

## **Centre d'exploitation Zurich : négociations interrompues**

Jeudi, 1.7.2010 @ 13:00, Info Subito

**Les CFF ne se montrent pas prêts à négocier les deux exigences essentielles des associations de personnel pour la migration au Centre d'exploitation de Zurich Aéroport. En conséquence, le SEV, Transfair et l'ACTP ont dû interrompre les négociations.**

En novembre 2010 déjà, les premières collaboratrices et premiers collaborateurs doivent commencer à travailler au Centre d'exploitation de Zurich Aéroport. Pourtant des questions essentielles sont encore sans réponse. Il y a deux problématiques différentes, l'une pour les concernés de Zurich, l'autre pour ceux de Suisse orientale.

### **Zurich : moins 1800 francs en cas de résultat négatif des négociations CCT-TOCO ?**

Un déménagement de Zurich à l'aéroport signifierait, pour les collaboratrices et collaborateurs, la perte de l'allocation régionale 2 car l'aéroport de Zurich se trouve dans la zone 1 – bien que les dépenses quotidiennes soient sans aucun doute les mêmes que dans le centre ville. C'est pourquoi les associations et syndicats exigent le maintien de l'allocation régionale 2. Cette exigence fait l'objet de négociations dans le cadre du développement de la CCT3.

### **Suisse orientale : période de transition plus longue pour la mise en application**

Pour les collaboratrices et collaborateurs dont la place de travail est transférée de Suisse orientale à l'aéroport, les associations et syndicats exigent des concessions généreuses dans la réglementation de transition quant à la mise en compte des temps de trajet ainsi qu'à la double location. Cette demande se base sur ce qui a été convenu dans la CCT.

### **Les CFF ne sont pas prêts à négocier**

Ces deux exigences sont justifiées et il est de l'intérêt évident de l'entreprise que les collaboratrices et collaborateurs expérimentés jouent le jeu pour un déplacement à l'aéroport.

Comment les CFF réagissent-ils à ces exigences ? Ils disent tout net : «No go!», avec d'autres mots. Cela ne laisse pas place à la discussion. Si les CFF invitent à une «négociation», mais qu'ils ne veulent pas du tout discuter, une seule attitude s'impose : la rupture !

Le refus se trouve du côté des CFF ! SEV, Transfair et l'ACTP ont rappelé qu'ils sont prêts à discuter de cette question et le restent, mais ce que nous attendons, c'est que les CFF soient prêts à des négociations dignes de ce nom.

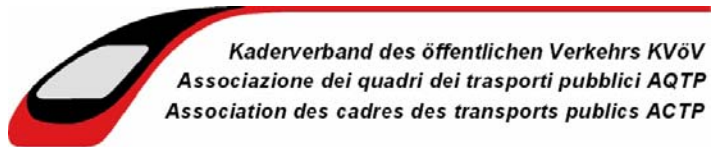
## **Succès de la manifestation ACTP „Infrastructure“ à Olten**

Jeudi, 1.7.2010 @ 13:00, Info Subito

**Plus de 120 auditeurs et un podium de personnes très compétentes, c'est ce qui caractérisait le grand succès de la manifestation suisse de l'ACTP du 23.6.10 à Olten. Celle-ci portait sur le thème „Voie ferrée Infrastructure : extension, entretien, accès au réseau - combien et à charge de qui / de quoi ?“.**

Les CEO du BLS, du SOB, le vice-directeur de l'OFT ainsi que le chef de l'Infrastructure CFF se sont entretenus avec Markus Spühler, président de l'ACTP, sur un panel de questions passionnantes autour des thèmes de l'infrastructure, mais aussi sur la place des collaborateurs et en particulier des cadres dans l'environnement des développements actuels et futurs.

+++ last minute +++  
#15 / 1er juillet 2010



Vous trouverez des déclarations marquantes et des opinions controversées ainsi que des photos sur <http://kvoev-actp.ch/ch-anlass.html>.

## Le besoin en moyens financiers pour l'entretien du réseau ferroviaire augmente

Jeudi, 1.7.2010 @ 13:00, Info Subito

**L'Office fédéral des transports (OFT) confirme qu'à l'avenir des moyens supplémentaires seront nécessaires au maintien de l'infrastructure. Il se base sur un avis extérieur à propos de l'audit de réseau CFF. Toutefois, l'importance de ces moyens est estimée de manière diverse par les experts. Sur cet arrière-plan, l'OFT et les CFF ont convenu d'introduire une surveillance commune étroite de l'état du réseau.**

Afin d'obtenir des bases supplémentaires sur l'état de l'infrastructure ferroviaire et sur les répercussions d'un entretien plus intensif, l'OFT et les CFF introduiront déjà à partir de 2011 un reporting approfondi sur l'état du réseau dans le cadre de la nouvelle convention de prestations. Ainsi les CFF livreront des chiffres-clé sur la disponibilité et la qualité du réseau, par exemple des données sur les ruptures de rail, sur les perturbations causées par l'infrastructure ou sur les déformations de voies. Grâce à ce rapport annuel sur l'état du réseau, des données actualisées en permanence seront désormais à disposition.

Par le message approuvé le 23 juin 2010, la Conseil fédéral donne mandat d'augmenter en moyenne de 160 mios frs par année les moyens pour l'infrastructure des CFF pour les années 2011/12. Les besoins moyens pour le maintien de la substance de l'infrastructure ferroviaire des CFF (mais aussi des chemins de fer privés) augmentera aussi les années suivantes (2013 à 2016), selon l'estimation de l'OFT. Ces moyens supplémentaires ne figurent pas encore dans le plan financier de la Confédération. Grâce au controlling amélioré, des informations supplémentaires sur l'évolution de l'état du réseau seront à disposition et constitueront une base importante pour déterminer les besoins moyens dès 2013. On peut déjà aujourd'hui estimer que des recettes supplémentaires devront être trouvées pour couvrir l'augmentation des besoins.

Les besoins pour les années 2011/12 seront compensés par des apports moindres dans le fonds FTP. Le financement des moyens supplémentaires pour les années 2013 et suivantes est le thème du groupe de travail „Financement de l'infrastructure ferroviaire“ interne à l'administration et dirigé par l'OFT. Ce groupe de travail étudie actuellement des possibilités pour le financement à moyen et long terme du maintien de la substance, mais aussi de l'extension du réseau ferroviaire. Les résultats seront disponibles dès l'automne/hiver 2010.

### Avis extérieur au sujet de l'audit de réseau

À une conférence de presse commune avec l'OFT en février 2010, les CFF ont présenté les résultats de l'ainsi nommé « audit de réseau ». Celui-ci concluait qu'un surcroît de moyens pour le maintien de la substance des installations existantes de l'ordre de 850 mios. de francs par année était nécessaire. L'OFT a alors donné alors un mandat pour obtenir un avis extérieur, ce que les CFF ont salué devant l'importance des moyens supplémentaires nécessaires. Cet avis est maintenant à disposition. Les spécialistes sont également arrivés à la conclusion que les moyens prévus ne suffisaient pas pour garantir à l'avenir la capacité productive du réseau actuel des CFF. Il y aurait plutôt une lacune de financement pouvant aller jusqu'à 500 mios de francs après déduction des économies réalisées par les CFF grâce au renforcement de leur efficience.

Les experts appelés à donner leur avis ont jugé la méthode des CFF bonne, mais ont toutefois constaté des simplifications partielles, des données inexactes ou une approche plutôt conservatrice de la détermination de la durée de vie des éléments de l'infrastructure ou de la valeur de récupération. La différence des montants s'explique en grande partie par le fait que, dans l'avis extérieur, les économies de coûts en raison des mesures d'efficacité sont déjà déduites, alors que, dans l'audit de réseau, elles étaient certes listées mais pas portées en déduction. En outre, l'avis extérieur évalue de manière plus importante les gains d'efficacité possibles. L'avis extérieur chiffre le besoin jusqu'à 500 millions de francs par année. Les besoins pour la période quadriennale 2013-16 peuvent être abaissés par le biais d'un échelonnement dans le temps de certaines tâches.

L'audit de réseau et l'avis extérieur constituent ensemble une bonne base pour les mesures maintenant nécessaires. C'est impératif en raison des coûts élevés qu'entraîne le maintien de la substance du réseau CFF. Pour cela les CFF eux-mêmes, la Confédération et aussi la clientèle des chemins de fer sont sollicités.

### **Les CFF fournissent une contribution importante**

L'objectif des CFF est d'augmenter en permanence le degré de financement propre et ainsi de maintenir au niveau le plus bas possible l'engagement de moyens publics.

Les CFF fournissent dans ce sens une contribution importante pour la maîtrise des coûts supplémentaires constatés dans le maintien de la substance. Un vaste programme d'efficacité doit amener des économies annuelles de l'ordre de quelque cent millions. De premières mesures de ce paquet ont déjà été appliquées et permettent des économies de l'ordre de 50 millions de francs dès 2011. Par une professionnalisation de la gestion des installations, les CFF vont abaisser les coûts de maintien de la substance de l'infrastructure ferroviaire partout où c'est possible, par exemple en concentrant des chantiers ou en revoyant les standards techniques.

Devant la grande signification qu'a, pour le développement économique et social de la Suisse, une infrastructure ferroviaire qui fonctionne bien, les investissements dans le réseau ferré sont des investissements pour le futur et pour la prospérité du pays.