-actp.ch



Conseils juridiques
Tél. 021 641 61 20
info.fr@cooprecht.ch



Comité central de l'ACTP

Président
Markus Spühler
markus.spuehler@kvoev-actp.ch



Vice-président, Retraité (e) s
Hans Schwab
schwab.sonja@bluewin.ch



Finances
Heinz Inderbitzin
heinz.inderbitzin@bluewin.ch



Marketing, comm., PR
Heinz Wiggenhauser
heinz.wiggenhauser@kvoev-actp.ch



Politique sociale, Partenariat BLS, CT CO
Markus Spühler a.i.
markus.spuehler@kvoev-actp.ch

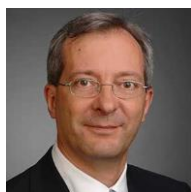


Partenariat social
Markus Geist
markus.geist@sunrise.ch



Présidents des groupes régionaux

Plateau / Jura
René Knubel
rene.knubel@kvoev-actp.ch



Suisse Romande / Valais
Nicolas Steinmann
nicolas.steinmann@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,

Négociation des BAR chez CFF Production Voyageurs

Au terme de dix mois d'âpres négociations, de nouvelles réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR) sont désormais disponibles pour le personnel d'accompagnement de la clientèle, de conduite des trains (personnel des locomotives), de nettoyage et de manœuvre au sein de la Production ferroviaire du trafic voyageurs des CFF. La communauté de négociations – composée de l'ACTP, du SEV, du VSLF et de Transfair – et la délégation des CFF ont achevé le 10 novembre les négociations sur les dernières réglementations BAR en suspens. Étape suivante : les contenus des BAR doivent maintenant être rédigés, traduits et, le cas échéant, approuvés par les organes des partenaires sociaux compétents en la matière. Si tous les partenaires sociaux les acceptent, les BAR, et en particulier la nouvelle philosophie de répartition, pourront probablement être introduites pour le changement d'horaire 2027, parallèlement au remplacement de SOPRE (le logiciel actuel pour la planification de la production) par IVU.rail. La question de savoir si certaines réglementations entreront en vigueur plus tôt est encore en suspens.

Des informations détaillées sur le contenu des nouvelles BAR sont disponibles [ici](#) dans notre newsletter du 18 novembre 2025.

Enquête auprès du personnel CFF

L'enquête auprès du personnel (PEMO) 2025 dresse un tableau positif et stable de la situation. Les résultats sont, pour la plupart, constants, voire en légère hausse – pour beaucoup à un niveau très élevé. Il ressort des feed-back que les CFF peuvent compter sur un personnel impliqué qui s'identifie largement à l'entreprise.

Au total, 76% des collaboratrices et des collaborateurs ont participé à l'enquête, soit deux points de plus qu'en 2024. L'enquête est par conséquent représentative de l'état d'esprit au sein du personnel. Cette année a amené son lot de défis et la situation financière reste tendue. De tels résultats ne sont donc pas de soi.

Trois indicateurs clés restent inchangés par rapport à l'an passé : la motivation du personnel se maintient à un niveau record avec 80 points et les collaboratrices et collaborateurs gardent une très bonne opinion de leurs supérieures et supérieurs directs, auxquels ils attribuent un très bon score de 83 points. La confiance en la Direction du groupe obtient à nouveau 63 points. Il est important et légitime que les membres du personnel profitent aussi de l'enquête pour exprimer leurs craintes.

Malgré un tableau général positif, il est inévitable que certaines valeurs soient en hausse et d'autres en baisse dans les unités et les divisions. Si les valeurs en hausse sont réjouissantes, les valeurs en baisse doivent faire l'objet de discussions/clarifications, voire de mesures le cas échéant.

« Les membres recrutent des membres »

La campagne menée au premier semestre a rencontré un immense succès. Et grâce à vos efforts incessants, l'ACTP va bientôt compter 1600 membres. – MERCI BEAUCOUP. C'est une formidable

évolution 😊. Nous devons continuer à promouvoir avec enthousiasme les atouts d'une adhésion à l'ACTP.

Je vous remercie sincèrement de votre fidélité et de votre soutien. Toute l'équipe se réjouit de vous accompagner au cours de l'année qui se profile. Rendez-vous en 2026 pour de nouveaux partages.



À bientôt et surtout, restez en bonne santé.

Markus Spühler

Président de l'Association des cadres des transports publics ACTP

Contenu

1.	Prochaines manifestations d'information et de réseautage	5
2.	Mesures salariales 2026	5
3.	Caisse de pensions CFF 2026	7
4.	Notre membre associé : l'association du personnel de la police des transports AP TPO	8
5.	Problèmes au travail ? Elle peut apporter son aide	9
6.	Barbara Remund proposée comme nouveau membre du CA des CFF	11
7.	Patrick Wittwer est nommé vice-directeur de fedpol et chef du Domaine de direction Service fédéral de sécurité.	11
8.	Nouveau responsable du programme CFF Planification intégrée de la production (IPP).	12
9.	Stadler équipe la ligne des Rochers-de-Naye d'un système de signaux ultramoderne	13
10.	Les Chemins de fer rhétiques investissent dans des véhicules ferroviaires de service performants	14
11.	Adjudication de trains CFF à Siemens Mobility	15
12.	Mise en service par les CFF de la radio ferroviaire en 4G	16
13.	Inauguration du centre d'entretien de Weinfelden par les CFF et Thurbo	17
14.	Présentation du nouveau modèle d'ICE de la Deutsche Bahn	18
15.	Une étude juge insuffisant le plan d'assainissement de DB Cargo	19
16.	La Westbahn met en circulation de nouveaux trains chinois pour la première fois en exploitation normale	19
17.	La liste de priorisation issue du rapport d'expertise Weidmann est disponible	21
18.	Accords Suisse — UE: Les transports terrestres, transport aérien, espace	22
19.	L'OFT ajuste les mesures de sécurité pour le fret ferroviaire	23
20.	Projet «Güterverkehr reloaded»: chances et potentiels liés à un renforcement du fret ferroviaire	24
21.	Les prestations pour nos membres – valent votre argent	26
22.	Mentions légales et des informations importantes	27
23.	L'ACTP en un coup d'œil	28

1. Prochaines manifestations d'information et de réseautage



Mardi 3 mars 2026

Manifestation nationale CH 1/2026

« Le transport international de marchandises – quo va-dis ? » —

Évaluation du point de vue de Dirk Stahl, PDG de BLS Cargo

Veuillez noter la date dès maintenant

Mardi 3 mars 2026

Berne, lieu à confirmer



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

D'autres manifestations sont en préparation. Nous vous informerons dès que le programme sera défini.

Vous pouvez consulter [nos archives des manifestations](#) précédentes, avec les présentations et les photos correspondantes.

2. Mesures salariales 2026

CFF SA/CFF Cargo SA

Les discussions se sont achevées début décembre 2025 sur une décision à l'unanimité au sein de la communauté de négociation. Les collaborateurs et collaboratrices bénéficieront d'augmentations de salaire individuelles à hauteur de 1,5% de la masse salariale.

Les CFF et la communauté de négociation se déclarent satisfaits de l'issue des discussions

Les partenaires sociaux ont trouvé une solution satisfaisante. En effet, elle permet de faire évoluer les salaires du personnel et contribue à renforcer l'attractivité des conditions d'emploi. L'an passé, l'accent avait été mis sur la compensation du renchérissement. Cette année, la priorité sera donnée aux moyens financiers pour le système salarial des CFF. Les collaborateurs et collaboratrices en phase de progression salariale bénéficieront largement des résultats des négociations.

SBB Cargo International SA



L'environnement économique demeure complexe pour le secteur du fret ferroviaire. La conjoncture européenne morose, la baisse des volumes de transport et la charge financière élevée contraignent SBB Cargo International (SBB CINT) à se concentrer exclusivement sur l'efficacité et la maîtrise des coûts.

En dépit de la situation, il est important pour SBB CINT de récompenser le formidable engagement et la loyauté de ses collaborateurs et collaboratrices. Aussi l'entreprise a-t-elle opté en toute

connaissance de cause pour une autre forme de reconnaissance. Conjointement avec les partenaires sociaux, il a donc été décidé de ce qui suit pour l'année 2026.

Mesures pour 2026

- ❑ Tous les collaborateurs et collaboratrices, qu'ils soient soumis à la CCT ou au CO, bénéficient d'un jour de vacances unique supplémentaire.
SBB CINT souhaite ainsi aider son personnel de manière ciblée à concilier vie professionnelle et vie privée.
- ❑ Tous les collaborateurs et collaboratrices soumis à la saisie du temps de travail disposent en plus d'une compensation de 8 heures et 18 minutes.
Cette compensation permet de prendre un des cinq jours de pont définis ou d'obtenir un jour de repos supplémentaire.

Au vu du contexte économique évoqué plus haut, une compensation du renchérissement et une évolution réelle des salaires ne sont pas envisageables actuellement, selon SBB CINT. Toutefois, dès que le cadre économique aura évolué de manière positive, l'entreprise est disposée à utiliser sa marge de manœuvre pour procéder à de justes adaptations.

BLS SA, BLS Cargo SA



Les négociations salariales ont été menées dans un contexte économique complexe. Le renchérissement sera compensé et une marque de reconnaissance sera donnée. Les mesures convenues représentent au total 1,5% de la masse salariale. En voici les détails :

- ❑ Augmentation générale des salaires au 1^{er} avril 2026 : les collaborateurs et collaboratrices BLS se voient octroyer une augmentation générale de salaire de l'ordre de 0,2%. Cette mesure vise à soutenir le pouvoir d'achat.
- ❑ Prime de reconnaissance en décembre 2025 : une prime unique de reconnaissance à hauteur de 0,4% (correspondant à 400 francs pour un emploi à temps plein) est versée à l'ensemble du personnel. Avec ce geste, BLS souhaite témoigner de sa reconnaissance aux collaborateurs et collaboratrices pour leur formidable engagement dans le contexte difficile actuel.
- ❑ Adaptations du système salarial au 1^{er} avril 2026 : une hausse de 0,9% supplémentaire découle du système salarial au titre de l'adaptation des parts liées à l'expérience et à la performance, des changements de fonction ou des augmentations systématiques des salaires du personnel des locomotives.

Au total, les avantages s'élèvent à 1,5%, dont 1,1% ancré dans les salaires de manière durable.

Cadres et spécialistes hors CCT

- ❑ Les fourchettes salariales augmentent de 0,2%. Cela crée un potentiel accru dans la fourchette salariale, mais supprime le droit à une augmentation générale des salaires.
- ❑ Au total, 1,1% de la masse salariale est mis à disposition pour des mesures salariales individuelles. La gestion financière est définie au cours du processus de négociation salariale et relève de la responsabilité du ou de la responsable hiérarchique dans le cadre du budget alloué.

- ❑ La prime de reconnaissance d'un montant de 400 francs (pour un poste à temps plein) est versée avec le salaire du mois de décembre 2025.

Pour davantage d'informations, veuillez consulter notre [newsletter du 12 décembre 2025](#).

Login



La masse salariale augmentera de 1,1% au 1^{er} mai 2026.

Cette hausse se répartit en 0,3% d'augmentation générale des salaires et en 0,8% d'augmentations individuelles.

- ❑ Par conséquent, la fourchette salariale est étendue de 0,3%.

L'ACTP, le SEV et transfair ainsi que la direction de login ont négocié cette solution dans un esprit de partenariat social. Nous sommes d'avis que les mesures salariales négociées pour les collaborateurs et collaboratrices de login sont très avantageuses et permettent de récompenser leurs performances et leur engagement au quotidien.

Südostbahn SA (SOB)



La séance de négociations du 12 novembre 2025 a trouvé une solution à l'amiable concernant l'évolution des salaires 2026.

- ❑ Augmentation moyenne des salaires de 1,25%
Les collaborateurs et collaboratrices SOB bénéficient en moyenne d'une augmentation de salaire de 1,25%. La répartition s'effectue selon la logique actuelle de la convention collective de travail, 0,7% de la masse salariale totale étant inclus pour la mise en œuvre du système salarial. Le pourcentage de 1,25% est largement favorable au système salarial SOB et aide les collaborateurs et collaboratrices à faire face à l'augmentation du coût de la vie.
- ❑ Augmentation supplémentaire de la masse salariale de 0,33%
De plus, un montant correspondant à 0,33% de la masse salariale totale est affecté à des augmentations de salaire individuelles supplémentaires, notamment pour des personnes ayant changé de fonction ou pour des mesures de soutien.

Le conseil d'administration, la direction et les partenaires sociaux tenaient à témoigner à tous les collaborateurs et collaboratrices leur reconnaissance pour leur formidable engagement.

3. Caisse de pensions CFF 2026

Caisse de pensions CFF

Modification du nouveau règlement de prévoyance à partir du 1^{er} janvier 2026

Le règlement de prévoyance sera adapté le 1^{er} janvier 2026. La principale modification portera sur la pension transitoire, avec une nouveauté réjouissante. On le sait, le peuple suisse a approuvé en 2024 l'introduction d'une 13^e rente AVS. Suite à cela, le conseil de fondation a décidé d'augmenter en conséquence la pension transitoire de la CP CFF.

À compter du 1^{er} janvier 2026, la **pension transitoire** représentera 90% de la rente AVS maximale, en tenant compte de la 13^e rente. Le montant mensuel maximal atteindra alors 2457 francs. À l'avenir, la pension transitoire continuera de faire l'objet de douze versements mensuels. Le montant supplémentaire sera en effet ventilé équitablement sur les douze montants mensuels existants, contrairement aux 13 versements prévus à l'avenir pour l'AVS. Les calculs effectués sur le portail en ligne myPK tiennent déjà compte de ces modifications. Remarque importante : ce changement porte uniquement sur les pensions transitoires avec un premier versement à partir du 1^{er} janvier 2026. Rien ne change pour les pensions transitoires en cours. Le nouveau règlement de prévoyance n'a aucune incidence sur les rentes en cours.

Intérêts 2026, pas de versement supplémentaire

Sur les marchés des placements, l'année 2025 devrait selon toute vraisemblance se solder par un résultat positif. Le conseil de fondation a donc décidé de verser des intérêts de 2,5% sur le capital des assurés actifs. Ce taux est de 1,25 point de pourcentage supérieur au taux minimal prescrit par le Conseil fédéral. Les flux de capitaux en 2026 (prestations de sortie, départs à la retraite en cours d'année, etc.) seront rémunérés à 1,25%.

Il en résulte un changement majeur à partir de 2026 : le taux d'intérêt en cours d'année continuera de s'appliquer, mais uniquement aux assurés qui quitteront la CP CFF dans le courant de l'année. Pour toutes les autres personnes assurées, les flux de capitaux en cours d'année seront rémunérés au taux fixé par le conseil de fondation à la fin de l'année pour l'ensemble du capital. Cela sera intéressant notamment pour les personnes assurées qui effectueront un achat dans le cadre de la CP CFF : elles bénéficieront en effet, dès l'année de leur achat, d'une éventuelle rémunération supplémentaire.

Les personnes retraitées ne recevront pas de versement supplémentaire unique lié au renchérissement pour l'année 2025. Conformément au règlement sur la rémunération des avoirs de vieillesse et l'adaptation des rentes en cours, la CP CFF n'effectue de tels versements supplémentaires uniques aux personnes retraitées qu'en cas de renchérissement. Or, en 2025, le renchérissement était proche de zéro, raison pour laquelle aucun versement supplémentaire ne sera effectué.

4. Notre membre associé : l'association du personnel de la police des transports AP TPO

Depuis 2013, l'association du personnel de la police des transports AP TPO est membre associé de l'ACTP. En voici une brève présentation.

AP TPO - Qui sommes-nous ?

L'association du personnel de la police des transports (AP TPO) est une section de la Fédération Suisse des Fonctionnaires de Police (FSFP). Elle représente les intérêts de ses membres vis-à-vis du commandement de la TPO. La FSFP représente, en tant qu'association professionnelle, tous les membres des polices suisses, que ce soit au niveau communal, cantonal ou fédéral.

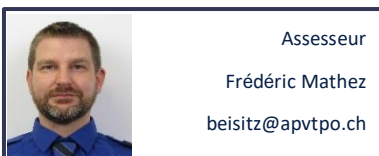
En outre, en sa qualité de partenaire de l'Association des cadres des transports publics (ACTP), l'AP TPO peut faire valoir auprès des CFF les intérêts de ses membres au titre de partenaire social.



Quels sont les avantages d'une adhésion ?

- ☐ Une représentation de tes intérêts auprès du commandement de la TPO.
- ☐ Abonnement au mensuel « POLICE ».
- ☐ Assurance protection juridique privée et professionnelle.
- ☐ En partenariat avec l'ACTP ; une représentation de tes intérêts dans les négociations du partenariat social.
- ☐ Offres et réductions pour les membres de la FSFP et de l'ACTP.
- ☐ Pas de contribution aux frais d'application selon la CCT des CFF.

Le comité de l'AP TPO – les Interlocuteurs et contacts info@apvtpo.ch



5. Problèmes au travail ? Ella peut apporter son aide

Le stress et les conflits au travail sont fréquents de nos jours. Les nouvelles technologies peuvent contribuer à mieux les prévenir. L'application web « Etwastun?! », développée par Angestellte Schweiz et WorkMed AG, est désormais complétée par une assistante numérique baptisée « Ella ». Basée sur l'intelligence artificielle, elle aide les utilisatrices et utilisateurs à verbaliser les défis psychiques auxquels ils sont confrontés au travail et à trouver ensemble des solutions.

Nous avons déjà présenté Ella dans le [bulletin 116](#). Peut-être avez-vous déjà sollicité son aide. Nous estimons que le sujet, et surtout la possibilité de définir en toute simplicité avec Ella les premières étapes pour résoudre un problème, méritent d'être abordés ici.

Ella, c'est quoi?

[Etwastun?!](#) existe depuis 2022. Cette plateforme facilement accessible accompagne les personnes confrontées à des situations stressantes au travail. Elle s'appuie sur les dernières recherches en matière de santé mentale et offre désormais la possibilité de discuter en direct avec un avatar IA baptisé «Ella». Ella apporte aux utilisatrices et utilisateurs un soutien préventif et des conseils.

Quelles sont les sources d'Ella?

Ella s'appuie sur deux sources principales: d'une part, les informations, les exercices et les études de cas de l'application Etwastun?!, qui ont été élaborés par les psychologues du travail de WorkMed afin d'offrir un soutien ciblé. Dans ses réponses, l'avatar renvoie à des exercices adaptés qui peuvent être effectués directement sur la plateforme. D'autre part, il apporte des connaissances supplémentaires en psychologie du travail, afin de fournir des recommandations scientifiquement fondées, mais présentées de manière compréhensible.



Quel est le succès d'Ella?

Nous avons posé cette question à Jan Borer, psychologue du travail HES et gestionnaire de projet dans le domaine de la santé mentale chez notre partenaire Angestellte Schweiz. Selon lui,

l'application web [Etwastun?!](#) (sur laquelle l'avatar Ella se base et avec laquelle il est relié) compte actuellement 24 708 utilisatrices et utilisateurs. Au mois d'août 2025, 1406 conversations ont été menées avec Ella, dont 1300 environ en allemand, les autres en français et en italien. Les conversations portent la plupart du temps sur l'estime de soi, le surmenage et le climat de travail.

Les chiffres décrits correspondent à ceux des mois précédents (tant en ce qui concerne les conversations menées que les utilisatrices et utilisateurs enregistrés). On observe une légère augmentation par rapport aux mois précédents, qui s'explique par l'[interview télévisée](#) de Jan Borer diffusée par Tele Top sur les méthodes à appliquer pour travailler sans s'épuiser, ainsi que par les classements dans les médias en ligne. Globalement, on peut affirmer qu'Ella suscite avant tout un vif intérêt. L'avatar est très sollicité et WorkMed ne reçoit que des commentaires positifs de la part des utilisatrices et utilisateurs.»

6. Barbara Remund proposée comme nouveau membre du CA des CFF

Le Conseil d'administration des CFF proposera Anna Barbara Remund comme nouveau membre lors de l'assemblée générale du 29 avril 2026. Le Conseil fédéral a approuvé cette proposition aujourd'hui.



Anna Barbara Remund (60 ans) est la sous-directrice de l'Office fédéral des transports (OFT) depuis 2016 et en dirige la division Infrastructure. Elle quittera ses fonctions au 31 janvier 2026. Ingénieure forestière diplômée de l'EPF de Zurich, elle possède plus de 25 ans d'expérience dans le domaine ferroviaire et des projets d'infrastructure complexes. Avant de rejoindre l'OFT, elle a été responsable Trafic régional aux CFF et en charge du trafic voyageurs au BLS. Avant cela, elle a notamment travaillé comme inspectrice forestière d'arrondissement dans le canton de Fribourg. Anna Barbara Remund est titulaire d'un Executive

MBA de l'Université de Saint-Gall.

Dans ses fonctions de direction à l'OFT, aux CFF et au BLS, Anna Barbara Remund a acquis d'excellentes connaissances du monde ferroviaire, des thèmes stratégiques et de la gouvernance d'entreprise. Elle dispose en outre d'une expérience dans le domaine de la transformation et de la gestion du changement et possède d'excellentes connaissances dans les trois principales langues nationales. Elle contribuera activement au développement stratégique des CFF au sein du Conseil d'administration.

Le Conseil fédéral a approuvé le 19 novembre 2025 la proposition du Conseil d'administration des CFF. L'élection aura lieu lors de l'assemblée générale des CFF du 29 avril 2026. Anna Barbara Remund entrera en fonction dès son élection.

D'autres changements interviendront au sein du Conseil d'administration des CFF au printemps 2026: Monika Ribar quittera ses fonctions de présidente et André Wyss, actuellement membre du Conseil d'administration, lui succédera.

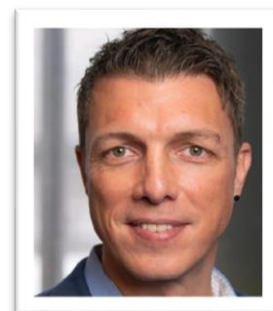
L'ACTP souhaite à Anna Barbara Remund plein succès et beaucoup de satisfaction, et la remercie pour sa précieuse collaboration.

7. Patrick Wittwer est nommé vice-directeur de fedpol et chef du Domaine de direction Service fédéral de sécurité.

Le conseiller fédéral Beat Jans, chef du Département fédéral de justice et police, a nommé Patrick Wittwer vice-directeur de l'Office fédéral de la police (fedpol). Patrick Wittwer prendra la tête du Domaine de direction Service fédéral de sécurité à compter du 1^{er} mars 2026.

Patrick Wittwer travaille depuis plus de onze ans aux Chemins de fer fédéraux suisses (CFF). En tant que Head of Security, il répond depuis 2024 de la sécurité du groupe CFF et est chargé de prévenir les actes de malveillance dirigés contre l'entreprise, ses collaboratrices et collaborateurs ou sa clientèle. Membre de la Direction Sécurité du groupe, il est aussi coresponsable de la cybersécurité, de la sécurité de l'exploitation, de la sécurité au travail, ainsi que de la gestion des crises et de la continuité. De 2017 à 2024, il a dirigé l'unité Corporate Security et a été membre de la direction Security et Police des transports des CFF. Dans le cadre de cette fonction, il a été responsable des services spécialisés en matière de sécurité dans toute la Suisse et a mené des enquêtes en collaboration avec les services internes et les autorités de poursuite pénale.

Le parcours professionnel de Patrick Wittwer a commencé auprès de la police cantonale de Berne, où il a travaillé pendant huit ans notamment comme négociateur et enquêteur. Âgé de 43 ans, Patrick Wittwer a suivi une formation de policier et d'enquêteur ainsi que plusieurs formations continues, dont un Executive Master of Business Administration. Au cours de ses longues années d'expérience professionnelle et de conduite, il a acquis de vastes connaissances et développé un large réseau dans le domaine de la sécurité en Suisse.



En prenant la tête du Service fédéral de sécurité (SFS), Patrick Wittwer sera amené à gérer un champ d'activités essentiel de fedpol. Les conseillères et conseillers fédéraux, les membres de l'Assemblée fédérale, les employé·e·s fédéraux exposés, les personnes jouissant d'une protection en vertu du droit international public ainsi que les bâtiments de la Confédération et les représentations diplomatiques d'États étrangers en Suisse sont tous placés sous la protection de fedpol. Le SFS effectue des analyses de risque en continu, dont découlent des mesures de protection qui sont mises en œuvre en collaboration avec les cantons.

L'ACTP souhaite à Patrick Wittwer plein succès et beaucoup de satisfaction, et la remercie pour sa précieuse collaboration.

8. Nouveau responsable du programme CFF Planification intégrée de la production (IPP).

Samuel Rindlisbacher prend la direction du programme Planification intégrée de la production (IPP) chez Production Voyageurs le 1^{er} janvier 2026 et reste membre de l'équipe de direction de Production ferroviaire. Avec IPP, la production ferroviaire crée une nouvelle base pour la planification des prestations et des ressources afin d'être prête à relever les défis et à faire face à la dynamique croissante de l'exploitation au quotidien.

Samuel Rindlisbacher dirige Planification Production ferroviaire depuis 2019. Cette activité l'amène notamment à préserver l'équilibre entre optimisation des coûts et fiabilité de la production ferroviaire pour notre clientèle. Il a transformé BP en un partenaire professionnel pour la planification de l'offre et de l'horaire, afin de rendre les offres destinées à la clientèle robustes et réalisables sur le plan pratique, et d'optimiser la planification des ressources. Précédemment,



Samuel a dirigé l'unité Stratégie et développement de l'organisation et a été responsable suppléant du développement de l'entreprise chez Voyageurs. Il bénéficie de nombreuses années d'expérience dans différentes fonctions dirigeantes au sein d'entreprises ferroviaires.

Samuel (46 ans) est économiste d'entreprise HES. Il est titulaire d'un Executive MBA avec spécialisation en Business Engineering de la HSG.

L'ACTP félicite Samuel pour sa nomination et lui souhaite beaucoup de satisfaction et de succès dans la mise en œuvre d'IPP. Nous adressons à Matthias tout de bon pour la suite, tant sur le plan professionnel que personnel.

9. Stadler équipe la ligne des Rochers-de-Naye d'un système de signaux ultramoderne

L'équipement de la ligne ferroviaire Montreux–Les Rochers-de-Naye avec le système de signalisation innovant CBTC NOVA Pro marque une nouvelle étape importante vers une exploitation ferroviaire automatisée sûre et moderne. Il complète l'acquisition des nouveaux trains annoncée en mai dernier et souligne la démarche cohérente de modernisation de la ligne.

Les Transports Montreux-Vevey-Riviera (MVR) modernisent leur infrastructure ferroviaire sur la ligne reliant Montreux aux Rochers-de-Naye qui offrent une vue spectaculaire sur les Alpes vaudoises et le Léman. À l'issue d'une procédure d'appel d'offres publique, les MVR ont chargé Stadler de renouveler les installations de sécurité et d'équiper l'ensemble de la ligne Montreux–Rochers-de-Naye de leur système de signalisation innovant CBTC NOVA Pro *[voir plus bas dans l'article]*.



Le projet comprend l'équipement des quelque 11 kilomètres de voie unique, des huit gares principales situées le long de la ligne, ainsi que du futur nouveau dépôt. Le système CBTC NOVA Pro de Stadler sera installé aussi bien dans les nouvelles rames que dans les locomotives de service, garantissant ainsi le plus haut niveau de sécurité et d'efficacité.

Un système pour toutes les fonctions de commande

Le système repose sur une technologie embarquée à bord des véhicules et assure les fonctions de protection des trains (ATP – Automatic Train Protection). Cette technologie permet une surveillance continue de la vitesse des trains et peut intervenir en cas de dépassement des limites, en avertissant le conducteur de véhicule moteur et, en situation d'urgence, en déclenchant automatiquement un serrage d'urgence.

En outre, le système gère l'exploitation grâce au contrôle du trafic (ATS – Automatic Train Supervision). Il surveille et coordonne la circulation des trains et peut, par exemple, contribuer à l'augmentation de la fréquence sur une ligne.

Le système prend également en charge les fonctions d'automatisation (ATO – Automatic Train Operation). Cette technologie contrôle notamment le démarrage et le freinage automatiques d'un train, garantissant une exploitation régulière et économe en énergie. Dans son ensemble, il en résulte une solution complète et évolutive pour une exploitation ferroviaire moderne.

Avec l'introduction de ce système, les MVR franchissent une étape technologique décisive en mettant en œuvre le système de signalisation le plus moderne actuellement disponible sur le marché.

Pour Stadler, il s'agit déjà du deuxième contrat pour le système NOVA Pro en Suisse sur une ligne à crémaillère – après le projet pionnier des Appenzeller Bahnen AG. Le système repose sur des composants industriels standard éprouvés, déjà utilisés avec succès dans de récents projets d'enclenchement, notamment auprès de la compagnie du Montreux Oberland Bernois (MOB).

Comme Stadler et les MVR l'ont annoncé en mai 2025, Stadler livrera à partir de 2029 huit trains à crémaillère dotés de grandes fenêtres panoramiques pour la montée vers les Rochers-de-Naye. En installant également la technologie de signalisation, Stadler crée des synergies entre les véhicules et les systèmes de protection des trains de la ligne.

Technologie CBTC:

CBTC signifie «Communication Based Train Control». Il s'agit d'un système avancé de protection des trains qui utilise la communication sans fil pour déterminer en permanence la position précise de ces derniers. Grâce aux informations en temps réel sur la position et la vitesse des trains, l'exploitation peut être plus précise, plus sûre et plus efficace.

La solution de Stadler se distingue par une conception modulaire et clairement structurée, compatible avec tous les types de réseaux de communication sans fil, y compris la 5G et le Wi-Fi.

Le système peut être adapté de manière flexible à différents niveaux d'automatisation, offrant ainsi la souplesse nécessaire pour répondre aux exigences croissantes du transport ferroviaire.

10. Les Chemins de fer rhétiques investissent dans des véhicules ferroviaires de service performants

Les Chemins de fer rhétiques (RhB) ont signé un contrat portant sur l'acquisition de huit véhicules ferroviaires de service performants. Ces véhicules polyvalents ont été achetés à la société Windhoff Bahn- und Anlagentechnik GmbH pour un montant de 57 millions de francs. Les RhB remplacent leurs véhicules obsolètes, répondant ainsi aux exigences liées à un nombre de chantiers en hausse.

Les RhB posent un jalon important en vue de garantir l'efficacité et la fiabilité de l'exploitation ferroviaire et des chantiers. En effet, ils achètent huit nouveaux véhicules de service ferroviaires de même type pour le secteur d'activité «Infrastructure». Ces véhicules pourront être utilisés de manière polyvalente. Cela permettra aux RhB de faire face aux exigences croissantes relatives aux chantiers, aux travaux d'entretien et à la sécurité du trafic ferroviaire.

Nombre de chantiers en hausse et vétusté de la flotte

Le nombre de chantiers des RhB ne va cesser d'augmenter dans les années à venir. Parallèlement, de nombreux projets d'infrastructure et des travaux d'entretien quotidiens doivent être menés de manière fiable.

La flotte actuelle de véhicules de services des RhB est constituée de différents véhicules, dont beaucoup ont atteint la fin de leur cycle de vie. Pour continuer à exploiter les tracteurs Tm 2/2 81-84 et Tm 2/2 95-98 et le véhicule Xmf 2/2 9921,

notamment, des révisions coûteuses seraient nécessaires. En outre, la puissance des moteurs ne répond plus aux exigences actuelles en matière de traction, de travaux de grutage et de sécurité au travail. Les véhicules sont petits, peu puissants et ne tolèrent qu'une faible charge remorquée, ce qui restreint leur efficacité sur les chantiers, lors d'interventions et pendant le service d'hiver, alors même que l'offre horaire augmente. Les pièces détachées, difficiles à trouver, compliquent la maintenance et en augmentent le coût.



Un véhicule de service ferroviaire de la société Windhoff / Source : RhB, Josef Stallmeister

Des engins polyvalents

Les nouveaux véhicules sont polyvalents. Ils disposent notamment d'une grue, d'un treuil, d'un grappin ou d'une nacelle élévatrice, et peuvent, selon la situation, être équipés d'une excavatrice-aspiratrice ou d'une fraise à neige. Les nouveaux véhicules améliorent la sécurité au travail. Disponibles dans les six districts ferroviaires régionaux ainsi que pour le câblage, ils favorisent un approvisionnement logistique et matériel plus efficace pour les chantiers, particulièrement lorsque les projets se déroulent simultanément. La commande, d'une valeur de 57 millions de francs, a été passée à la société Windhoff Bahn- und Anlagentechnik GmbH, qui fabrique les véhicules, lesquels devraient être mis en service en 2029. Cet investissement contribue à ce que l'infrastructure puisse continuer à répondre aux exigences élevées en matière de sécurité, d'efficacité et de fiabilité. La modernisation de la flotte de véhicules de service constitue une étape importante pour relever les défis des années à venir et assurer durablement le trafic ferroviaire.

11. Adjudication de trains CFF à Siemens Mobility

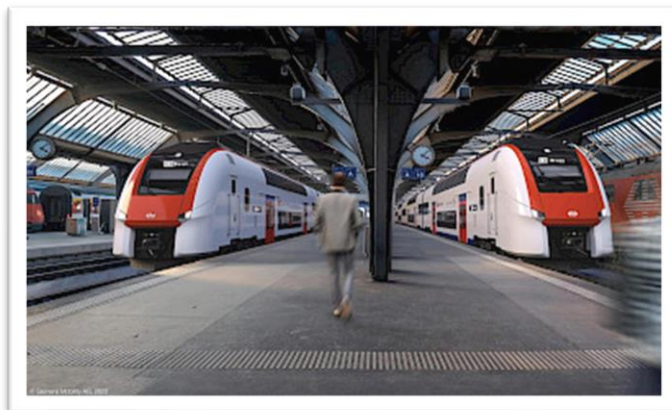
Les CFF achètent de nouveaux trains pour le RER zurichois et la Suisse romande. Le marché, d'une valeur de plusieurs milliards, a été adjugé à Siemens Mobility. Stadler Rail, qui a également participé à l'appel d'offres, est reparti les mains vides.

L'Association des cadres des transports publics ACTP déplore que le marché n'ait pas été adjugé à un soumissionnaire suisse, et souligne que pour le secteur ferroviaire, qui compte un grand nombre d'emplois hautement qualifiés, cette décision n'est pas sans conséquences.

Dans l'opinion publique, ainsi qu'auprès du soumissionnaire évincé, la déception est palpable, et nous pouvons le comprendre.

Cependant, il existe des prescriptions légales et contraignantes émanant du droit des marchés publics. Nous partons du principe que les CFF ont mené la procédure comme il se doit dans le cadre des prescriptions en vigueur.

Les entreprises ayant participé à l'appel d'offres peuvent déposer un recours auprès du Tribunal administratif fédéral. Et Stadler Rail a justement décidé de faire valoir son droit. Reste à savoir si la saisine du Tribunal engendrera des retards, et si oui dans quelle mesure.



Source CFF / Siemens Mobility

12. Mise en service par les CFF de la radio ferroviaire en 4G

Conjointement avec le fournisseur d'infrastructure réseau Ericsson, les CFF ont modernisé le réseau de communication ferroviaire sur tout le territoire national. La nouvelle infrastructure, qui repose sur la norme GSM 4G, est utilisée depuis décembre 2025 en exploitation normale.

À la fin de l'année, le groupe de télécommunication Swisscom arrêtera la 3G sur son réseau mobile. Aujourd'hui, cette technologie sert de solution de repli aux CFF pour la radio dans des zones non couvertes par le système de radio mobile numérique pour les chemins de fer. Les CFF ont donc décidé, il y a deux ans, d'introduire une nouvelle technologie basée sur le réseau mobile 4G.

Dans le cadre d'un appel d'offres public, le fournisseur d'infrastructure réseau Ericsson a été chargé du développement, de la livraison, du déploiement et de l'entretien de la nouvelle technologie. L'opération s'élève à près de 39 millions de francs. Selon le fabricant, c'est la première fois que l'on réussit en Europe à intégrer le système de communication ferroviaire GSM-R à la plate-forme de communication interne du client, avec service Voice-over-LTE (VoLTE).

Ericsson indique que la nouvelle infrastructure est en service depuis décembre. Dans près de 1000 trains, des services 4G embarqués ont été implémentés, tandis qu'environ 450 trains supplémentaires et 1000 appareils utilisent la technologie VoLTE. Toujours selon Ericsson, les migrations se sont parfaitement déroulées et ont été accompagnées de formations pour les équipes opérationnelles des CFF.

Le fournisseur d'infrastructure réseau souhaite achever la transition complète concernant la communication de la flotte ferroviaire et le fonctionnement des smartphones d'ici décembre 2025. Ensuite, les enseignements tirés du projet devraient être exploités au profit d'autres évolutions similaires dans le domaine ferroviaire. Ericsson explique en effet que dans toute l'Europe, les exploitants de chemin de fer sont confrontés à la désactivation de systèmes de télécommunication obsolètes.

13. Inauguration du centre d'entretien de Weinfelden par les CFF et Thurbo

Le 1^{er} novembre 2025, les CFF et Thurbo ont inauguré le centre d'entretien modernisé de Thurbo à Weinfelden. L'installation, dans laquelle Thurbo a investi 18,4 millions de francs, permet la mise en service et la maintenance de 329 nouveaux trains régionaux Flirt Evo et renforce le trafic régional ainsi que le site de Weinfelden. Son inauguration officielle a eu lieu lors de la journée portes ouvertes.

De plus en plus de trains acheminent des voyageurs et voyageuses toujours plus nombreux. La maintenance se doit donc d'être au diapason. En effet, elle est le maillon essentiel d'une exploitation ferroviaire sûre, ponctuelle et fiable. C'est pour cette raison que Thurbo investit 18,4 millions de francs dans l'extension et la modernisation du centre d'entretien de Weinfelden. Cela lui permet aussi de répondre aux exigences liées à une offre de trains en hausse et au nombre de voyageurs et voyageuses toujours plus élevé. Le nouveau centre d'entretien de Thurbo à Weinfelden est désormais officiellement inauguré. Les CFF y exécutent la maintenance des trains Thurbo pour le compte de l'entreprise ferroviaire régionale.

Mise en service et maintenance de 329 nouveaux trains pour le RER



Le nouveau centre d'entretien de Weinfelden.

Source: Dario Häusermann

Outre la maintenance de la flotte Thurbo, le centre d'entretien modernisé de Weinfelden permet d'introduire 329 nouveaux trains à un niveau (Flirt Evo) pour le RER des CFF, ainsi que pour leurs filiales RegionAlps et Thurbo, étant donné que la totalité des trains sera mise en service à Weinfelden. Grâce à la standardisation de la flotte et à la proximité du centre d'entretien de Weinfelden au fabricant Stadler à Bussnang et Erlen, la maintenance, la formation et la mise en service pourront être regroupées de manière efficace.

Les premiers trains Thurbo neufs devraient être mis en circulation au courant de l'été 2026. Comme prévu, ils auront été au préalable contrôlés de fond en comble au centre d'entretien, pendant la mise en service, afin de vérifier leur pleine fonctionnalité et leur totale fiabilité. Les rames Flirt Evo remplacent les automotrices articulées de Thurbo qui, ayant atteint la fin de leur durée d'utilisation, doivent être mises au rebut d'ici le milieu des années 2030. Le volume d'acquisition cumulé des trois partenaires du projet s'élève à près de deux milliards de francs.

Durabilité, fonctionnalité et ossature en bois: le nouveau centre d'entretien attire tous les regards

Le centre d'entretien, dont l'ossature est faite de bois, a été agrandi, passant de 30 mètres à une bonne centaine de mètres. Équipé d'une installation photovoltaïque composée de 866 modules, il

fournit près de 400 mégawattheures d'électricité par an, soit la consommation annuelle en énergie électrique de près de 150 foyers. Cette technologie durable souligne l'engagement de Turbo dans la recherche de solutions respectueuses de l'environnement.

Emplois et développement régional

Sur le site de Weinfelden, les CFF emploieront à l'avenir jusqu'à 30 spécialistes chargés de la maintenance des trains Turbo. L'investissement dans le dépôt ferroviaire historique contribue au développement des emplois à Weinfelden et renforce l'attractivité de la ville en tant que nœud ferroviaire.

14. Présentation du nouveau modèle d'ICE de la Deutsche Bahn

La Deutsche Bahn (DB) exploitera bientôt un nouveau modèle de train en trafic grandes lignes. Selon l'entreprise ferroviaire allemande, l'ICE L est accessible aux personnes à mobilité réduite et roule nettement moins vite que les modèles précédents.

La Deutsche Bahn a présenté son nouveau train grandes lignes baptisé «ICE L», qui sera progressivement mis en service à compter du 14 décembre. Selon l'entreprise ferroviaire allemande, l'ICE L est accessible aux personnes à mobilité réduite, car il ne comporte pas d'escaliers et l'accès est donc possible de plain-pied. La lettre «L» signifie «Low Floor» (plancher surbaissé).

Le train ICE L du fabricant espagnol Talgo peut uniquement circuler jusqu'à 230 km/h. Il roule donc moins vite que les autres modèles d'ICE qui, eux, peuvent atteindre 300 km/h. En outre, les voitures de l'ICE L sont environ moitié moins longues que celles des autres modèles, ce qui, selon la Deutsche Bahn, devrait donner aux voyageuses et voyageurs la sensation d'un espace plus intime et plus calme.



De plus, le train est équipé d'un nouveau type de sièges et d'un nouvel aménagement intérieur. Selon ses propres déclarations, la Deutsche Bahn souhaite ainsi créer une atmosphère confortable. Avec le nouvel ICE L, la DB mise clairement sur plus de confort et de fiabilité.

Le nouveau train compte au total 562 places assises, dont 85 en 1^{re} classe. Les réservations sont affichées avec des LED de couleur, des prises électriques sont disponibles à chaque place et les vitres sont perméables aux ondes de téléphonie mobile pour garantir une bonne réception. Avec 46 places, l'espace familles est le plus grand de la flotte ICE. À cela s'ajoutent les neuf places du compartiment pour les jeunes enfants.

Commande de 79 trains

En tout, la Deutsche Bahn a commandé 79 ICE L au fabricant espagnol Talgo. Les trains circuleront dans un premier temps entre Cologne et Berlin. À compter de mai 2026, ils rouleront également sur la ligne Berlin–Hamburg–Westerland. D'autres correspondances suivront à partir de juillet, notamment vers l'Allgäu.

15. Une étude juge insuffisant le plan d'assainissement de DB Cargo

La filiale de fret de la Deutsche Bahn entend renouer avec le profit en réduisant son effectif et en vendant des véhicules. Une étude juge les mesures de réduction des coûts «trop optimistes».

Selon une étude, le plan d'assainissement de la filiale de fret de la Deutsche Bahn (DB) serait insuffisant. «Le plan d'assainissement actuel est [...] objectivement inadapté pour éradiquer les causes de la crise et rétablir la compétitivité [...]» rapporte le Spiegel, qui cite l'analyse du cabinet de conseil Oliver Wyman. Toujours selon l'étude, le plan serait inadapté pour garantir une «profitabilité durable» à la filiale de la DB et reposerait sur des «mesures insuffisamment concrètes».



La branche de la DB consacrée au fret doit renouer avec les bénéfices dès l'année prochaine, car la Deutsche Bahn ne peut plus continuer à compenser ses pertes. Tel est le verdict prononcé par la Commission européenne dans le cadre d'une procédure d'aide. Sigrid Nikutta, directrice de DB Cargo, avait donc imposé à l'entreprise des mesures d'économies drastiques, avant de devoir réduire le personnel et vendre des véhicules.

Le quotidien Frankfurter Allgemeine Zeitung a rapporté la semaine dernière que d'après les plans de DB Cargo, l'entreprise devrait réduire son effectif de 19 000 à 10 000 personnes au cours des prochaines années. En outre, plusieurs ateliers devraient fermer.

Selon le magazine Spiegel, l'étude indiquerait concernant la planification que certaines hypothèses sont «très optimistes et vraisemblablement irréalistes, compte tenu du marché et de l'environnement concurrentiel actuels». Mais en principe, un assainissement de l'entreprise serait possible. D'après les informations de l'agence de presse dpa, cette étude aurait été mandatée par l'entreprise de chemins de fer elle-même. Jusqu'à présent, la Deutsche Bahn ne s'est pas exprimée sur les résultats de l'étude.

16. La Westbahn met en circulation de nouveaux trains chinois pour la première fois en exploitation normale

La Westbahn, entreprise concurrente des ÖBB, a mis en circulation pour la première fois début novembre l'un des quatre nouveaux trains du fabricant chinois CRRC en exploitation normale. Parti de la gare Westbahnhof de Vienne à 5 h 38, le train est arrivé près de deux heures et demie

plus tard à Salzbourg, selon le quotidien Salzburger Nachrichten. Un porte-parole de la Westbahn a confirmé, suite à la demande de l'APA, que toutes les autorisations étaient en règle.

L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) avait homologué le train duplex du fabricant chinois CRRC. À partir du changement d'horaire de mi-décembre, les quatre trains supplémentaires commandés par la Westbahn en 2019 devraient permettre d'intensifier la cadence sur la ligne. Les trains duplex se trouvent en Autriche depuis 2022 et ont déjà parcouru des milliers de kilomètres en courses de test. La Westbahn a investi 70 millions d'euros pour louer ces véhicules pendant dix ans.

Westbahn: les Européens contrôlent le marché



L'un des nouveaux trains CRRC testés par DB Systemtechnik / Source : SN

L'homologation avait suscité des critiques de la part des représentants du personnel et du secteur ferroviaire, craignant de voir les emplois en Europe menacés. La Westbahn a rétorqué qu'un oligopole régnait en Europe. En d'autres termes, un petit nombre de gros fabricants contrôlerait le marché. Cela se traduirait par d'importants délais et des prix excessifs.

En mettant ces trains en circulation, la Westbahn devient le premier exploitant de chemin de fer européen à utiliser le matériel roulant de la compagnie publique China Railway Rolling Stock Corporation en trafic grandes lignes. En République tchèque, RegioJet mise également sur les trains de ce même fabricant.

La Chambre autrichienne des travailleurs critique l'achat de trains chinois

La Chambre autrichienne des travailleurs a critiqué l'achat, par la Westbahn, de trains duplex du fabricant chinois CRRC. Selon Lukas Oberndorfer, responsable du service Climat, environnement et transport La Chambre autrichienne des travailleurs de Vienne, la mise en circulation de ces trains sur la ligne de la Westbahn constitue «l'une des premières utilisations de matériel roulant chinois en trafic voyageurs dans l'UE» et représente une «incursion qui met en péril une industrie-clé autrichienne, des emplois pour l'avenir et la résistance du chemin de fer à la crise». Il ajoute que l'industrie ferroviaire autrichienne, qui emploie 34 000 personnes, est une industrie déterminante qui exporte beaucoup et détient de nombreux brevets.

Il précise que «contrairement aux autres modes de transport, nous disposons toujours du leadership technologique dans l'industrie ferroviaire de l'UE. Le mettre en péril à cause de fournisseurs à bas prix reviendrait à adopter une vue à court terme en matière de politique industrielle et d'emploi». Lukas Oberndorfer a demandé à la Commission européenne de «vérifier ses critères d'homologation». Il est en outre d'avis qu'à l'avenir, «l'argent des contribuables issu de

la communauté du KlimaTicket devrait être liée à des contraintes comme des critères sociaux et écologiques et à une part minimale de la valeur ajoutée européenne».

17. La liste de priorisation issue du rapport d'expertise Weidmann est disponible

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a confié au Prof. Dr. Ulrich Weidmann de l'EPFZ la réalisation du rapport d'expertise Transports 2045. Tous les projets liés aux transports sur rail et sur route prévus entre 2025 et 2045 ont été passés au crible. La présentation des résultats a eu lieu le 9 octobre 2025 à Berne.

Quelque 500 projets représentant un volume total de 112,7 milliards de francs ont fait l'objet de cette expertise:

- ❑ 39,1 milliards de francs pour 40 positions concernant les routes nationales,
- ❑ 62,2 milliards de francs pour 135 positions concernant le chemin de fer,
- ❑ et 11,4 milliards de francs pour 51 positions concernant les agglomérations.

L'expertise ne devait pas redéfinir la stratégie actuelle en matière d'aménagement, ni formuler d'ébauches de projets propres, ni même soumettre des évaluations. Il ne s'agissait pas non plus de fournir une simulation des répercussions ni des résultats de recherches. L'expertise s'est fondée sur les documents des offices.

L'examen a porté exclusivement sur des projets pour lesquels une procédure d'approbation des plans complète avait été déposée jusqu'à janvier 2025 ou pour lesquels cela pouvait être le cas d'ici 2045. Les projets de sept régions ont été classés selon six niveaux de priorité. L'important montant de 24 milliards de francs alloués aux chemins de fer requiert une modification de l'art. 87a de la Constitution. En 2014, la population et les cantons avaient approuvé une augmentation de 0,1% de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) limitée à 2030 au maximum au profit du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

Si une prolongation jusqu'en 2045 était approuvée, la réévaluation des contributions au FIF serait possible sans augmenter le taux de TVA actuel de 8,1%, hypothèse qui semble envisageable sur le plan politique. Si l'on tient compte des financements existants du FIF, la Confédération dispose donc en tout de 30,5 milliards de francs (FIF 14) ou de 40,5 milliards de francs (FIF 24) jusqu'en 2045. Toute hypothèse basée sur des moyens plus importants que ceux prévus dans le cadre de la variante FIF 24 est considérée comme irréalisable.

De manière générale, la priorité est donnée jusqu'en 2045 à l'élimination des contraintes de capacité par rapport aux réductions des temps de parcours. Pour des raisons de coûts, la prudence est de mise s'agissant des grandes gares voyageurs. Dans les agglomérations, les projets de tram, notamment ceux portant sur des lignes tangentielles, bénéficient tous d'une priorité élevée. En trafic intérieur, on s'attend à une diminution des trains de marchandises lourds (100 km/h, 750 m, 1600 t), compensée par une augmentation des trains de marchandises express (> 120 km/h, 400 m, 800 t).

Projets majeurs bénéficiant d'une priorité élevée

- ☐ Gare souterraine de Genève Cornavin
- ☐ Premier tronçon de la double voie Genève–Lausanne
- ☐ Réduction du temps de parcours Lausanne–Fribourg
- ☐ Aménagement du secteur ouest de la gare de Bâle CFF
- ☐ Gare de passage de Lucerne
- ☐ Tunnel de base du Zimmerberg 2 (Lucerne–Zurich)
- ☐ Agrandissement de la gare de Zurich-Stadelhofen, 4^e voie
- ☐ Aménagement de la ligne Zofingue–Lenzbourg
- ☐ Mesures pragmatiques d'augmentation des capacités Zurich–Aarau
- ☐ Agrandissement de la gare de Locarno
- ☐ Tunnel du Grimsel, voie métrique Meiringen (Zentralbahn)–Oberwald (Matterhorn-Gotthard-Bahn), créneau horaire lors de la construction simultanée de la ligne très haute tension

Projets reportés après 2045

- ☐ Installation de rebroussement Genève-Aéroport
- ☐ Herzstück Basel pour le RER
- ☐ Nouvelle ligne Zurich–Aarau

Un aménagement du tronçon actuel Winterthour–Saint-Gall a également été étudié en remplacement de la compensation du roulis (WAKO), qui n'est pas réalisable. Selon l'expertise, les coûts correspondants d'environ 13 millions de francs par seconde de gain de temps de trajet ne sont pas justifiables.

18. Accords Suisse — UE: Les transports terrestres, transport aérien, espace

Le Conseil fédéral a approuvé le paquet d'accords sur la stabilisation et le développement des relations entre la Suisse et l'Union européenne (UE). Le paquet comprend notamment l'actualisation des accords sur les transports terrestres et sur le transport aérien, ainsi que la conclusion d'un nouvel accord sur l'électricité. Il s'agit de trois domaines clés du DETEC.

Accord sur les transports terrestres

L'accord sur les transports terrestres garantit que la Suisse préserve ses acquis dans le domaine des transports publics et de sa politique de transfert. Il renforce également sa compétitivité en matière de transports routiers et ferroviaires. L'accès, important, au marché de l'UE est ainsi assuré pour les entreprises suisses aussi bien sur la route que sur le rail. L'ouverture du transport

ferroviaire international de voyageurs est régie par des conditions claires afin de maintenir la qualité élevée du système suisse des transports publics (par ex. l'horaire cadencé). Dans le même temps, ladite ouverture crée une condition permettant à la clientèle de profiter d'offres additionnelles en transport transfrontalier.

Les entreprises ferroviaires européennes qui proposent des liaisons internationales à destination de la Suisse doivent observer les normes sociales suisses pour les activités menées sur les tronçons suisses. La Confédération a élaboré une directive y relative en collaboration avec les syndicats et les associations du personnel des transports publics. La directive sera ancrée au niveau de l'ordonnance.

Veuillez trouver ici la [feuille d'information officielle](#) concernant les transports terrestres du Conseil fédéral.

19. L'OFT ajuste les mesures de sécurité pour le fret ferroviaire

En septembre 2025, l'OFT a ordonné des mesures visant à garantir la sécurité du fret ferroviaire. Sur la base de nouvelles conclusions, il vient de les adapter sur deux points.

Dans sa décision du 11 septembre 2025, l'OFT a défini des mesures supplémentaires visant à garantir la sécurité du fret ferroviaire. Cette décision a été prise sur la base du rapport du Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) publié en juin 2025, qui a constaté, à la suite de l'accident survenu dans le tunnel de base du Saint-Gothard, un risque systématique de nouvelles ruptures de roues. Compte tenu des résultats du SESE et en concertation avec les partenaires, il était impératif pour l'OFT d'élaborer et d'adopter très rapidement des mesures en ce sens. Dans sa décision de septembre, l'OFT avait explicitement indiqué qu'il était envisageable d'adapter les mesures ordonnées au cas où de nouvelles conclusions seraient disponibles.

La distance parcourue est déterminante

Sur la base d'un dialogue intensif avec les partenaires, l'OFT a adapté et perfectionné sa décision le 23 octobre: les prescriptions relatives aux examens techniques des wagons sont désormais calculées exclusivement en fonction de la distance parcourue. Entre-temps, de nouvelles conclusions sur le kilométrage moyen des wagons ont été obtenues et la loi dispose déjà que les détenteurs de véhicules doivent connaître l'état de leurs wagons. Pour ces raisons, le délai supplémentaire prévu dans la décision de septembre peut être supprimé.

Prolongation du délai de mise en œuvre d'une mesure

L'OFT avait déjà procédé à une première adaptation le 9 octobre: le délai de mise en œuvre des examens techniques des wagons prescrits a été prolongé d'un an, jusqu'à fin 2026. En effet, à la suite de la décision du 11 septembre, divers entretiens avec le secteur ont permis d'établir de nouvelles conclusions sur les possibilités de mise en œuvre des mesures. Les entités chargées de

l'entretien des wagons (ECE, règlement d'exécution (UE) 2020/780) ont démontré que le premier examen technique des wagons devait impérativement avoir lieu dans un atelier stationnaire.

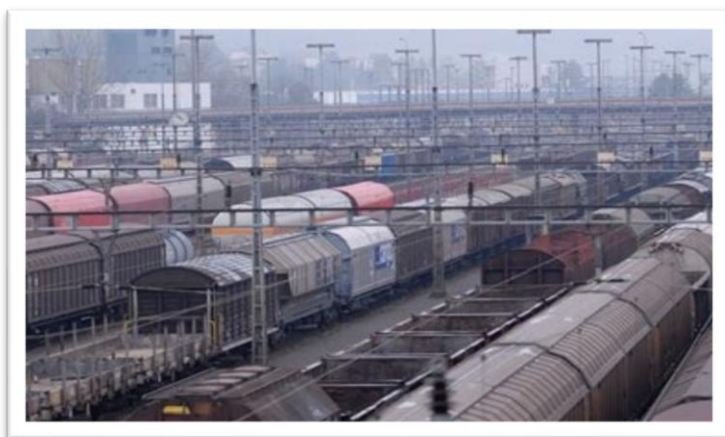
Hormis les perfectionnements précités, l'OFT maintient toutes les mesures ordonnées le 11 septembre 2025 (examens techniques des wagons, diamètre minimum augmenté pour certaines roues, actions obligatoires en cas de surchauffe, test acoustique), y compris leurs délais de mise en œuvre. Aucune autre adaptation n'est prévue pour le moment.

L'OFT privilégie une solution européenne

L'OFT est très intéressé par une solution à l'échelle européenne qui bénéficie d'un large soutien au sein du secteur. L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer n'ayant, pour l'instant, pas donné suite aux recommandations du SESE, l'OFT a décidé, dans un premier temps, d'agir lui-même dans l'intérêt de la sécurité. Il reste toutefois en contact avec les instances européennes et espère trouver des solutions harmonisées au niveau international dans un délai raisonnable.

20. Projet «Güterverkehr reloaded»: chances et potentiels liés à un renforcement du fret ferroviaire

Le fret ferroviaire traverse une période de crise. Tous les grands prestataires nationaux de services de transport sont touchés. Les résultats financiers pour 2025 ne sont pas bons, les perspectives pour 2026 non plus. En Allemagne, la branche cherche des solutions pour un fret ferroviaire durable et rentable. Découvrez comment elle procède dans cet article.



Gare de triage de Limmattal / Source: Limmattalerzeitung

Un défi de notre époque consiste à combiner performance économique et protection de l'environnement, y compris dans le secteur des transports. Toutefois, le passage à une logistique respectueuse de l'environnement et du climat ne peut réussir qu'avec un transfert plus important vers le rail. Les trains de marchandises produisent nettement moins de gaz nocifs pour le climat que les camions et les avions. Ils se distinguent également par une meilleure efficacité énergétique.

Mais les défis sont immenses. Outre le manque de fiabilité et les capacités insuffisantes du réseau ferroviaire, la composition du volume de marchandises transportées est en pleine mutation. Alors que les marchandises classiques telles que le charbon ou le pétrole sont en recul, la part des colis de détail de grande valeur, de la logistique des paquets et des envois express ainsi que des nouvelles sources d'énergie telles que l'hydrogène ou l'ammoniac est en hausse. Le

secteur ferroviaire et les responsables politiques doivent donc répondre à la question suivante: comment le transport ferroviaire peut-il adapter son offre à l'évolution de la demande en matière de transport?

On notera toutefois quelques signes positifs: selon une étude récente de l'institut d'étude de marché *Future Market Insights*, l'Allemagne est le pays d'Europe qui, avec une prévision de croissance annuelle de 5,8% d'ici à 2035, présente le plus important potentiel d'amélioration dans le domaine du fret ferroviaire.

Future Market Insights explique cette évolution par l'augmentation globale du volume de marchandises transportées et le recours accru au transport combiné. Selon l'équipe de recherche, la hausse des prix du carburant, le durcissement des normes d'émissions et l'augmentation des embouteillages sur les routes font du rail une alternative encore plus attrayante, en particulier pour les longs trajets.

Pour que ces prévisions encourageantes se réalisent, il est toutefois essentiel que les responsables politiques mettent en place un cadre propice au développement optimal du fret ferroviaire: l'Allemagne doit accélérer l'électrification et non seulement rénover les corridors, mais aussi les développer afin d'augmenter les capacités pour renforcer le fret ferroviaire.

Le projet d'*Allianz pro Schiene e.V.* baptisé «*Güterverkehr reloaded*» permet d'améliorer les conditions pour le trafic combiné. L'équipe de recherche entend déterminer quelles marchandises présentent le plus fort potentiel pour le transfert de la route vers le rail. En coopération avec le secteur, elle développera au cours de ces prochains mois un catalogue de mesures pour que le fret ferroviaire fonctionne au mieux sur un réseau respectueux du climat.

Le projet doit servir de base et d'impulsion – non seulement à un changement durable dans le secteur, mais aussi à la création du cadre politique nécessaire.

Voir à ce sujet la prise de position «*Schwere Lasten – grosse Aufgabe – ein Ziel* (charges lourdes – tâche immense – un seul objectif)» de l'agence fédérale allemande pour l'environnement (DBU). Il est intéressant de noter qu'à la page 32, sous «Übersicht der Massnahmen (aperçu des mesures)», il est proposé de renforcer le transport par wagons isolés.

21. 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^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://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/>

22. 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

Il 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](mailto:info@kvoev-actp.ch) 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 la 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 !

23. 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 ?

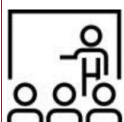
L'Association des cadres

- ❑ 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.