

Rapport annuel de l'Association des cadres des transports publics ACTP 2019

1 L'association et ses activités

1.1 Comité central et Assemblée des délégués

Lors de leurs sept réunions et de la 20^e Assemblée ordinaire des délégués à Berne, les onze membres du Comité central ont débattu de leurs missions et pris les décisions nécessaires.

En 2019, l'association a également mis l'accent sur sa propre stratégie et son orientation. Ainsi, plusieurs ateliers ont été organisés pour tenter de répondre aux questions suivantes: que pouvons-nous faire, que devons-nous faire et d'où puisons-nous les idées et les ressources pour y parvenir?

L'objectif n'était pas tant d'exposer la stratégie à grand renfort de présentations PowerPoint que de susciter un débat entre les membres du Comité central au sujet de l'actualité et de l'avenir de l'association ainsi que sur la gestion des affaires courantes. Une discussion a également été menée sur les opportunités et les limites d'une organisation de milice reposant sur le volontariat. Par ailleurs, les participants ont abordé la question de l'équilibre entre présence du cadre au sein de l'entreprise et engagement au sein du Comité. Il est en effet de plus en plus ardu de concilier les deux casquettes sous le poids de la pression grandissante sur les prestations et des contraintes professionnelles, comme en témoigne malheureusement la difficulté à attirer de nouvelles recrues au sein du Comité central.

Tout-e cadre intéressé-e par une coopération au sein des comités, au niveau central ou régional, est la ou le bienvenu-e!

1.2 Manifestations

En 2019, un nombre sans précédent de manifestations a été organisé.

Tous les événements ont été couronnés de succès: l'ACTP a pu s'assurer le concours d'intervenantes et intervenants qualifiés et renommés et ainsi, attirer un grand nombre de participants. Ceux-ci ont d'ailleurs activement participé aux discussions. Les apéritifs organisés à l'issue des présentations ont également rencontré un écho très positif, tant au niveau national que régional.

1.2.1 Manifestations nationales et manifestation AD

Les manifestations nationales du 3 avril 2019 (CH 1 «Stratégie du trafic grandes lignes CFF», avec Cornelia Mellenberger) et du 12 novembre 2019 (CH 2 «Défi Infrastructure CFF», avec Jacques Boschung) ont attiré un grand nombre de participants et d'intéressantes discussions ont été menées lors des apéritifs organisés après les exposés.

La manifestation AD organisée le 18 avril 2019 («Les défis de demain pour les Transports publics bâlois (BVB)», avec Milan Sedlacek) à Bâle a également remporté un franc succès.

1.2.2 Rencontre annuelle des retraités

La 8^e rencontre des retraités, qui a eu lieu le 24 octobre 2019, a une nouvelle fois suscité un très grand intérêt. Les participants ont eu le grand plaisir de visiter les «Salines suisses» de Schweizerhalle avant de clôturer la matinée autour d'un bon repas.

1.2.3 Manifestations régionales

Le groupe régional Suisse romande/Valais a ouvert la danse en janvier avec un exposé sur le Chemin de fer Montreux-Oberland bernois (MOB).

En mai 2019, le groupe Berne/Plateau a enchaîné avec une rencontre consacrée à «La multilocalité résidentielle et la mobilité».

Le groupe Zurich/Suisse orientale a quant à lui visité la brasserie de l'Appenzeller Bier.

En septembre, le groupe Suisse centrale/du Nord-Ouest/Tessin est parti en balade à bord du train à vapeur de la Furka. Une excursion que les participants ne sont pas prêts d'oublier! Le groupe Plateau/Jura a pu assister à un exposé de Daniel Wydler, responsable Infrastructure au Chemin de fer du Lötschberg.

Une rencontre a été organisée pour la première fois sur le temps de midi au Wylerpark CFF avec une intervenante chevronnée de la MAMMUT Alpine School. L'exposé intitulé «Avalanches et sécurité aux sports d'hiver» a été l'occasion pour l'ACTP de se faire connaître auprès de nouveaux membres potentiels grâce à une brève présentation de ses activités.

Enfin, l'année s'est clôturée sur une visite guidée dans une ambiance de Noël pour le groupe régional Zurich/Suisse orientale.

1.2.4 Événements partenaires

En 2019, nous avons à nouveau pu convier nos membres à des événements de notre partenaire «Employés Suisse» et notamment à des ateliers consacrés au «Monde du travail 4.0», tant en Suisse alémanique qu'à Lausanne (juin).

1.3 Nombre de membres

Fin 2019, notre association comptait environ 1500 membres dont 2/3 d'actifs et 1/3 de retraités.

1.4 Évolution du nombre de membres

Nous parvenons certes à compenser les départs par de nouvelles recrues au cours d'une année, mais cette tâche s'avère de plus en plus difficile, notamment pour les raisons suivantes:

- Plusieurs réorganisations (p. ex. WEP, NORS, CFF Cargo) ont entraîné la résiliation de plusieurs actifs après leur transfert dans une autre unité ne relevant plus des transports publics;
- De nombreux employés ont pris leur retraite anticipée, étant donné que la Caisse de pensions CFF réduit continuellement ses prestations, poussant les cadres à prendre leur pension plus tôt pour bénéficier de meilleures conditions;
- Nombreux sont les membres qui quittent l'association une fois arrivé l'âge de la retraite.

1.5 Recrutement de nouveaux membres

Nous constatons que le meilleur moyen de recruter de nouveaux membres reste de miser sur les membres actifs pour promouvoir l'association et convaincre des avantages d'une adhésion. Forts de ce constat, nous avons réitéré la campagne +Action 1555+ en 2019.

Nous déplorons toutefois une présence insuffisante «en surface». Loin du terrain, il est plus difficile de recruter de nouveaux membres.

En 2019, nous avons à nouveau envoyé un courriel de bienvenue aux nouveaux cadres CFF dont nous disposons des coordonnées, qu'ils viennent de rejoindre l'entreprise ou aient bénéficié d'une promotion, en leur présentant l'ACTP et ses prestations.

1.6 Collaboration, gestion des données des membres

Nous saluons à nouveau l'excellente collaboration avec notre partenaire Employés Suisse et avec Corris AG, en charge de la gestion des données de nos membres.

Pour des raisons indépendantes de notre volonté, nous avons toutefois dû mettre un terme à notre collaboration avec Corris AG à la fin de l'année 2019, à notre grand regret. À partir de 2020, la gestion des données de nos membres est assurée par notre partenaire Employés Suisse.

1.7 Prestations

Prestations pour les membres de l'ACTP

- Conseil et assistance juridique gratuits sur toutes les questions relevant du droit du travail pour les membres de l'ACTP
- Conseil juridique gratuit sur toutes les questions relatives aux assurances sociales pour les membres de l'ACTP
- Protection juridique circulation et privée à prix réduit pour toute la famille
- Offres de réduction valables auprès de caisses maladie et de compagnies d'assurances
- Offres de réduction applicables aux produits bancaires
- Réduction à l'achat de revues (offre étoffée)
- Réduction à l'achat d'un véhicule Volvo, offres spéciales

Notre offre de prestations est présentée sur notre site Internet à l'adresse

<https://www.actp.ch/fr/prestations>.

1.8 Site Internet

Notre site Internet en français www.actp.ch et en allemand www.kvoev.ch subit actuellement une refonte sous la houlette de Heinz Wiggenhauser en collaboration avec notre webmaster, dieXperten GmbH.

Mise en conformité avec les standards de sécurité actuels, la nouvelle version offre une sécurité accrue aux utilisatrices et utilisateurs. De plus, la lisibilité et la convivialité ont été améliorées.

1.9 Groupe XING ACTP

Inscrivez-vous pour bénéficier d'informations de premier ordre. L'inscription sur www.xing.com est gratuite.

XING est le principal réseau social axé sur le marché professionnel allemand, autrichien et suisse. Il compte plus de 15 millions de membres à la recherche d'un nouvel emploi, de conseils professionnels ou d'idées commerciales. XING se définit comme une plate-forme permettant à ses membres, issus de toutes les branches, de se construire un réseau professionnel. En Suisse, le site compte plus d'un million de membres.



Plus de 150 membres de l'ACTP ont déjà rejoint le groupe de l'association sur XING. Ils y trouvent des publications et d'autres informations intéressantes. Lien vers le groupe ACTP:
<https://www.xing.com/communities/groups/kaderverband-des-oeffentlichen-verkehrs-7956-1042624/posts>.
N'hésitez pas à nous rejoindre sur ce canal!

2 Partenariat social

2.1 Nouvelle convention collective de travail pour les CFF et CFF Cargo (6^e CCT)



Les nouvelles CCT ont fait l'objet de négociations en 2018 et sont entrées en vigueur le 1^{er} mai 2019 pour une durée de trois ans, au minimum jusqu'au 30 avril 2022. Peu habituelle, cette courte durée de validité se justifie par la recherche de partenaires pour CFF Cargo.

À la conclusion des nouvelles CCT, il a été convenu que des négociations seraient menées au sujet d'un nouveau système salarial durant ces trois années, également pour savoir si les primes convenues dans la Caisse de pensions peuvent être assurées.

À la demande de CFF Cargo, de nouvelles négociations ponctuelles pourront être entamées durant cette période.

2.2 Nouvelle stratégie d'entreprise pour CFF Cargo

Depuis le 1^{er} janvier 2019, CFF Cargo est une société du groupe autonome

Les CFF détachent la division Cargo du groupe et la dirigent depuis le début de l'année 2019 à la manière d'une société du groupe autonome. La dissociation de CFF Cargo SA du groupe CFF s'est faite par étapes en cours de l'année 2019. Les CFF posent ainsi les bases permettant de réaliser une participation de tiers à CFF Cargo SA. Il est essentiel de continuer de proposer une offre de qualité aux clients du fret ferroviaire et d'assurer la compétitivité de l'entreprise. Les premiers succès ont déjà été enregistrés. Après le revers financier de 2017, la division Cargo a fortement amélioré son résultat en 2018.

Les CFF entendent renforcer la compétitivité de CFF Cargo SA sur le marché et tirer parti des avantages du chemin de fer intégré avec des partenaires. C'est pourquoi CFF Cargo est une société du groupe autonome depuis le début de l'année 2019, sur la base de la fondation de la société anonyme de droit privé CFF Cargo SA en 1999. La dissociation du groupe CFF s'est déroulée par étapes au cours de l'année 2019.

En sa qualité de société du groupe autonome, CFF Cargo pourra plus aisément mettre en œuvre la participation financière minoritaire annoncée (cf. communiqué de presse du 20 septembre 2018). CFF Cargo SA et les investisseurs minoritaires pourront ainsi contribuer plus activement au positionnement du fret ferroviaire.

Mise en place des conditions d'un partenariat en 2019

En raison du détachement de CFF Cargo SA, son directeur ne fait plus partie de la Direction du groupe CFF. Il sera directement rattaché au Conseil d'administration de CFF Cargo. Il dispose néanmoins d'une voix au sein de la Direction du groupe CFF pour tout ce qui concerne le fret ferroviaire: conventions

sur les prestations avec la Confédération, planification du réseau et de l'horaire, étapes d'aménagement, «Smartrail 4.0», développement de régions et de sites. En outre, le Conseil d'administration de CFF Cargo sera renouvelé avec l'objectif d'ouvrir davantage la société vers l'extérieur. Un nouveau membre externe du Conseil d'administration doit être nommé. La désignation du nouveau président du Conseil d'administration est prévue pour la période suivant l'arrivée du nouveau/des nouveaux partenaires.

3 Grands axes des activités de l'ACTP en 2019

Pour l'année 2019, l'ACTP avait décidé de concentrer ses efforts sur les dossiers suivants:

- CFF RailFit 20/30
- CFFagiles2020
- «Développement CFF Voyageurs» WEP
- «Best Way» BLS
- Virage numérique pour la mobilité

L'association a mis un point d'honneur à suivre ces dossiers avec professionnalisme et à se mettre à l'écoute des préoccupations et des craintes des parties concernées afin de les soumettre aux employeurs respectifs.

À cette liste s'ajoute un dossier interne important d'ordre administratif, à savoir le changement de prestataire en charge de la gestion des données de nos membres.

Notre gestion des dossiers à la lumière du projet «WEP»

Dans le cadre du projet «Développement CFF Voyageurs WEP», il n'a pas fallu attendre longtemps pour observer un déséquilibre entre le rythme de mise en œuvre et la qualité du travail de projet: la phase la plus récente a pour but de regrouper ou de scinder certaines unités d'affaires. En conséquence, au moins 400 collaboratrices et collaborateurs devront changer de lieu de travail. Même si l'ACTP reconnaît le bien-fondé de certaines adaptations, nous estimons que plusieurs mesures mises en œuvre malgré nos avertissements risquent de ternir l'image du projet dans son ensemble. Pourtant prévisibles, ces échecs seraient lourdement regrettables pour la Direction des CFF, pour les collaborateurs concernés et, au final, pour la clientèle.

Pour éviter toute dispersion inopportune du savoir-faire et apporter une réponse aux nombreuses questions posées, l'ACTP sollicite un laps de temps suffisant pour clarifier les nouvelles structures. Un délai supplémentaire permettrait de mettre au point de meilleures solutions pour le personnel concerné par un changement de lieu de travail et ainsi, d'endiguer toute fuite de savoir-faire.

4 Autres entreprises de chemin de fer/entreprises de transport concessionnaires ETC

4.1 BLS SA

4.1.1 Plan social BLS relatif au projet «Best Way»

Dans le cadre du projet d'économie de la BLS SA «Best Way», un plan social a dû être élaboré pour les personnes concernées par les mesures de restructuration.

Entamées en décembre 2018, les négociations ont débouché sur un résultat acceptable début 2019 au terme de deux mois d'intenses discussions, notamment sur la situation des plus de 50 ans.

Tant que faire se peut, la BLS SA s'efforce de trouver un poste convenable au sein de l'entreprise pour les collaborateurs concernés. Pour juger si un poste est «convenable», le plan tient compte de l'activité exercée, du taux d'occupation actuel, de l'employabilité, de l'âge, mais aussi du salaire actuel. La BLS SA apporte en outre son soutien aux personnes concernées dans leur recherche d'un nouvel emploi et leur réorientation.

4.1.2 Participation de l'ACTP à la communauté de négociation

L'ACTP a informé la direction de la BLS SA ainsi que les représentants du personnel qu'elle envisage de participer à la communauté de négociation pour y représenter les cadres. Nous entendons ainsi défendre à meilleur escient les intérêts de nos membres qui sont employés par la BLS SA.

Des réunions sont déjà organisées régulièrement entre le Comité central de l'ACTP et la direction des ressources humaines de la BLS SA. Des briefings et débriefings sont en outre proposés aux membres de la BLS SA et de l'ACTP.

4.2 Schweizerische Südostbahn AG

L'ACTP envisage également de participer à la communauté de négociation de SOB AG. Des entretiens ont été menés au préalable avec la direction et les ressources humaines. Les négociations salariales menées simultanément au SOB ont mis en évidence l'absence pour les cadres de représentant de leurs intérêts. Le résultat des négociations témoigne d'ailleurs d'une prise en compte unilatérale des intérêts en présence.

Du changement s'impose!

Fin 2019, trois ateliers ont été menés au SOB à Herisau, Samstagern et Zurich pour d'une part présenter l'ACTP et ses objectifs aux cadres du SOB et, d'autre part, les informer des intentions de l'association.

4.3 Zentralbahn (zb)

La masse salariale augmente de 2,6 pour cent

Au Zentralbahn, les négociations salariales ont débouché sur un résultat le 12 février 2019, au terme d'un second cycle de négociations. Compte tenu de toutes les prestations, principales et complémentaires, la masse salariale a augmenté de 2,6 pour cent!

5 Caisse de pensions

5.1 Caisse des pensions CFF: baisse du taux de conversion

Le Conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF (CP CFF) a décidé de réduire le taux de conversion. Pour les affiliés qui atteignent l'âge ordinaire de départ à la retraite, c'est-à-dire 65 ans, le taux de conversion passe de 5,18 à 5,08 pour cent. Ensuite, le taux de conversion diminuera en trois paliers annuels. Au 1^{er} janvier 2020, il passe à 4,96 pour cent, au 1^{er} janvier 2021 à 4,85 pour cent et au 1^{er} janvier 2022 à 4,73 pour cent. Tous les autres taux de conversion pour d'autres âges de retraites seront également adaptés en conséquence. Les anciens taux de conversion étaient valables jusqu'au 1^{er} février 2019.

L'adaptation du taux de conversion s'explique par le faible taux d'intérêts et de rendements escomptés. Les mesures permettent aussi de réduire la répartition en vigueur depuis des années au détriment des assurés actifs. Malgré tout, des pertes de conversion restent à la charge de la Caisse de pensions CFF et doivent être payées par les assurés actifs.

La CP CFF, et plus précisément les employeurs, ont décidé d'octroyer les conditions suivantes afin d'atténuer les effets de l'adaptation du taux de conversion:

1. Le taux de conversion ne sera pas réduit en une fois, mais de manière progressive en quatre petits paliers. Cet échelonnement entraîne une perte de prestations moins élevée pour les assurés proches de la retraite.
2. Les assurés nés avant le 31 janvier 1961 qui sont affiliés depuis le 1^{er} février 2018 (ou plus longtemps) de manière ininterrompue à la CP CFF, bénéficient d'une garantie des droits acquis: un-e employé-e qui prend sa retraite à partir du 1^{er} mars 2019 reçoit au moins la même pension de vieillesse que celle à laquelle il aurait eu droit en cas de départ à la retraite au 1^{er} février 2019. En cas de prélèvement de capital partiel, versement suite à un divorce ou versement anticipé pour l'encouragement à la propriété du logement, cette garantie sera proportionnellement réduite.
3. Afin que les plus jeunes assurés ne subissent qu'une baisse limitée de leurs prestations, les bonifications de vieillesse seront relevées de 1,5 pour cent. Le financement se fera globalement de manière paritaire. La part des cotisations d'épargne jusqu'ici proportionnellement inférieure de l'employeur pour les assurés les plus jeunes sera par contre corrigée.

6 Politique des transports

6.1 Quelques réflexions sur «les chemins de fer numériques»

Avec SmartRail 4.0, les CFF, le BLS, le Südostbahn, les Chemins de fer rhétiques et l'Union des transports publics font cause commune et veulent faire entrer les chemins de fer dans le futur numérique. Ils travaillent ensemble à la mise au point d'un nouveau système de gestion du trafic pour la planification et la gestion transversales du trafic ferroviaire. Cela doit permettre de réduire les coûts, d'augmenter les capacités et d'améliorer la ponctualité et la sécurité. Les travaux ont commencé en 2017. Pour la première fois, SmartRail 4.0 a démontré la faisabilité au moyen d'une simulation. Le nouveau système va maintenant être réalisé. Il doit être mis en place par étapes d'ici à 2028 et remplacer les systèmes actuels.

6.2 Subventions dans les transports publics: l'OFT renforce la surveillance

L'Office fédéral des transports (OFT) adapte son système de surveillance des subventions dans les transports publics. Cette réorientation vise à mieux garantir une utilisation correcte des subventions par les entreprises de transport. Le Conseil fédéral a pris connaissance des mesures lors de sa séance du 1^{er} mai 2019. Les entreprises de transport restent les principales responsables en matière de conformité de l'emploi et de la comptabilisation des subventions.

L'«affaire CarPostal» et le modèle de lissage des intérêts du BLS ont révélé que les entreprises de transport visent davantage le profit. Afin de consolider une utilisation raisonnable des subventions dans les entreprises de transports publics, l'OFT a réexaminé et remanié son processus de surveillance des secteurs subventionnés du transport public.

Avec sa nouvelle approche, l'OFT a décidé de supprimer une mesure qu'il juge obsolète et met en œuvre de nouvelles mesures:

1. Jusqu'à présent, l'OFT contrôlait ponctuellement des comptes annuels régis par une disposition légale spécifique englobant tous les coûts et produits occasionnés par le transport régional de voyageurs commandé et indemnisé. Il s'agit d'un compte partiel du compte des entreprises de transport, qui ne permet qu'un aperçu restreint des chiffres. Cette vérification des comptes est supprimée.
2. L'OFT développe actuellement un système de contrôle élargi pour le transport régional de voyageurs subventionné. L'objectif est de contrôler de manière plus complète le montant correct et l'emploi des subventions. Il est notamment prévu d'analyser de manière plus poussée les écarts entre le budget et les comptes, de procéder à des contrôles approfondis par sondage et de vérifier la plausibilité des chiffres sur la base d'un étalonnage des performances. Les infrastructures ferroviaires subventionnées feront également l'objet d'un contrôle plus rigoureux, qui prévoit notamment de vérifier ou de faire vérifier de façon aléatoire sur place la mise en œuvre de mesures d'entretien dans le secteur ferroviaire.
3. En concertation avec les organisations professionnelles, l'OFT déterminera les opérations de contrôle que les entreprises indemnisées doivent faire exécuter obligatoirement par l'organe de révision externe. Il peut s'agir par exemple de la comptabilisation exacte des indemnités et de l'affectation correcte des excédents. L'objectif est de renforcer le rôle des organes de révision externes des entreprises de transport.
4. L'OFT exigera des entreprises de transport qu'elles fournissent des auto-déclarations annuelles concernant le respect du droit des subventions et qu'elles demandent à leur organe de révision de procéder à un contrôle ordinaire de leurs comptes annuels au-delà d'un certain montant de subventions (10 millions de francs par an).
5. L'OFT tiendra encore mieux compte des besoins des entreprises de transport qui demandent des explications en matière d'interprétation correcte des dispositions légales, et il mettra davantage de ressources à disposition à cet effet.
6. Le controlling exercé par les unités spécialisées de l'OFT sera complété par des contrôles supplémentaires approfondis, aléatoires et axés sur les risques, effectués par la section Révision de l'OFT et dont le nombre sera doublé par rapport à aujourd'hui. Cela permettra d'atteindre le niveau de contrôle nécessaire lors des révisions.

Au lieu d'adapter le modèle de surveillance actuel d'approbation des comptes sous l'angle du droit des subventions, l'OFT fait ainsi reposer intrinsèquement sa surveillance sur une nouvelle base. Ce faisant, et en concertation avec le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), l'OFT va au-delà des recommandations d'un rapport d'audit commandé à l'été 2018 au consultant BDO par le DETEC.

Le Conseil fédéral a pris connaissance des mesures lors de sa séance du 1^{er} mai 2019. En principe, les nouvelles mesures peuvent être mises en œuvre immédiatement. Au besoin, la prochaine adaptation de la loi sur le transport des voyageurs fournira des bases juridiques mieux étayées.

6.3 L'aménagement du réseau ferroviaire avance bien

L'OFT a publié le rapport sur l'avancement des travaux des programmes d'aménagement ferroviaire. Ce rapport rend compte de la mise en œuvre de la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), des raccordements aux lignes à grande vitesse, du développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB), du corridor 4 mètres et de l'étape d'aménagement 2025. Le rapport donne par ailleurs des indications sur l'état des travaux en matière de réduction du bruit, sur l'introduction du système de contrôle de la marche des trains ETCS ainsi que sur les grands projets CEVA et tunnel de l'Albula II. Tous les programmes progressent bien.

L'aménagement du réseau ferroviaire permet de mettre progressivement en service des offres ferroviaires supplémentaires. En 2018, les améliorations les plus significatives ont été accomplies dans le cadre de la 4^e extension partielle du RER zurichois ainsi que dans le cadre de la première étape du «Léman Express» dans la région de Genève. Ces améliorations ont pu notamment être mises en place grâce aux aménagements infrastructurels réalisés par le biais du programme ZEB ainsi qu'à la construction du tracé CEVA (Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse) à Genève. Les aménagements ZEB permettent en outre à des trains à deux étages de circuler sur la ligne du Simplon (Lausanne–Martigny–Brigue) depuis 2018. La reprise de l'exploitation du tronçon Delle–Belfort dans le cadre du programme de raccordement au réseau européen à grande vitesse permet aux voyageurs suisses de bénéficier de correspondances directes vers les TGV de Belfort-Montbéliard depuis le changement d'horaire de décembre 2018.

Parmi les progrès de construction marquants en 2018, l'on compte le tunnel d'Eppenberg entre Aarau et Olten, financé par ZEB. Des progrès ont pu être également enregistrés dans les autres programmes. Pour le tunnel de base du Saint-Gothard, cela concernait par exemple les travaux de garantie et de finition, nécessaires pour terminer entièrement le tunnel et les raccordements à la ligne existante et assurer une exploitation sans restriction conformément à ce que la Confédération avait commandé.

Les programmes d'aménagement et l'important volume d'investissements à mettre en œuvre représentent un gros défi pour les entreprises ferroviaires. Dans certains cas, les travaux peuvent causer des désagréments aux voyageurs.

6.4 L'infrastructure ferroviaire à l'horizon 2035

Le Conseil des États veut développer l'infrastructure ferroviaire d'ici 2035 dans le cadre d'une enveloppe de 12,82 milliards de francs. Il en a décidé ainsi lors de la session de printemps en tant que conseil prioritaire. Entre-temps, le dossier est arrivé sur la table de la Commission des transports du Conseil national (CTT-N). Cette dernière n'a fait que de petits ajustements.

Lors de la session de printemps, le Conseil des États a rajouté quelques points à l'étape d'extension. Les projets présentant de grands avantages économiques devraient être privilégiés et la planification des futurs grands projets devrait être assurée sans interruption. Ceci concerne surtout le centre de Bâle et la gare de Lucerne. Les travaux de conception à cet effet doivent être inclus dans l'étape d'aménagement 2035. Pour la ligne Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, le Conseil a décidé de reconstruire au lieu de moderniser la ligne existante, comme proposé par le Conseil fédéral. Le Conseil des États a également établi une liste de projets urgents pour la prochaine étape d'aménagement. À cet effet, la

liaison directe Aarau–Zurich a été ajoutée. L’extension des lignes Lausanne–Berne et Winterthour–Saint-Gall entre dans la même catégorie.

L’offre en transport ferroviaire et les infrastructures entre Zurich et Munich devraient également bénéficier des fonds destinés à l’étape d’aménagement ferroviaire 2035. La CTT-E a adopté un postulat qui propose de répondre à la question de savoir comment étendre le plus rapidement possible l’infrastructure sur cet axe. Le Conseil fédéral est prêt à examiner la question.

La CTT-N a adopté les propositions du Conseil fédéral et les amendements du Conseil des États. Elle considère les adaptations comme significatives et tournées vers l’avenir.

Cependant, elle souhaiterait inclure deux autres projets dans la phase d’aménagement 2035: les gares de Winterthour Grütze Nord et de Thoune Nord. La Commission justifie sa décision par des prévisions de forte croissance de ces deux zones en termes de population et d’emploi. Un développement significatif des deux agglomérations devrait donc être rendu possible. Les propositions correspondent à une augmentation du volume d’investissement de 69 millions de francs, à 12,89 milliards de francs.

La phase d’aménagement 2035 doit être définitivement adoptée lors de la session d’été par les deux chambres et comprend environ 200 mesures concernant l’infrastructure. Outre l’augmentation de la capacité du réseau ferroviaire, des améliorations de la stabilité, de la fiabilité et de la ponctualité sont prévues pour le transport des personnes et des marchandises. Le financement de l’extension ferroviaire est assuré par le Fonds d’infrastructure ferroviaire (FIF), adopté en 2015 par la population et les cantons, en même temps que le projet de financement et d’aménagement de l’infrastructure ferroviaire (FAIF).

7 Un grand merci!

J'adresse mes plus sincères remerciements aux membres du Comité central, aux collaboratrices et collaborateurs du conseil juridique (Employés Suisse), de Corris AG, d'Atupri et de Mammüt, ainsi qu'aux représentants de l'ACTP dans les différents organes pour leur remarquable engagement, le travail accompli et l'excellente collaboration.

Je tiens également à remercier nos membres qui font la promotion des services de l'association et présentent les avantages d'une adhésion aux nouveaux membres potentiels, notamment dans le cadre de notre campagne de promotion +Action 1555+. Continuez sur cette voie, la force de l'ACTP dépend de son nombre de membres! Merci!

Berne, avril 2020

Association des cadres des transports publics ACTP



Markus Spühler
Président ACTP