

Rapport annuel de l'ACTP pour l'année 2025

1 Association

1.1 Comité central et Assemblée des délégués

Le Comité central a organisé sept réunions et trois ateliers sur le thème de l'avenir, ainsi que la 26^e Assemblée ordinaire des délégués pour débattre des missions à venir et à prendre les décisions nécessaires.

1.2 Changements au sein des comités

1.2.1 Comité central

Les changements intervenus au sein du Comité central à la date de l'Assemblée des délégués 2025 sont les suivants.

- ❑ Thomas Wieland, président du groupe régional Zurich/Suisse orientale (siège)
- ❑ Heinz Inderbitzin, responsable des finances (succède à Adelheid Kalbfuss)
- ❑ Markus Geist, responsable du partenariat social

1.2.2 Comités régionaux

- ❑ Thomas Wieland, président du groupe régional Zurich/Suisse orientale (succède à Markus Spühler)

1.3 Évolution du nombre de membres

Nous pouvons annoncer que l'année 2025 a enregistré la plus forte augmentation du nombre total net de membres (nouvelles adhésions moins départs) et du nombre de membres en activité de ces 11 dernières années!

Fin 2025, notre association comptait environ 1 600 membres, dont



- ❑ près de 70 % de membres en activité
- ❑ et 30 % de membres retraités.

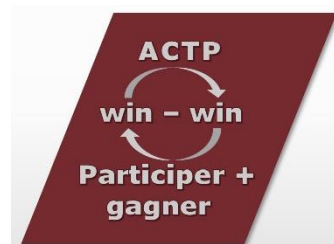
Raisons de cette tendance positive

- ❑ Le nombre de réorganisations, qui était élevé il y a peu, a diminué. Il en résulte une fluctuation moindre du nombre de personnes en activité.
- ❑ Les baby-boomers sont plus nombreux à prendre leur retraite, mais on compte moins de retraites anticipées.
- ❑ De plus en plus de membres nouvellement retraités restent fidèles à l'association.
- ❑ Les jeunes cadres montrent un regain d'intérêt pour une affiliation à l'association.
- ❑ Les activités de recrutement de nouveaux membres par l'association et par les membres ont été très fructueuses.
- ❑ Des Young Talents CFF, Career Starters et Trainees, principalement diplômés des hautes écoles spécialisées et des hautes écoles, ont été recrutés.

1.4 Recrutement de nouveaux membres

1.4.1 Recrutement par les membres

Encouragée par l'augmentation réjouissante du nombre de nouvelles adhésions en début d'année, l'ACTP souhaite poursuivre sur cette lancée afin d'élargir le cercle de ses membres en 2025. Dans le cadre de la campagne de parrainage «Les membres recrutent des membres!», tout le monde est récompensé: la personne qui recrute reçoit une prime pour son soutien et la personne recrutée bénéficie des nombreux avantages d'une adhésion à l'ACTP.



Globalement, il s'agit donc d'une situation «gagnant-gagnant»! Afin de faciliter le recrutement, nous mettons également des vidéos à disposition.

Nous avons poursuivi le recrutement en présentiel en 2025: au sein du groupe cible entrant en ligne de compte pour une adhésion à l'association, on note un retour au travail sur place au détriment du télétravail.

1.4.2 Accueil des nouvelles recrues des CFF

En 2025, nous avons de nouveau envoyé un courriel de bienvenue à toutes les nouvelles re-



Berne, le 09 février 2025

Bienvenue aux CFF — et à l'Association des cadres des tr

crues des CFF pour leur présenter les services de l'ACTP. Les CFF et les associations s'étaient en effet engagés à dire un mot sur les associations du personnel lors des journées d'insertion professionnelle des CFF et à relever les adresses électroniques des personnes qui souhaitaient en savoir plus pour les transmettre régulièrement aux associations.

Nous avons enregistré une légère hausse du nombre de nos membres travaillant chez BLS SA et BLS Netz AG ainsi que chez SOB, notamment en raison de fluctuations. Mais il ne s'agit que d'une petite victoire qui doit en appeler d'autres en 2026. Nous entendons en effet continuer à augmenter notre effectif auprès du BLS et du SOB.

1.4.3 Newsletters et mailings

En 2025, l'ACTP a de nouveau misé davantage sur les newsletters et les mailings personnels. Au total, nous avons envoyé

- ❑ 34 newsletters et
- ❑ 52 informations d'actualité.

Pour la première fois, des informations spécifiques à un groupe cible ont été transmises directement aux personnes susceptibles d'être intéressées, lesquelles se sont vues, dans le même temps, présenter les avantages d'une adhésion.



Berne, 12 décembre 2025

Mesures salariales CFF SA / CFF Cargo SA pour 2026

1.4.4 LinkedIn

L'ACTP est sur LinkedIn. Nos membres ont ainsi la possibilité de s'informer encore plus rapidement sur les actualités et les nouveautés de l'association.



LinkedIn est un vaste réseau professionnel proposant un contenu principalement axé sur le développement de carrières. Sur cette plate-forme se croisent avant tout des cadres supérieurs, des professionnels et des spécialistes, soit précisément le profil de nos membres.

Vous êtes nombreux à vous informer régulièrement sur ce réseau. L'ACTP se devait donc aussi d'y être représentée.

En 2025, notre canal LinkedIn comptait 1076 followers actifs.

1.5 L'ACTP au Tessin – Construire l'avenir ensemble

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



Pour répondre à cette question, une réunion d'information a été organisée le 6 novembre 2025 à Bellinzone. Cet événement, qui s'est tenu au Tessin, a attiré un public nombreux, témoignant du vif intérêt pour les échanges dans le domaine des transports publics au-delà des frontières linguistiques et régionales. Les discussions ouvertes et animées ont permis de recueillir de précieuses idées pour le développement de l'association.

Cette visite souligne l'importance de la présence régionale et du réseau national au sein de l'ACTP.

1.5.1 Développement du site web de l'ACTP

L'ACTP est active à l'échelle nationale et représente également des membres et des personnes intéressées issus de la partie italophone de la Suisse (Tessin). Actuellement, le site web étant disponible uniquement en allemand et en français,

les italophones rencontrent des difficultés pour s'informer et adhérer.

Mise en œuvre en 2026

Traduction d'environ cinq pages-clés très utiles pour les membres:

1. Devenir membre/Qualité de membre
2. Prestations – Conseil juridique/Protection juridique
3. Qui est l'ACTP? (version courte), y c. les statuts de l'ACTP
4. Contact
5. Région Nord-Ouest, Suisse centrale et Tessin; régions italophones: Svizzera Nord-Ovest – Svizzera Centrale e Ticino

Nous n'entendons pas traduire l'intégralité du site, mais seulement une partie ciblée sur les principaux contenus pour les utilisatrices et les utilisateurs.

1.6 Coopération avec le Trainee Alumni Club (TAC) des CFF

En 2025, la coopération avec le Trainee Alumni Club (TAC) des CFF a été reconduite en vue d'attirer plus particulièrement le groupe cible «Nouvelles recrues jeunes et bien formées» à l'ACTP et d'en élargir considérablement la portée.

2 Réseau et manifestations

Nous avons renoué avec la réalisation de nos manifestations nationales, AD et rencontres des retraités. Les groupes régionaux ont par ailleurs organisé diverses rencontres qui ont rencontré un vif succès.

Aperçu des manifestations réalisées (liste non exhaustive):

- ❑ **Manifestation CH 1/2025** du 4 mars 2025: «Marché Voyageurs: voici comment inciter nos clientes et clients à monter à bord» avec Véronique Stephan, membre de la Direction du groupe, responsable Marché Voyageurs CFF.
- ❑ **Manifestation AD 2025** du 4 juin 2025: «Les défis de la gestion de la flotte des véhicules ferroviaires de CFF Infrastructure» avec Michel Godinat, responsable Achats, Supply Chain et production chez CFF Infrastructure.

- ❑ **Manifestation CH 2/2025** du 23 octobre 2025: «Les défis d'Alstom en tant que fournisseur mondial en Suisse» avec Jeannine Pilloud, présidente du conseil d'administration d'Alstom Suisse SA.
- ❑ La **13^e rencontre des retraités 2025**, qui a eu lieu le 10 septembre 2025, a une nouvelle fois enthousiasmé les membres retraités de l'ACTP. Avec la croisière sur le lac de Thoune, au cœur des montagnes de l'Oberland bernois, ils ont vécu une expérience inoubliable. Pendant cette croisière entre Thoune et Interlaken, nous avons pu nous délecter de délices culinaires tout en admirant les montagnes environnantes et les châteaux qui bordent les rives.
- ❑ Nous avons également organisé à nouveau divers déjeuners et de nombreuses manifestations régionales.

3 Prestations pour les membres

La coopération avec Employés Suisse, qui assure une partie des prestations dont bénéficient les membres, a de nouveau été très satisfaisante.

D'autres modifications du site web ont également été menées à bien en 2025.

3.1 Prestations pour les membres de l'ACTP

- ❑ Conseil et assistance juridique gratuits sur toutes les questions relevant du droit du travail
- ❑ Conseil juridique gratuit sur toutes les questions relatives aux assurances sociales
- ❑ Protection juridique circulation et privée à prix réduit pour toute la famille (à souscrire à part)
- ❑ Offres de réduction valables auprès de caisses maladie et de compagnies d'assurances
- ❑ Offres de réduction applicables aux produits bancaires
- ❑ Réductions sur l'achat de magazines
- ❑ Réduction à l'achat de véhicules Volvo, Ford et Audi

Notre offre de prestations actuelle est présentée sur notre site Internet à l'adresse <https://www.kvoev-actp.ch/fr/prestations/>.

3.2 Nouvelles offres en 2025

3.2.1 Offre pour devenir contributeur de CFF Historic

Découvrez l'histoire fascinante des CFF. En devenant contributeur, vous soutenez la préservation du patrimoine historique des CFF. Devenez contributeur et profitez davantage exclusifs:

- ❑ L'indicateur gratuitement à domicile

- ❑ Magazine CFF Historic trois fois par an
- ❑ 10% de réduction sur les articles de la boutique
- ❑ 10% de réduction sur des voyages découvertes et des manifestations
- ❑ Attestation de don

En tant que membre de l'ACTP, vous pouvez devenir contributeur pour un tarif réduit de CHF 80.- au lieu de CHF 100.- par an. Saisissez le code de réduction «ACTP-20%» pour bénéficier d'une réduction de 20%.

<https://www.kvoev-actp.ch/fr/prestations/cff-historic/>



3.2.2 Chocorange

Chocorange, entreprise gourmande pour les amateurs de chocolat, vous propose une expérience gustative exceptionnelle avec des créations artisanales.

Fabriquées à la main à partir du meilleur chocolat par notre membre Béat-Henri Alber, ces créations chocolatées sont façonnées avec soin, dans le respect de valeurs qui nous sont chères, comme la qualité et l'origine des ingrédients.

Les membres de l'ACTP bénéficient d'une remise de 10% sur les prix affichés.

<https://www.kvoev-actp.ch/fr/prestations/chocorange/>



4 Partenariat social

4.1 Prolongation des conventions collectives de travail CFF jusqu'à la fin 2028, négociations BAR chez PP ZFR, KB et Cleaning.

Les conventions collectives de travail existantes (CCT) des CFF et de CFF Cargo Suisse sont prolongées jusqu'à la fin 2028.

Les CFF continuent ainsi d'offrir à leur personnel des conditions d'emploi intéressantes et compétitives, ce qui répond à un souhait majeur du groupe et de la communauté de négociation. Eu égard à la situation complexe sur le marché du travail et aux défis financiers actuels, les CFF et la communauté de négociation reprendront les négociations début 2025. Il s'agira notamment de poursuivre le développement des réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR).

4.2 Résultat des négociations salariales pour 2026 avec CFF SA/CFF Cargo SA

4.2.1 CONTRATS CO

- ❑ NH 1: mise à disposition de 1,0% de la masse salariale CO pour des mesures salariales individuelles.
- ❑ NH 2: mise à disposition de 1,0% de la masse salariale CO pour des mesures salariales individuelles.
- ❑ Adaptation des facilités de voyage pour le personnel (règlement concernant les cadres du niveau hiérarchique 2, annexe 2, chapitre 1): la formulation du droit aux facilités de voyage du personnel pour les membres de la famille a été précisée: les personnes vivant dans le cadre d'un partenariat enregistré et les concubins résidant sous le même toit sont désormais assimilés à des conjoints. Le droit des enfants reste inchangé.
- ❑ Calcul de la prime liée aux résultats en cas de départ (règlement concernant les cadres du niveau hiérarchique 2, annexe 1, chapitre 3): jusqu'ici, la prime liée aux résultats en cas de départ était calculée un peu différemment selon le niveau hiérarchique CO. Le nouveau règlement de calcul harmonisé garantit une détermination uniforme de la prime en cas de dates de départ différentes pour les deux niveaux hiérarchiques.
- ❑ Réglementation complémentaire pour les frais de représentation et d'entretien des contacts, et précision de la gestion des allocations forfaitaires pour frais (instruction sur le remboursement des frais CO NH 2, K 143.3, ch. 6 et 7.1): le traitement de la délimitation des coûts pour les personnes accompagnantes a été précisée.

4.2.2 Conventions collectives de travail CCT

Les CFF ont convenu avec la communauté de négociation des mesures salariales suivantes pour 2026, lesquelles s'appliquent collaborateurs de CFF SA et de CFF Cargo SA, signataires de la CCT.

- ❑ 1,5% pour des mesures salariales individuelles visant à faire évoluer les salaires conformément au système salarial.

Au total, les mesures salariales représentent 1,5% de la masse salariale pour l'année 2026.

4.3 Autres accords sur les salaires

4.3.1 SBB Cargo International SA

Le contexte économique reste difficile pour le secteur du fret ferroviaire. La conjoncture toujours morose en Europe, le recul des volumes de transport ainsi que la forte pression sur les coûts obligent SBB Cargo International SA à mettre systématiquement l'accent sur l'efficacité et le contrôle des coûts. Ces derniers mois, divers ajustements structurels ont été réalisés afin de préserver notre compétitivité et de garantir la stabilité à long terme de l'entreprise.

Malgré ces conditions difficiles, nous tenons à saluer le grand engagement et la loyauté de nos collaboratrices et collaborateurs. L'année 2025 a été marquée par des changements profonds, et la contribution de chacune et chacun a été déterminante pour parvenir à surmonter les difficultés.

Mesures en 2026

Pour l'année 2026, nous avons obtenu avec les partenaires sociaux le résultat suivant:

- ❑ Tous les collaborateurs, qu'ils soient soumis à la CCT ou au CO, bénéficieront d'un jour de congé supplémentaire à titre unique.
- ❑ Cette mesure vise à leur apporter un soutien ciblé et à renforcer l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée.
- ❑ Tous les collaborateurs soumis à la notation du temps de travail bénéficieront en outre du temps de compensation nécessaire pour prendre l'un des cinq jours de pont définis.

4.3.2 login

Les salaires augmenteront au total de 1,1% au 1^{er} mai 2026. Cette hausse comprend une revalorisation générale des salaires de 0,3% et des augmentations individuelles de 0,8%.

- ❑ Le seuil supérieur des plages salariales sera relevé de 0,3%.

5 ETC – entreprises de transport concessionnaires

5.1 BLS SA

Les négociations salariales ont été conclues dans un contexte difficile. Les mesures convenues représentent au total 1,5% de la masse salariale et se composent des trois éléments suivants.

- ❑ Revalorisation générale des salaires au 1^{er} avril 2026. Le personnel du BLS bénéficiera d'une augmentation de salaire générale de 0,2%. Cette mesure vise à préserver le pouvoir d'achat.
- ❑ Prime de reconnaissance en décembre 2025: une prime de reconnaissance unique de 0,4% (soit CHF 400.– pour un poste à temps plein) sera versée à l'ensemble du personnel. Le BLS témoigne ainsi de sa reconnaissance pour l'engagement sans faille de son personnel dans le contexte difficile actuel.
- ❑ Adaptations du système salarial au 1^{er} avril 2026: la hausse supplémentaire de 0,9% résulte du système salarial au titre de l'adaptation des parts liées à l'expérience et à la prestation, des changements de fonction ou des augmentations salariales systématiques du personnel des locomotives.

Au total, l'enveloppe globale s'élève à 1,5%, dont 1,1% intégré durablement dans les salaires.

Cadres et spécialistes hors CCT

Les plages salariales sont relevées de 0,2%. Cette hausse renforce le potentiel au sein de la plage de salaire, mais ne donne pas droit à une augmentation générale des salaires.

Au total, 1,1% de la masse salariale est alloué aux augmentations individuelles. La gestion financière est définie lors des négociations salariales et relève de la responsabilité du supérieur hiérarchique dans le cadre du budget alloué.

Prime de reconnaissance de CHF 400.– versée avec le salaire de décembre 2025 (pour un emploi à temps plein).

Personnel avec salaire horaire ou mensuel (seconde formation, stagiaires, seniors, etc.)

- ❑ Augmentation générale des salaires de 0,2% dès le 1^{er} avril 2026.
- ❑ Prime de reconnaissance de CHF 400.– versée avec le salaire de décembre 2025 (pour un emploi à temps plein).

5.2 Südostbahn

Augmentation de la masse salariale de 1,25%, dont 0,7% pour la mise en œuvre du système salarial. De plus, la masse salariale augmente de 0,33% pour les collaborateurs qui ont changé de fonction et qui bénéficient de mesures de soutien. Une prime unique de CHF 250.– est également versée pour un taux d'occupation de 100% ou équivalent.

5.3 Chemins de fer rhétiques

Augmentation individuelle de 1,2% dans le cadre du système salarial, prime de reconnaissance de CHF 500.– pour les taux d'occupation compris entre 51 et 100%, de CHF 250.– pour les taux d'occupation compris entre 21 et 50%, et de CHF 100.– pour les autres.

5.4 Appenzeller Bahnen

1% pour les augmentations de salaire individuelles et prime de CHF 300.– pour tous, quel que soit le taux d'occupation.

5.5 Matterhorn Gotthard Bahn (MGB)

1,2% de la masse salariale pour les augmentations individuelles, prime unique de CHF 500.– bruts pour un taux d'occupation supérieur à 50%, et de CHF 250.– pour un taux d'occupation inférieur ou égal à 50%; revalorisation de l'allocation pour travail du dimanche de CHF 11.– à CHF 12.– par heure, augmentation de l'allocation pour travail de nuit de CHF 6,70.– à CHF 7,00.– par heure.

5.6 Personnel de la Confédération

L'automne salarial pour l'administration fédérale et le domaine des EPF se termine sur une déception: le Parlement limite les mesures salariales à 0,1%. Le personnel de la Confédération et du domaine des EPF n'obtient donc pas la compensation complète du renchérissement.

6 Caisse de pensions CFF

6.1 Rémunération des intérêts 2025

Les résultats des placements ont été positifs en 2025. Il en résulte une évolution satisfaisante des indicateurs financiers de la Caisse de pensions CFF (CP CFF).

Le conseil de fondation de la CP CFF a décidé de partager ce succès avec les assurés actifs et les personnes à la retraite.

6.1.1 Assurés actifs

Le capital a été rémunéré à 2,5%.

Les avoirs de vieillesse des assurés actifs ont été rémunérés à 2,5% en 2025. Cette rémunération est supérieure de 1,25% au taux de rémunération minimal légal de 1,25% fixé par le Conseil fédéral. Les flux de capitaux (prestations de sortie, départs à la retraite en cours d'année, etc.) seront rémunérés à un taux de 1,25% en 2026.

Modifications concernant le nouveau règlement de prévoyance dès le 1^{er} janvier 2026

Le règlement de prévoyance adapté entre en vigueur dès le 1^{er} janvier 2026. La principale modification, qui concerne la pension transitoire, est une nouveauté réjouissante. Le peuple suisse a accepté en 2024 l'introduction d'une 13^e rente AVS. À la suite de cette décision, le conseil de fondation a décidé d'augmenter en conséquence la pension transitoire de la CP CFF. À partir du 1^{er} janvier 2026, la pension transitoire correspond à 90% de la rente AVS maximale, y c. la 13^e rente. Le montant mensuel maximal s'élève donc désormais à CHF 2457.-. Le versement de la pension transitoire continuera de s'effectuer mensuellement en douze rentes. La contribution complémentaire sera répartie de manière égale sur les versements mensuels, contrairement à l'AVS, où il y aura désormais 13 rentes par an. Ces modifications sont déjà prises en compte dans les calculs effectués sur le portail des assurés myPK.

Important: cette modification ne concerne que les pensions transitoires qui débutent au 1^{er} janvier 2026. Les pensions transitoires déjà en cours restent inchangées. Le nouveau règlement de prévoyance n'entraîne aucune modification pour les rentes déjà en cours.

Rémunération des intérêts 2026, renonciation à un versement supplémentaire pour les retraites

Le résultat généré sur les marchés de placement devrait être à nouveau positif en 2025. Le conseil de fondation a donc décidé de rémunérer le capital des assurés actifs à un taux de 2,5%, soit 1,25% de plus que le taux de rémunération minimal légal fixé par le Conseil fédéral. Les flux de capitaux (prestations de sortie, départs à la retraite en cours d'année, etc.) seront rémunérés à un taux de 1,25% en 2026.

Changement important pour 2026: ce taux d'intérêt en cours d'année ne s'appliquera plus qu'aux assurés qui quittent la CP CFF au cours de l'année. Pour tous les autres assurés, les flux de capitaux en cours d'année seront désormais rémunérés au taux d'intérêt fixé par le conseil de fondation à la fin de l'année pour l'ensemble du capital. Cela concerne en particulier les assurés qui effectuent un rachat dans la CP CFF: ils bénéficient dès l'année du rachat d'une éventuelle rémunération supplémentaire.

6.1.2 Personnes retraitées

Les personnes retraitées ne percevront 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 pensions en cours, la CP CFF effectue pareils versements supplémentaires uniques aux retraités uniquement en cas de renchérissement. En 2025, le renchérissement était proche de zéro, raison pour laquelle il n'y a pas de versement supplémentaire pour cette année-là.

7 Divers

7.1 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.

7.2 Le SOB obtient l'accord pour le test d'assistance à la conduite automatisée sur le service de ligne

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

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

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

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

Contexte

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

7.3 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.

7.4 Reto Liechti, nouveau responsable Production Voyageurs

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



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

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

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

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

8 Remerciement

Je tiens ici à adresser mes sincères remerciements aux membres du Comité central, aux délégués élus par les groupes régionaux, aux collaborateurs des Employés CH ainsi qu'à tous les représentants de l'association des cadres au sein des différentes instances, pour leur engagement sans faille, qui ne va pas de soi, pour le travail accompli et pour l'excellente collaboration.

Je tiens également à remercier chaleureusement nos membres qui s'investissent sans relâche pour promouvoir l'Association des cadres des transports publics ACTP et mettre en avant les avantages d'une adhésion. Continuez dans cette voie : un grand nombre de membres est essentiel pour une ACTP forte ! Merci !



Markus Spühler
Président

Association des cadres des transports publics ACTP

markus.spuehler@kvoev-actp.ch

9 Autres actualités sur les transports publics en 2025

9.1 Décision importante pour le fret ferroviaire et la navigation sur le Rhin

Le 21 mars 2025, le Conseil national et le Conseil des États ont accepté la révision de la loi sur le transport de marchandises lors du vote final. L'adoption de ces modifications légales a permis de définir des orientations importantes pour renforcer le trafic marchandises ferroviaire et la navigation sur le Rhin. À l'avenir, la Confédération entend notamment encourager davantage la modernisation technologique du trafic marchandises ferroviaire et prévoit d'accorder un soutien financier en faveur de l'introduction de l'attelage automatique numérique pour les véhicules utilisés dans le transport de marchandises sur le rail. En parallèle, le trafic par wagons complets isolés (TPWCI) doit être indemnisé durant une période limitée. Les offres de trafic marchandises ferroviaire commandées par les cantons continueront à bénéficier d'un soutien de la Confédération, qui sera plus élevé que celui octroyé jusqu'à présent. En outre, la Confédération veut créer des incitations supplémentaires pour que le transport de marchandises soit transféré vers le rail en versant des contributions de transbordement et de chargement par wagon chargé transporté. L'UTP a accompagné le projet de près et applaudit les résultats.

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

- ❑ **Crédit d'engagement pour l'introduction de l'attelage automatique numérique dans le transport de marchandises sur rail:** un crédit d'engagement de 180 millions de francs a été approuvé pour les années 2027 à 2032 pour des contributions à fonds perdu destinées à l'introduction de l'attelage automatique numérique dans le transport de marchandises sur rail.
- ❑ **Crédit d'engagement pour financer la modernisation et la maintenance du TPWCI:** 260 millions de francs ont été accordés pour des contributions d'investissement et des indemnités destinées à des offres et prestations du TPWCI pour les années 2026 à 2029. Les indemnités et contributions d'investissement servent par exemple à assurer la stabilité de l'offre pendant la période de subvention et à permettre que les prestations convenues soient fournies en couvrant leurs coûts. Dans ce contexte, il faut garantir l'exclusion de subventions croisées de domaines qui ne donnent aucun droit à des indemnités, et donc de distorsions de concurrence. L'encouragement du TPWCI est limité à huit ans.
- ❑ **Crédit d'engagement pour l'indemnisation de l'offre de transport de marchandises sur rail commandée:** 40 millions de francs ont été accordés pour les années 2026 à 2029 en vue de l'indemnisation de coûts non couverts de l'offre de transport de marchandises sur rail commandée. Ainsi, la Confédération a considérablement augmenté les contributions qui étaient déjà versées pour les commandes des cantons.

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

Un engagement fort de l'UTP pour la révision

L'UTP s'est fortement engagée pour la révision de la loi sur le transport de marchandises et salue les décisions prises par le Parlement, qui permettent un transport de marchandises à la fois pérenne et durable.

9.2 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.



9.3 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, 4e voie
- ❑ Aménagement de la ligne Zofingue–Lenzburg
- ❑ 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

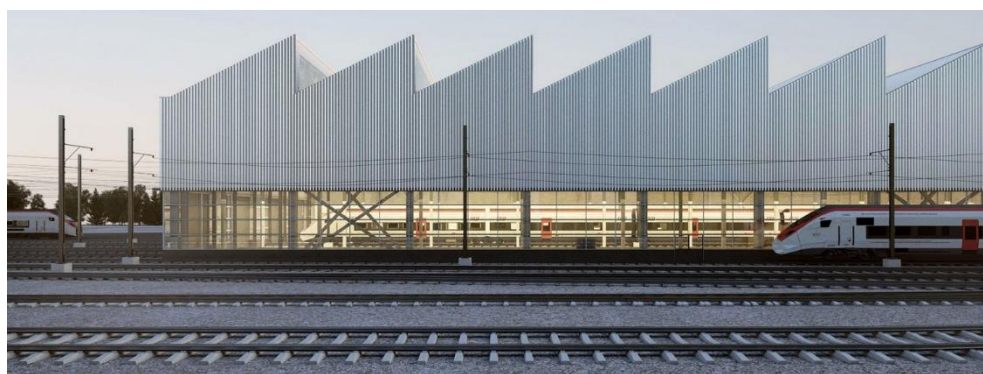
Projets reportés après 2045

- ❑ 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.

9.4 NSIF: les nouveaux ateliers CFF à Arbedo-Castione

Les nouveaux ateliers industriels ferroviaires NSIF remplaceront les actuels ateliers CFF de Bellinzone. Ils proposeront 360 postes à temps plein et 80 places d'apprentissage. Les CFF, le canton du Tessin, la ville de Bellinzone et la Confédération investissent dans ce projet un total de



Nouveaux ateliers CFF à Arbedo-Castione. Source: CFF

755 millions de francs. La mise en service est prévue pour la mi-2028. Les nouveaux ateliers réaliseront principalement des activités de maintenance légère et lourde des nouvelles rames automotrices (Giruno, ETR et Flirt

TILO), auxquelles s'ajouteront de plus en plus de travaux électromécaniques et un degré élevé de numérisation. Avec leur toit végétalisé équipé de panneaux solaires et l'absence de combustibles fossiles, les nouveaux ateliers miseront résolument sur la durabilité. Ils s'étendront sur une superficie totale de 150 000 m². Le bâtiment occupera à lui seul 40 000 m², soit l'équivalent de huit terrains de football.

Premiers travaux en cours

Le coup d'envoi des premiers travaux a été donné en juin 2025 avec, entre autres, la mise en place du chantier, les travaux d'excavation pour les sous-sols et les fondations, ainsi que la préparation de la partie souterraine de la future installation de lavage des trains. Les premiers travaux de bétonnage suivront ces prochains mois.

Le transfert progressif des actuels ateliers de Bellinzona vers les NSIF aura lieu après la réception prévue de l'ouvrage en juin 2028.

État d'avancement des travaux pour l'infrastructure ferroviaire et l'équipement

Les travaux préparatoires ont débuté en 2023, avec l'installation de deux aiguilles provisoires sur la ligne principale et la construction de passages pour la nouvelle infrastructure sous la ligne principale. La préparation partielle du site du projet a été réalisée et un nouveau bâtiment ferroviaire a été construit et installé. Celui-ci abritera la nouvelle installation de commande du trafic ferroviaire dotée de la technologie ETCS Level 2. Le faisceau de voies 600 a été mis en service début décembre 2024. Il permet de détourner les trains en provenance du nord et à destination de la centrale de distribution Coop, et ainsi de désengorger la gare de Castione-Arbedo. Les travaux d'adaptation complets de l'infrastructure ferroviaire sur place vont ainsi pouvoir commencer. Ils se poursuivront jusqu'à la mise en service des NSIF. Début 2025, les travaux pour les faisceaux de voies près des nouveaux ateliers ont débuté et la compensation écologique a été réalisée.

9.5 Rapport sur l'état du réseau ferroviaire suisse

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

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

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

Itinéraires alternatifs disponibles dans la plupart des cas

Globalement, le rapport du Conseil fédéral donne une bonne note au réseau ferroviaire suisse. Le niveau de redondance est élevé; en cas d'interruption du trafic, la clientèle dispose la plupart du temps d'itinéraires alternatifs. Cela s'est notamment vérifié à l'été 2023 après l'accident dans

le tunnel de base du Gothard ou encore en mai 2024 après les intempéries ayant fortement endommagé le réseau ferroviaire entre Yverdon-les-Bains et Lausanne. Dans ces deux cas, il a été possible de détourner le trafic sans problème majeur.

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

Des aménagements sont prévus

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

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