

Association des cadres des trans- ports publics



**Édition spéciale : le nouveau Comité cen-
tral se présente**

Crédibles
Attrayants
Collégiaux
Réseautés

Vos interlocuteurs à l'ACTP

Renseignements et informations

Siège administratif
Tel. 079 474 22 11
info@kvoev-actp.ch



Conseils juridiques
Tel. 062 836 00 00
info@cooprecht.ch



Comité central de l'ACTP

Président
Thomas Wieland
thomas.wieland@kvoev-actp.ch



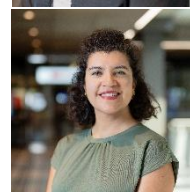
Vice-présidente
Bettina Fuchs
bettina.fuchs@kvoev-actp.ch



Vice-président
Markus Geist
markus.geist@kvoev-actp.ch



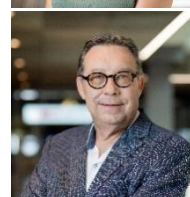
Marketing, comm., PR
Melissa White
melissa.white@kvoev-actp.ch



Partenariat social, administration et protection juridique
Markus Spühler
markus.spuehler@kvoev-actp.ch



Finances
Heinz Inderbitzin
heinz.inderbitzin@bluewin.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@kvoev-actp.ch



Zurich / Suisse occidentale
Thomas Wieland
thomas.wieland@kvoev-actp.ch



Chères et chers collègues,



C'est avec beaucoup de joie et de respect que j'ai pris la succession de Markus Spühler à la présidence de l'ACTP le 10 juin 2026. L'Association des cadres des transports publics tient sa force des nombreux membres animés d'une véritable vocation, qui ont œuvré et œuvrent à son service, avec passion, fiabilité et clairvoyance. Aujourd'hui, je tiens à remercier chaleureusement Markus Spühler, président, pour son formidable travail, Hans Schwab, vice-président, et Heinz Wiggenhauser, responsable Marketing et communication. Ils ont marqué l'ACTP de leur empreinte, lui ont donné de la visibilité et en ont fait le porte-voix des cadres des transports publics.

La nouvelle équipe composée de Bettina Fuchs et Markus Geist à la vice-présidence, Melissa White, responsable Marketing et communication, et Markus Spühler, responsable Partenariat social et administration, est prête à relever les défis de demain. Nous restons proches de nos membres, favorables à un partenariat social dynamique et bien connectés au sein de la branche. L'ACTP défend vos intérêts, vous conseille et vous informe, vous offre une protection juridique, une plateforme d'échanges et des avantages exclusifs.

Je me réjouis de la collaboration, du dialogue et des nouvelles perspectives qui en résulteront. Vous trouverez des informations complémentaires sur le nouveau comité central dans ce bulletin.

L'union fait la force.

Meilleures salutations

Thomas Wieland

Dans ce bulletin

1. Une nouvelle direction pour relever les défis de demain – le Comité central se présente.	5
2. Prochaines manifestations d'information et de réseautage	14
3. La campagne « Les membres parrainent des membres » a été un vrai succès – merci à vous ! 15	
4. Évolution du trafic en 2025 : Hupac s'affirme dans un environnement difficile – les volumes augmentent.....	16
5. « MehrSpur Zürich-Winterthur » : début des travaux de construction dans le cadre de ce projet d'ampleur	18
6. Les CFF planifient un nouveau centre d'entretien pour le RER zurichois à la gare marchandises de Schaffhouse	21
7. La gare de La Verrerie fait peau neuve	23
8. Résultat 2025 du BLS : forte fréquentation et hausse des coûts	25
9. Exercice 2025 : le SOB poursuit sur la voie de la croissance	27
10. Atouts de la nouvelle locomotive CFF de Stadler Rail	29
11. Le Conseil fédéral prolonge le soutien du fret ferroviaire transalpin	30
12. Transports '45 : ouverture de la consultation	31
13. Le Conseil fédéral octroie la concession d'infrastructure pour le m3 lausannois	33
14. Offres de nos partenaires Audi (prolongé) et Volvo réservées aux membres	34
15. Mentions légales et des informations importantes.....	35
ACTP – Ton compagnon de route dans les transports publics.....	36

1. Une nouvelle direction pour relever les défis de demain – le Comité central se présente.

Une nouvelle direction a été élue sur proposition du Comité central dans le cadre de la 26^e Assemblée des délégués de l'ACTP qui s'est tenue le 10 juin 2026 à Berne. Une étape rendue nécessaire par la décision de Markus Spühler de ne plus se représenter au terme de longues années passées à la présidence de l'ACTP. Thomas Wieland prend la relève.

Hans Schwab, vice-président, et Heinz Wiggenhauser, responsable Marketing et communication, ont également choisi de passer le flambeau. Ils continueront toutefois d'apporter leur soutien à l'ACTP jusqu'à 2027 dans le cadre de missions particulières.

Bettina Fuchs et Markus Geist assument donc désormais la vice-présidence, tandis que Melissa White prend en charge le marketing et la communication.

Portrait : les membres du Comité central se présentent

Thomas Wieland, président



Je suis très heureux d'avoir été élu président de l'Association des cadres des transports publics (ACTP). Avec le nouveau Comité central, nous comptons défendre avec beaucoup de dévouement les intérêts de nos membres. L'ACTP prône un partenariat social solide, fournit des prestations de qualité à ses membres et met à leur disposition un réseau aussi efficace que précieux dans la branche des transports publics.

Cela fait maintenant 36 ans que je travaille avec passion dans les transports publics. J'ai tout d'abord suivi une formation d'agent du mouvement, puis endossé les rôles de chef-circulation au poste directeur de Zurich ainsi que de régulateur CGT et CE; j'ai travaillé à la planification du réseau et à la gestion des améliorations chez CFF Cargo, été Product Owner Flux et auteur Bases de la planification de l'horaire, avant de prendre mes fonctions actuelles de répondant technique Analyse et traitement ultérieur chez CFF Infrastructure Horaire et exploitation.

Durant mes loisirs, j'aime faire de la randonnée dans la région de Prättigau, manger (thaïlandais) à la Bahnhofli Saas dans cette même région et faire du ski sur les pistes ensoleillées.

Bettina Fuchs, vice-présidente

Je suis très heureuse d'avoir pris mes fonctions de vice-présidente le 1^{er} juillet. Aux côtés du président et du Comité central, j'entends m'engager pour défendre les intérêts de nos membres.

Pour moi, l'ACTP est synonyme d'un partenariat social solide, d'un dialogue ouvert et d'un réseau précieux au sein de la branche des transports publics.

J'accorde une importance particulière à des conditions de travail équitables, à une culture de la direction basée sur l'estime ainsi qu'à la promotion d'échanges ouverts et constructifs entre les cadres et les employés. Je souhaite contribuer à ce que les transports publics restent un employeur attrayant, tourné vers l'avenir, et permettant à chacune et chacun de déployer son potentiel et de s'impliquer durablement.

Je travaille aux CFF depuis 18 ans. J'ai commencé ma carrière au service de vente interne de P-OP au sein de Key Account Management où je vendais des prestations CFF à des tiers. J'ai ensuite rejoint Intervention (I-B), le service de secours local des CFF, comme cheffe d'équipe et cheffe de rayon suppléante pendant dix ans.

Actuellement, je travaille chez CFF Télécom où j'exerce la fonction de Cheffe de centre Engineering.

Je puise mon énergie dans la pratique de la course à pied, de la natation, de la randonnée et du vélo. J'aime également passer du temps avec des ami-e-s, voyager pour découvrir de nouveaux lieux et partager de bons moments avec les personnes qui me sont chères.



Markus Geist, vice-président



Je suis très honoré d'assurer la vice-présence de l'ACTP depuis le 1^{er} juillet.

Les cadres apportent une contribution décisive au bon fonctionnement et au développement des transports publics. Pourtant, leurs besoins spécifiques et les défis auxquels ils sont confrontés sont facilement relégués au second plan, tant dans leur quotidien professionnel que dans le dialogue avec les partenaires sociaux.

J'entends faire en sorte que leurs préoccupations restent visibles, que leur rôle soit reconnu et que l'ACTP leur offre une représentation forte, compétente et fiable. Avec mes collègues du Comité central, je souhaite jeter des ponts, promouvoir des solutions et renforcer durablement la position des cadres au sein des transports publics.

Je travaille dans la mobilité depuis 35 ans, avec une brève incursion dans le domaine des techniques médicales. Je suis chef de service aux CFF depuis 16 ans, d'abord chez Voyageurs et depuis six ans chez Infrastructure pour les acquisitions

de matériel roulant.

Parallèlement à mon activité professionnelle, j'ai siégé au conseil municipal pendant 12 ans, occupant en dernier lieu les fonctions de président de la commune de Schlosswil et de vice-président de la commune (issue de la fusion) de Grosshöchstetten. Durant mes loisirs, je m'adonne à mes passe-temps que sont le jardinage, la photographie et l'observation des oiseaux.

Melissa White, responsable Marketing et communication

Je me réjouis de mon élection au poste de responsable Marketing et communication qui m'ouvre de plus la porte du Comité central de l'Association des cadres des transports publics (ACTP).

L'ACTP se donne pour mission de défendre les intérêts de ses membres auprès des employeurs et se concentre sur les préoccupations des cadres, ainsi que de la relève, ce qui la distingue nettement d'autres associations.

Je suis particulièrement convaincue par le rôle polyvalent de l'ACTP, qui s'étend de la représentation des intérêts de ses membres dans le cadre de la négociation des conventions collectives de travail au soutien des cadres soumis à des contrats individuels de travail selon le CO. Les échanges au sein de la branche et le réseautage entre nos membres me tiennent également à cœur.

Voilà maintenant plus de 11 ans que je travaille dans les transports publics. Avant de me réorienter professionnellement et de rejoindre les CFF en 2014, j'étais employée dans le domaine de l'aviation, notamment au service des passagers de l'aéroport de Zurich. Depuis 2014, j'ai souvent changé de rôle et de fonction, passant de la circulation à la planification de l'horaire. Actuellement, je suis gestionnaire de projet pour les bases de la planification de l'horaire. Cela ne vous aura certainement pas échappé : je suis fascinée par les systèmes complexes (aviation, mais aussi chemins de fer) et les personnes qui gravitent autour. La communication est la clé de voûte de ces systèmes, et c'est par là que je veux commencer à l'ACTP !

En dehors de mon travail, je nourris une véritable passion pour le chant que je pratique volontiers à Jazzcetera, la chorale jazz de Zurich, où je fais partie de l'équipe de direction. De manière générale, je suis fan de musique. Outre le chant, j'aime beaucoup danser, que ce soit devant mon miroir, sur une piste ou dans le cadre d'un cours. Je suis souvent par monts et par vaux et quand je ne voyage pas en transports publics, on me trouve sur ma Vespa adorée ou à bord d'un avion.

Je suis heureuse d'assurer la communication autour des principales missions de l'ACTP et de contribuer à renforcer encore l'impact de l'association en coopération avec le Comité central.



Markus Spüehler, responsable Partenariat social, administration et protection juridique



Je suis très heureux d'avoir été élu responsable Partenariat social. Je souhaite mettre l'accent sur les thèmes suivants : négociations CCT, salaires, protection juridique, points soumis au CO et administration. Le suivi du partenariat social est assuré par une multitude d'instances qui disposent d'un accès direct aux informations de direction dans les différents secteurs. Le dialogue entre les employés et les employeurs permet d'amorcer des projets importants pour l'ensemble de la branche. J'entends m'engager activement en faveur de ce dialogue. Outre la négociation des contrats, l'ACTP a également une fonction de surveillance en sa qualité de partenaire social : elle vérifie l'exécution des contrats et intervient en cas de non-respect des accords. Le partenariat social commence dans les échanges, qu'ils soient formels ou informels. Ces échanges nous donnent accès à des informations sur la situation actuelle et sur les préoccupations des employés, ce qui constitue la base de négociations futures. Les cadres CO sont employés conformément aux règlements HE 1 et HE 2 dont l'ACTP ne décide pas. L'ACTP

formule des suggestions (par exemple mesures salariales, règlements, adaptations) sous la forme de recommandations. Le personnel CO ne paye pas de contribution aux frais d'application. Nous accompagnons nos membres dans tous les domaines liés à l'emploi et leur fournissons gratuitement une assistance juridique pour toute question ou tout problème relevant du droit du travail et de la sécurité sociale.

Parallèlement à mon activité professionnelle, je suis président de la commission d'histoire locale (Ortsgeschichtliche Kommission) de Zurich Wollishofen (musée local). J'aime beaucoup voyager (en Europe) et bricoler mon chemin de fer miniature à l'échelle 0. Je suis également juge du travail (assesseur/représentant des employés) pour les tribunaux de Zurich, Winterthur, Dietikon, Uster et Pfäffikon ZH.

J'ai hâte de me mettre au travail avec les autres membres du Comité central.

Heinz Inderbitzin, responsable Finances

Voilà bien un an que je suis en charge des finances de l'ACTP. Dans le cadre de mon mandat, passionnant et exigeant à la fois, il est essentiel de toujours disposer d'une vue d'ensemble des affaires en cours et de veiller à ce que le budget puisse toujours être respecté. Je dois donc me concerter avec les autres membres du Comité central, et plus précisément avec le président ou la présidente resp. le ou la responsable Marketing et communication. Bref, comme je le disais, c'est un défi tout à fait passionnant.

Je tiens également à préciser que je fais toujours le point en toute transparence sur mes activités avec à ma prédécesseur. Il serait en effet très difficile pour l'ACTP de reprendre mes tâches, notamment le paiement des factures, si j'en étais tout à coup empêché (pour des raisons de santé ou à la suite d'un accident). Je m'assure ainsi qu'une telle défaillance de ma part n'aurait pas de conséquences désagréables pour l'ACTP.

Avant mon départ à la retraite, j'ai exercé toutes sortes de fonctions, plus spécialement au sein de CFF Infrastructure. À la fin de ma carrière, je travaillais à la direction spécialisée Exploitation.

Les moments les plus passionnants ont sans aucun doute été ceux où, en tant que délégué CFF à AlpTransit, j'ai participé à l'élaboration des bases (opérationnelles) de l'axe du Saint-Gothard, ce qui m'a ensuite valu d'être détaché à 80% chez AlpTransit pendant deux ans pour la mise en service et la direction des essais depuis le centre d'exploitation Sud dans le tunnel de base du Ceneri.

Depuis que je suis à la retraite, je profite bien plus de mes petits-enfants. Par ailleurs, une fois par an, je me rends en Autriche, plus précisément à Graz, pour voir ma famille, ce qui constitue pour moi un moment important.



Nicolas Steinemann, président du groupe régional Suisse Romande/Valais



J'adhérais au VIA avant même la fusion des trois associations de cadres ayant donné naissance à l'ACTP. Je suis donc membre de l'ACTP depuis le début. En 1990, lorsque j'ai commencé aux CFF, il m'importait de constituer un réseau professionnel, comme le fait l'ACTP. Même si AlpTransit Gotthard SA a été créée avec le statut de filiale du groupe CFF (à cette époque, j'étais responsable de l'unité Courant de traction), je suis resté membre associé de l'ACTP, ce qui m'a permis d'être en contact non seulement avec les collègues des CFF, mais aussi avec ceux de l'OFT.

Depuis avril 2021, je suis de retour à la maison-mère CFF. Actuellement, je travaille dans l'unité Safety Management à Wankdorf. À la demande de Markus Spühler, j'ai décidé d'accepter un rôle actif au sein du groupe régional Suisse romande/Valais et, en octobre 2022, j'en ai pris la présidence. À mes yeux, notre association offre des prestations et une plateforme de communication importantes pour celles et ceux qui souhaitent faire carrière dans le ferroviaire. Via son programme d'événements, elle permet surtout aux cadres

d'enrichir constamment leurs connaissances pour mieux comprendre l'univers complexe des chemins de fer.

Cette fascination et cette passion pour les chemins de fer me donnent également la possibilité d'intervenir sur les thèmes du rail et de la mobilité. Par exemple, je participe régulièrement à l'émission de radio *Gare à vous* animée par Duja sur RTS Première. Depuis 2025, je donne également un cours de technique ferroviaire à la haute école spécialisée HEIG d'Yverdon-les-Bains dans le cadre d'un cursus bachelor en génie territorial.

René Knubel, président du groupe régional Plateau/Jura

J'assume la présidence du groupe régional Plateau/Jura depuis novembre 2022 et j'entends continuer à le faire avec beaucoup de joie, d'enthousiasme et d'engagement avec mes collègues du comité régional. Je considère le travail à l'ACTP et pour l'ACTP comme une activité extrêmement enrichissante, tant sur le plan professionnel que sur le plan personnel.

Parallèlement à mon activité à l'ACTP, je représente cette dernière depuis 2017 en qualité de représentant du personnel au conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF. Au terme d'une phase de consolidation assez turbulente au début du fait d'un contexte dynamique exigeant, nous avons finalement réussi, ensemble, à ramener la fondation dans des eaux plus calmes.

Ce qui m'a finalement conduit aux CFF en 2001, c'est une mission qui consistait à réaliser chez Infrastructure un programme d'automatisation de la télécommande du réseau ferroviaire (ATR) avec mon équipe d'ici à 2008 – échéance d'origine pour la mise en œuvre de ce projet. En raison du frein à l'endettement et d'autres circonstances, il a fallu étendre le plan initial, mais le gros des travaux a pu s'achever avec la construction et la mise en service des quatre centres d'exploitation. Après avoir occupé divers postes, j'ai finalement rejoint Horaire et exploitation. Je travaille avec mes collègues dans un domaine passionnant et exigeant, à savoir la gestion des demandes pour les salles de commande et les postes de travail de nos centres d'exploitation.

Durant mes loisirs et aux beaux jours, j'aime partir à la découverte de pays étrangers en camping-car avec ma femme. Par mauvais temps, je m'adonne avec passion, dès que j'en ai l'occasion, au modélisme et à d'autres activités créatives. Last, but not least : j'exerce mes fonctions, plus si nouvelles, de grand-père et je me prépare à entrer dans la troisième phase de ma vie qui débutera en août 2028 lors de mon départ à la retraite.



Ensemble, nous sommes le nouveau Comité central de l'ACTP !

Le nouveau Comité central de l'ACTP est prêt à défendre les intérêts des cadres des transports publics avec dévouement, expertise et détermination. Depuis le 10 juin 2026, la composition du Comité central est la suivante :

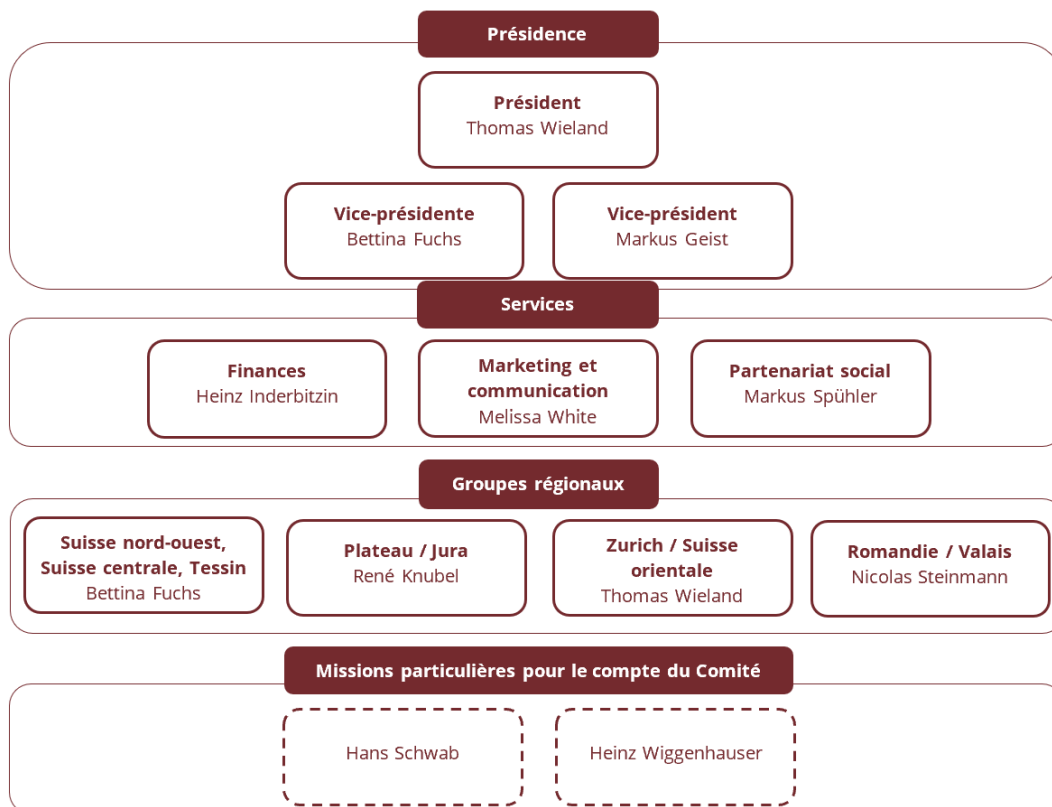


Figure 1: Le Comité central de l'ACTP à compter du 10 juin 2026.

2. Prochaines manifestations d'information et de réseautage



Rencontre des retraités de l'ACTP 2026

D'autres informations suivront.

Jeudi, 10 septembre 2026

Veuillez noter cette date dès maintenant.

[Pour en savoir plus et s'inscrire](#)



Manifestation nationale CH 2/2026

«125 ans de CIT : de Clé du Berne à AI»

avec Erik Evitmov, Dr. iur., Secrétaire général, CIT International Rail Transport Committee.

WyerPark CFF, Wylerstrasse 125, Berne.

[De plus amples informations suivront sur notre site Internet](#)

**Mardi,
20 octobre
2026** Bern,
CFF Wy-
lerPark

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.

3. La campagne « Les membres parrainent des membres » a été un vrai succès – merci à vous !

Merci beaucoup pour votre soutien ! Grâce à vous, les effectifs de notre association ont encore augmenté. Plus nous comptons de membres, plus notre association a d'influence dans les discussions et les négociations avec les partenaires sociaux.

Merci beaucoup à l'ensemble des parrains et marraines !

Grâce à votre engagement, nous avons réussi à dépasser encore une fois l'excellent résultat de l'année dernière – un grand merci à tous les parrains et marraines !

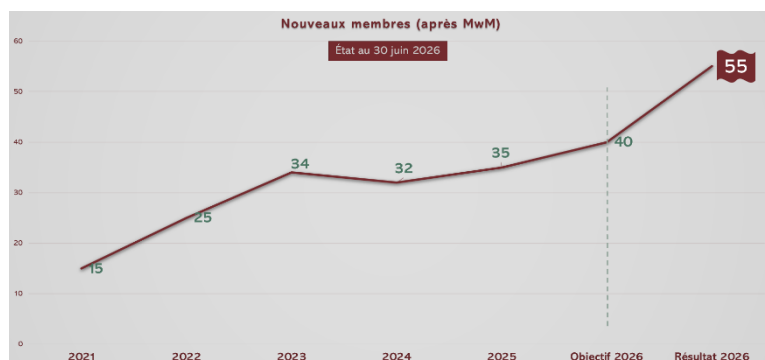
Pourquoi misons-nous sur le recrutement de nouveaux membres ?

Il est absolument indispensable de recruter de nouveaux membres. Nous devons en effet remplacer les membres qui quittent l'association. Par ailleurs, le renforcement de nos effectifs nous permet de défendre encore mieux nos intérêts auprès de nos partenaires.

L'engagement sans faille dont font preuve nos membres lors de nos campagnes de promotion souligne la force de leur soutien à notre association. Cette loyauté manifeste nous réjouit.

Évolution positive des chiffres

Il est intéressant de constater que notre action de promotion atteint chaque année de nouveaux records. L'évolution observée ces dernières années en témoigne.



Vos feed-back nous intéressent !

Nous entendons réitérer nos actions de promotion et prions donc les parrains et marraines de partager leurs impressions avec nous.

- Quels ont été vos arguments les plus convaincants ?
- Quels supports (vidéo de promotion, fiches d'informations, fiches techniques, etc.) vous ont été utiles ?
- Qu'avez-vous pensé de la surprise sucrée offerte en guise de remerciement ?
- Souhaitez-vous faire part de commentaires ou de conseils ?

Nous souhaitons également la bienvenue à tous nos nouveaux membres. Nous sommes heureux de vous compter parmi nous.



4. Évolution du trafic en 2025 : Hupac s'affirme dans un environnement difficile – les volumes augmentent



Figure 2: Un terminal de conteneurs de la société Hupac (source : Hupac).

En 2025, le groupe Hupac a transporté environ 975 000 envois routiers en trafic combiné route/rail. Cela représente une augmentation de 4,3% de son volume de trafic par rapport à l'année précédente. Hupac a su maintenir sa position de leader en transport combiné européen, en particulier sur le corridor TEN-T Rhin-Alpes. En 2025, la performance de l'infrastructure ferroviaire a de nouveau posé d'importants défis. Des chantiers, des détournements et des interdictions de voies étaient déjà à l'ordre du jour et le resteront en 2026. Hupac s'attelle à relever ces défis et investit dans des offres résilientes qu'elle met en œuvre dès 2026.

Évolution du trafic en 2025

L'année dernière, le groupe Hupac a transporté environ 975 000 envois routiers ou environ 1 853 000 EVP en trafic combiné route/rail et en transport maritime dans l'arrière-pays. Cela correspond à une augmentation de 4,3% ou d'environ 40 000 envois par rapport à l'année précédente. Dans le trafic transalpin à travers la Suisse, son cœur de métier, Hupac a enregistré une augmentation du volume (+4,5% ou +24 100 envois) malgré les restrictions liées aux chantiers, notamment grâce à la reprise de trafics sur l'axe Belgique-Italie. Sans ces trafics supplémentaires, l'évolution des volumes en trafic transalpin à travers la Suisse se serait inscrite pour la deuxième fois en recul.

Les trafics transalpins via la France et l'Autriche ont augmenté (+26,9% ou +5100 envois) alors qu'ils se trouvaient à un niveau bas. Le trafic non transalpin – continental ou maritime – a augmenté pour atteindre 390 000 envois routiers.

Des défis persistants

Cette année encore, Hupac doit faire face à l'état parfois problématique de l'infrastructure ferroviaire et aux travaux qui en découlent. Le trafic combiné est face à d'immenses défis. En Allemagne, la ligne de la vallée du Rhin sera interdite pendant deux semaines au printemps. En Italie, une interdiction de cinq semaines est prévue en été sur la ligne entre Iselle et Domodossola. À cela vient s'ajouter la ligne Troisdorf–Wiesbaden qui accueillera au second semestre un tronçon de détournement planifié de longue date.

En coopération avec ses partenaires ferroviaires, Hupac met au point des concepts de détournement robustes. Afin de pouvoir proposer des solutions compétitives pour la logistique européenne, Hupac exige pour les chantiers et les détournements que les conditions essentielles ci-après soient respectées.

- Capacités des tronçons d'évitement et de détournement : 90% au minimum
- Coordination des chantiers pour éviter la réalisation simultanée d'activités de construction et d'interdictions sur des corridors RTE-T couvrant les mêmes zones de marché
- Respect des paramètres de production en lien avec le profil, ainsi que la longueur et le poids des trains, même sur les tronçons d'évitement et de détournement et sur les tronçons de détournement avec le moins possible de kilomètres supplémentaires
- Qualité fiable de l'exploitation sur les tronçons d'évitement assurée par des mesures de maintenance préventive et une affectation permanente de personnel aux postes directeurs.

Perspectives

Concernant le trafic transalpin, Hupac continuera à s'engager fermement en faveur d'une stabilisation de la situation. Cela inclut non seulement les facteurs mentionnés pour l'Allemagne, mais aussi l'axe situé sur la rive gauche du Rhin en France. Ce dernier doit être aménagé pour donner naissance à un corridor de 4 mètres permettant à l'avenir de transférer efficacement des volumes plus importants.

Hupac investit également dans ses offres et dans ses propres infrastructures pour faire progresser le transfert modal. Depuis le début de l'année, le groupe exploite ses offres à une fréquence nettement plus élevée sur ses lignes principales Köln Nord–Busto Arsizio et Ludwigshafen–Busto Arsizio.

Hupac a pu étendre son réseau avec succès avec le terminal Barcelona Combiconnect. Hupac et l'opérateur TP Nova exploitent ce terminal via la société Combiconnect depuis le début de l'année et raccordent le marché intermodal espagnol en pleine expansion avec le reste de l'Europe.

La tendance à la baisse sur l'axe nord-sud se confirme

Hupac, qui est l'un des principaux opérateurs sur l'axe nord-sud à travers la Suisse, observe avec beaucoup de respect l'évolution du corridor transalpin en Suisse. Depuis 2021, les volumes en trafic combiné ne cessent de diminuer. Le nombre de courses en camion s'élevait à 960 000 en 2024. L'objectif de 650 000 courses en camion par an inscrit dans la Constitution est donc largement manqué. Aucun revirement de tendance n'est en vue, bien au contraire. En 2025, la situation devrait s'être encore dégradée. Les instruments de promotion du trafic combiné ayant fait leurs preuves doivent donc être maintenus. Il s'agit notamment de garantir le maintien des contributions d'exploitation destinées au trafic combiné transalpin au-delà de

l'année 2030. Les responsables politiques pourront ainsi envoyer un signal clair quant à la prévisibilité à long terme du transport combiné et alléger, au moins partiellement, la charge financière des opérateurs due aux surcoûts liés à l'état actuel des infrastructures et au non-respect des paramètres de production.

5. « MehrSpur Zürich–Winterthur » : début des travaux de construction dans le cadre de ce projet d'ampleur

Les CFF ont défini le programme de construction de ce grand projet avec les entreprises de construction mandatées. Les travaux d'aménagement des gares de Wallisellen, Dietlikon, Bassersdorf et Winterthur Töss commencent désormais. Les premiers travaux préparatoires pour le tunnel de Brütten sont également lancés. L'aménagement du réseau ferroviaire se traduira pour les voyageuses et voyageurs par davantage de trains grandes lignes et une cadence au quart d'heure pour le RER zurichois. Le début officiel des travaux (premier coup de pioche) aura lieu à l'été 2026.

En janvier 2026, les CFF ont obtenu l'autorisation de construire pour le grand projet « MehrSpur Zürich–Winterthur ». Il est question d'élargir la ligne entre Zurich et Winterthur à quatre voies sur toute sa longueur et d'éliminer le goulot d'étranglement sur l'un des tronçons les plus fréquentés de Suisse.

À l'avenir, davantage de trains directs circuleront entre Zurich et Winterthur. Ce projet est également le premier élément clé de l'extension de l'offre en trafic régional. Avec plus de 500 000 voyageuses et voyageurs par jour, le RER zurichois est un modèle de réussite. Les clientes et clients bénéficient à long terme d'une cadence au quart d'heure planifiée qui correspond à la cadence de base sur le réseau central du RER zurichois. Pour que le grand projet « MehrSpur Zürich–Winterthur » déploie tous ses effets sur l'offre de chemins de fer, il est toutefois nécessaire de procéder à d'autres aménagements de l'infrastructure dans le canton de Zurich. Aménagement à Zürich Stadelhofen, dédoublements de voies et prolongements de quais.

Le projet « MehrSpur Zürich–Winterthur » comprend plusieurs sous-projets. Les CFF ont défini le programme de construction actuel avec les entreprises de construction mandatées. Ce programme prévoit les échéances ci-après pour les principaux travaux, sous réserve de reports.

- **Tunnel de Brütten** : neuf kilomètres de long, composé de deux tubes à voie unique, entrée en action des tunneliers en 2029, à l'heure actuelle, mise en service prévue en 2037.
- **Aménagement de la gare de Wallisellen** : quais plus larges (voie 3/4 : adaptation du quai existant, voie 5/6 : construction nouvelle, axes de la voie modifiés sur les deux quais), adaptation des accès et passages souterrains, début du chantier en 2028, mise en service prévue pour fin 2032. À l'ouest de la gare, construction d'un pont à voie simple de 580 m de long. Début du chantier en 2026, mise en service prévue en 2031.
- **Aménagement de la gare de Dietlikon** : construction d'une quatrième voie, nouveaux accès aux quais, nouvelle passerelle avec ascenseurs, construction nouvelle du bâtiment de la gare. Début des travaux en 2027 pour une mise en service prévue à l'été 2032. Le passage inférieur au niveau de la Bahnhofstrasse sera reconstruit plus bas sous le tunnel de Dietlikon. Début des travaux en 2028 pour une mise en service prévue en 2031.
- **Aménagement de la gare de Bassersdorf** : nouveaux passages inférieurs et accès sans marches aux quais. Début des travaux en 2027 pour une mise en service prévue à l'été 2030. Gare de chargement temporaire pour l'évacuation des déblais du tunnel de Brütten (démantèlement de la gare de chargement prévu vers 2033).

- **Aménagement de la gare de Winterthur Töss** : nouveau passage inférieur et accès sans marches, début des travaux en 2027 pour une mise en service prévue fin 2028. Au niveau de Neumühle, pont à voie unique de 800 mètres de long au-dessus des voies existantes, début des travaux en 2027 pour une mise en service prévue en 2034.
- Diverses autres adaptations de l'infrastructure ferroviaire entre Zurich et Winterthur.

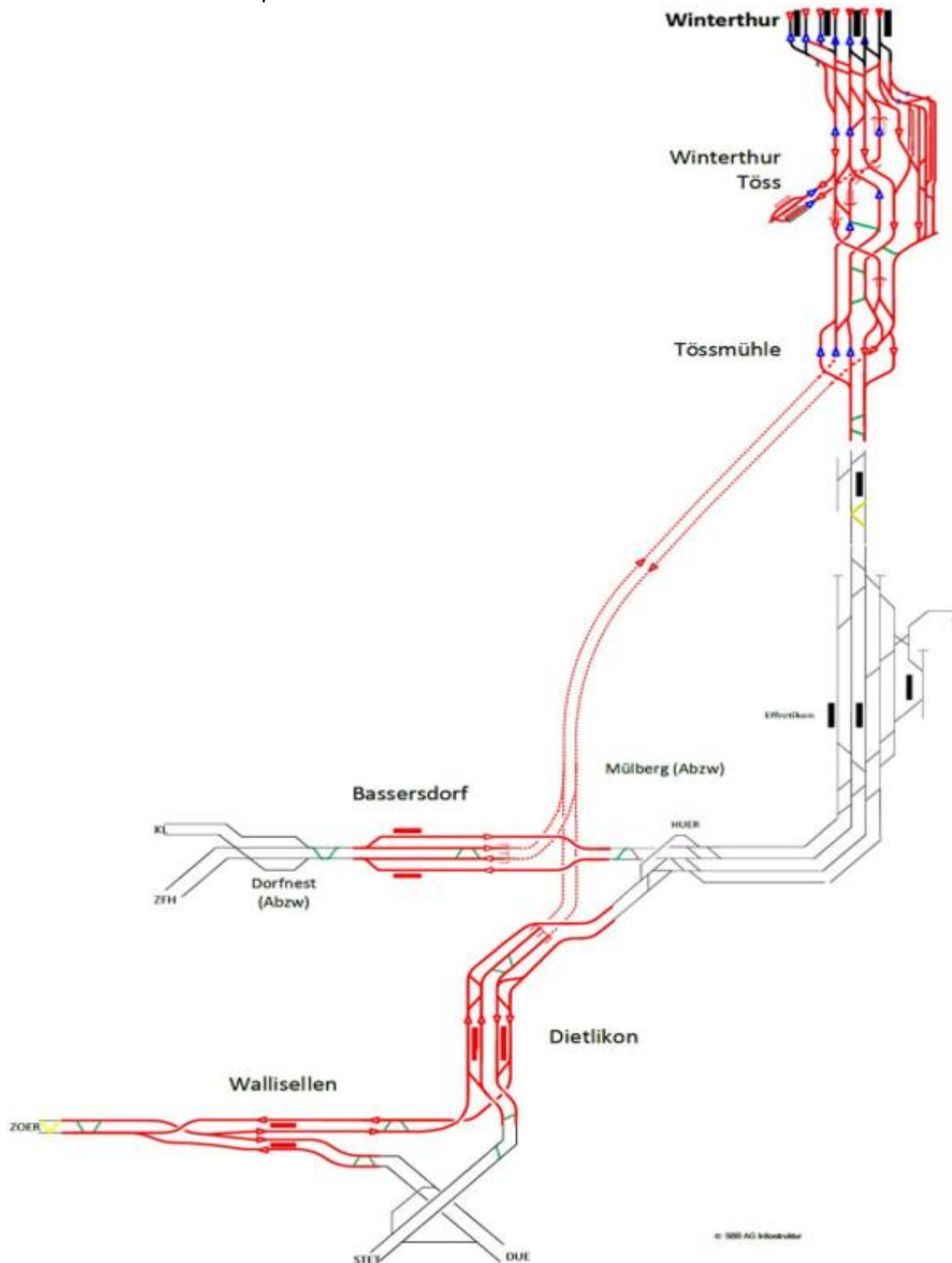


Figure 3: Concept d'exploitation du projet MSZW : les trains circulent à droite entre Wallisellen et Dietlikon (couleurs : noir=existant, vert=diagonale d'échange pour l'entretien, rouge=nouveau, jaune=démolition, source : SBB CFF FFS).

Les travaux préparatoires débutent désormais dans l'ensemble du périmètre du projet : les entreprises de construction aménagent les surfaces de chantier et d'installation, tandis que les CFF préparent la technique ferroviaire. Ces travaux durent plusieurs mois. Le premier coup de pioche officiel du projet « MehrSpur Zürich–Winterthur » sera célébré par la Confédération, le canton de Zurich et les CFF à l'été 2026. Les installations seront démantelées au terme des travaux principaux, à savoir en 2037 selon les prévisions actuelles.

Les travaux de construction occasionnent des restrictions et du bruit

Les CFF lancent des travaux sur quelque dix années à proximité des voies et sur l'un des corridors les plus empruntés du réseau ferroviaire suisse. Afin que les trains puissent circuler en journée pour notre clientèle pendant toute la durée des travaux, les CFF sont obligés de travailler de nuit, lorsque le trafic voyageur est interrompu. De nombreux sites de construction et d'installation jouxtent des zones d'habitation. Les émissions sonores des chantiers, la poussière, les transports routiers pour la logistique ou les vibrations sont inévitables la nuit et le week-end. Les CFF mettent tout en œuvre pour protéger autant que possible les riveraines et riverains des émissions, informent régulièrement des travaux à venir et les remercient de leur compréhension.

Les travaux sont planifiés de manière à perturber le moins possible l'exploitation ferroviaire. Toutefois, certaines adaptations de l'horaire sont à prévoir sur quelques lignes RER, à compter du changement d'horaire de décembre 2026, en raison des travaux. Elles seront publiées dans l'horaire en ligne et l'application Mobile CFF à l'automne 2026. Pendant la durée des travaux, les CFF informeront de toute nouvelle adaptation de l'horaire en temps voulu, comme à l'accoutumée.

Le coût des aménagements prévus entre Zurich et Winterthur s'élève au total à 3,3 milliards de francs (précision des coûts : +/- 10%). Le projet est financé par le fonds d'infrastructure ferroviaire de la Confédération auquel contribuent notamment la Confédération et les cantons.

6. Les CFF planifient un nouveau centre d'entretien pour le RER zurichois à la gare marchandises de Schaffhouse

L'extension du RER zurichois requiert des capacités d'entretien et de garage supplémentaires. L'emplacement situé près de la gare marchandises de Schaffhouse se prête parfaitement à un nouveau centre d'entretien pour les trains du RER, tant du point de vue opérationnel qu'économique. C'est du moins la conclusion de l'étude réalisée par les CFF, la ville et le canton de Schaffhouse. La planification du centre est telle que la ville pourra procéder au développement progressif du site.

Le modèle de réussite que représente le RER zurichois qui transporte plus de 500 000 personnes par jour aura besoin à l'avenir de davantage de trains et de capacités supplémentaires pour la maintenance et le garage. Afin que les pendulaires puissent voyager tous les jours à bord de trains sûrs, ponctuels et propres, les CFF construisent un nouveau centre d'entretien à Schaffhouse. Cela permettra de renforcer à long terme le site comme pôle de mobilité moderne et de créer 60 postes de travail.

En tant que terminus de plusieurs lignes du RER zurichois, la ville de Schaffhouse constitue un site idéal en matière d'exploitation ferroviaire. Les trains n'auront qu'une courte distance à parcourir pour rejoindre le centre d'entretien, ce qui permettra d'éviter d'inutiles courses de service sur un réseau déjà très sollicité.

Emplacement près de la gare marchandises parfaitement adapté pour le centre d'entretien

En collaboration avec la ville et le canton de Schaffhouse, les CFF ont lancé en février 2025 une étude de faisabilité visant à examiner les emplacements possibles au nord de la gare de Schaffhouse. Ces surfaces se trouvent sur des biens-fonds des CFF et sont déjà utilisées dans le cadre de l'exploitation ferroviaire.

L'emplacement près de la gare marchandises, à l'extrémité nord de la halle aux marchandises, se prête parfaitement à un nouveau centre d'entretien, tant du point de vue opérationnel qu'économique. Avec les autres options dans le faisceau de voies, l'utilisation actuelle (garage des trains, débord) aurait dû être délocalisée. Cela aurait été plus compliqué et plus cher en termes d'exploitation.

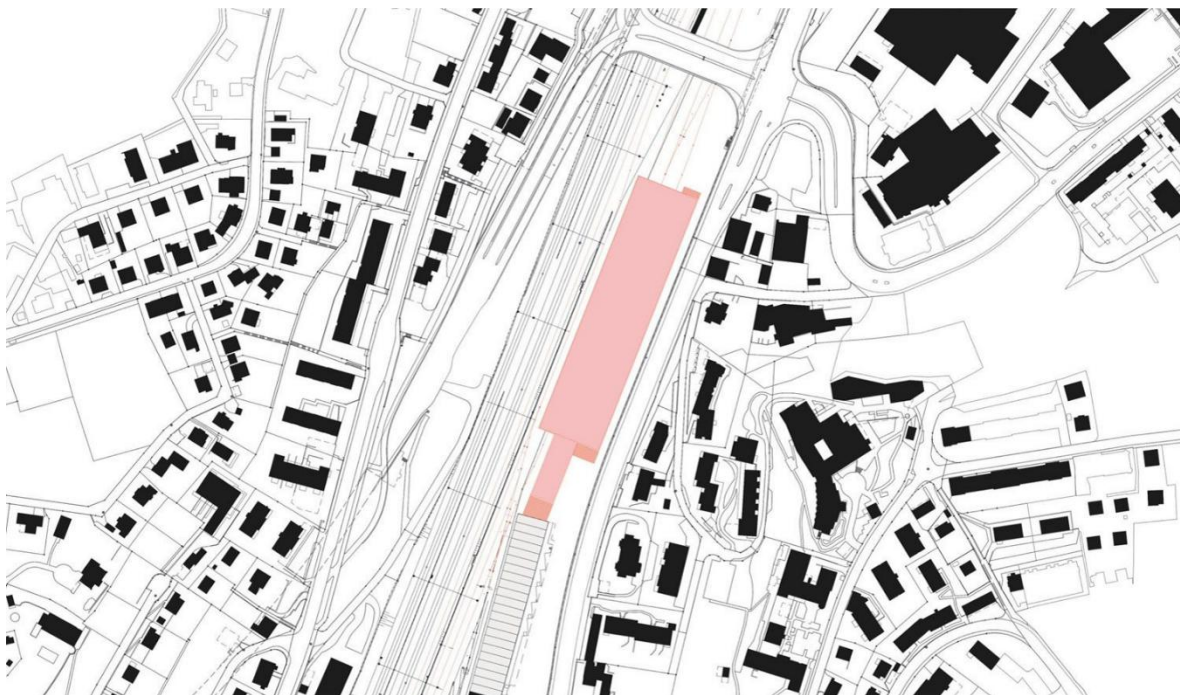


Figure 4: Le nouveau centre d'entretien (en rouge) sera construit à Schaffhouse, au nord de la halle aux marchandises (source : SBB CFF FFS).

Coopération pour le développement ultérieur du site

La planification du centre d'entretien est telle que la ville de Schaffhouse pourra procéder ultérieurement à un développement complet du site ferroviaire. La précision des options pour le développement futur du site fait l'objet d'une étroite coopération entre les CFF et la ville de Schaffhouse sur la base d'un contrat-cadre commun. Le centre d'entretien sera érigé de sorte que la ville de Schaffhouse puisse ensuite construire au-dessus. Les CFF accordent à la ville les droits de superficie correspondant à l'ensemble du site de la gare marchandises. La ville peut céder ces droits à des tiers sous forme de droits de superficie au deuxième degré.

Trois voies de maintenance pour les nouveaux trains RER

Le nouveau centre d'entretien à Schaffhouse mesurera 220 mètres de long, 40 mètres de large et 10 mètres de haut. Trois voies de maintenance de 150 mètres chacune sont prévues dans la halle. Les installations de voies à Schaffhouse seront également adaptées pour pouvoir y garer les nouveaux trains. Le centre permettra d'entretenir les nouveaux véhicules du RER zurichois.

Les CFF lanceront cette année la planification du nouveau centre d'entretien. La procédure d'approbation des plans devrait vraisemblablement être lancée dans deux ans. La mise en œuvre est prévue pour 2032.

Les CFF évaluent un emplacement pour un deuxième centre à Hinwil

Parallèlement aux travaux à Schaffhouse, les CFF procèdent à l'évaluation d'un emplacement dans le canton de Zurich dans la zone industrielle Hinwil West pour y construire un deuxième centre à l'horizon 2050. En coopération avec l'Armée suisse, les CFF étudient la faisabilité d'une utilisation conjointe du centre logistique de l'armée. Les deux partenaires ont consigné les objectifs, les contenus et la procédure dans une déclaration d'intention commune. Des thèmes

tels que la densification (par exemple l'empilement des surfaces utiles), l'utilisation ou l'exploitation en commun des infrastructures, ainsi que les externalisations, font notamment l'objet d'un examen approfondi.

Le 18 mars 2026, la ville de Schaffhouse a publié un communiqué de presse à ce sujet sur sa page d'accueil. Tu peux le lire ici (uniquement en allemand) : [Stadt Schaffhausen - Entwicklung des Güterbahnhofareals](#)

7. La gare de La Verrerie fait peau neuve

La modernisation de la gare de La Verrerie est prévue en 2028. Les Transports publics fribourgeois mettent ces travaux à l'enquête publique dans la Feuille officielle du 17 avril 2026. L'investissement s'élève à près de 18 millions de francs.



Figure 5: Croisement de trains à la gare TPF de La Verrerie avant les travaux prévus (source : TPF, Chloe Lambert).

Les Transports publics fribourgeois (TPF) poursuivent le renouvellement de leurs infrastructures situées sur la voie métrique (lignes S50/S51 Montbovon–Palézieux). Ils mettent à l'enquête publique ce vendredi la modernisation de la gare de La Verrerie. Sous réserve que les procédures se prolongent, le début du chantier est prévu au printemps 2028 et devrait durer environ une année.

Adaptation à la LHand

Les travaux envisagés permettront à cette gare de répondre aux exigences de la LHand (loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées). La gare de La Verrerie, aujourd'hui dépourvue de quais, disposera à l'avenir de deux quais ferroviaires ainsi que

d'une salle d'attente. Toutes les infrastructures et superstructures seront également renouvelées à cette occasion. Il s'agit de remplacer notamment les lignes de contact ou encore environ 650 mètres de voies. Vétuste, le bâtiment de la gare sera démoli.

Les travaux qui seront menés à la gare de La Verrerie permettront de diminuer le temps de fermeture des barrières lorsque les trains se trouvent en gare. Les deux quais seront construits de sorte que les trains ne s'arrêtent plus sur le passage à niveau pour faire monter et descendre les voyageuses et voyageurs, comme c'est actuellement le cas. Deux quais de bus seront par ailleurs construits et la route communale d'accès à la gare sera élargie pour permettre aux bus d'opérer un demi-tour, la gare de La Verrerie étant un terminus pour les bus.

D'autres aménagements sont prévus aux alentours de la gare de La Verrerie avec, entre autres, la construction d'une marquise type « gare chalet », la création de places dépose-minute et d'un abri pour vélos. L'accès au quai sera sécurisé pour les piétons. L'enveloppe budgétaire prévue pour ce chantier s'élève à quelque 18 millions de francs.

8. Résultat 2025 du BLS : forte fréquentation et hausse des coûts

Le trafic voyageurs public en Suisse n'a jamais été aussi populaire. En 2025, le nombre de passagers du BLS a augmenté d'un peu plus de 3% pour atteindre un nouveau record. Le développement continu de l'offre du BLS entraîne en parallèle une hausse des coûts. En raison de la baisse de la demande en trafic de marchandises et d'effets financiers exceptionnels, le BLS enregistre une perte de 10,3 millions de francs pour l'exercice écoulé.

En 2025, quelque 73,4 millions de personnes ont voyagé dans les trains et les bus du BLS, ce qui correspond à une hausse de bien 3% par rapport à l'année précédente. Il est réjouissant de constater que cette forte demande va de pair avec une augmentation de la qualité. La ponctualité, l'un des critères majeurs de qualité, est en légère hausse depuis plusieurs années. Cette évolution positive se reflète également dans la satisfaction de la clientèle. L'enquête réalisée dans ce domaine révèle en effet que les clientes et clients considèrent le BLS comme une entreprise digne de confiance, compétente et fiable.

Peu de fonds publics

Malgré la croissance, la situation financière reste tendue. Le BLS développe constamment son offre. En 2025, le BLS a amélioré l'offre sur les lignes Luzern–Langenthal, Bern–Murten/Payerne et Thun–Konolfingen, en accord avec les cantons commanditaires. Ces lignes ont contribué plus ou moins fortement à la croissance du nombre de voyageuses et voyageurs. Les extensions de l'offre se traduisent par une hausse des coûts, par exemple pour la formation de personnel supplémentaire. Malgré des exigences croissantes, le BLS gère l'exploitation ferroviaire avec moins de moyens financiers des pouvoirs publics. En 2025, le BLS a perçu 11,5 millions de francs d'indemnités en moins pour le trafic voyageur régional par rapport à l'année précédente. La pression exercée par la Confédération et les cantons pour faire des économies incite le BLS à devenir plus efficace.

Trafic marchandises : un environnement difficile pour le transfert modal



Figure 6: Locomotive BLS Cargo Re 475 421 avec un train Ambrogio à Oberwesel (DE) (source : Stefan Markus).

Le segment du trafic de marchandises, qui se compose des participations du BLS dans BLS Cargo SA et RAlpin SA, a été marqué en 2025 par de nombreux travaux, planifiés ou non, sur le réseau ferroviaire européen. La ponctualité en baisse et les suppressions de trains ont généré des coûts supplémentaires. De plus, la branche de la logistique est sensible à la situation géopolitique, ce qui freine la demande. Les mesures d'économie de coûts introduites par la suite chez BLS Cargo n'ont pas pu compenser entièrement le recul du chiffre d'affaires. L'arrêt de la « chaussée roulante » fin 2025 a également pesé sur le résultat. Dans le segment du trafic de marchandises, le BLS affiche un résultat négatif de 6,8 millions de francs.

Dans l'ensemble, le BLS clôt l'exercice 2025 au niveau du Groupe avec une perte de 10,3 millions de francs. Celle-ci est essentiellement due à l'environnement de marché exigeant en trafic marchandises ainsi qu'à des effets exceptionnels sous forme de corrections de valeur dans le parc de locomotives.

L'objectif du BLS est la mobilité durable

La durabilité fait partie intégrante de la stratégie du BLS. Les objectifs à long terme de l'engagement durable sont, entre autres, l'amélioration continue du bilan climatique et environnemental, le recours accru à l'économie circulaire et un environnement de travail inclusif pour les collaboratrices et collaborateurs. Pour ce faire, les thèmes essentiels ont été définis dans une analyse et des mesures en ont été déduites.

Le rapport de durabilité 2025 montre les progrès réalisés dans les domaines concernés, comme le recyclage du ballast, le concept énergétique des ateliers de Bönigen ou le rechapage des pneus chez Busland.

9. Exercice 2025 : le SOB poursuit sur la voie de la croissance

En 2025, Schweizerische Südostbahn AG (SOB) a de nouveau transporté un nombre record de voyageuses et voyageurs. La qualité de l'exploitation a encore augmenté et la mise en œuvre de la stratégie immobilière a progressé. Le SOB clôt l'exercice 2025 sur un bénéfice de 5,3 millions de francs malgré un effet extraordinaire.

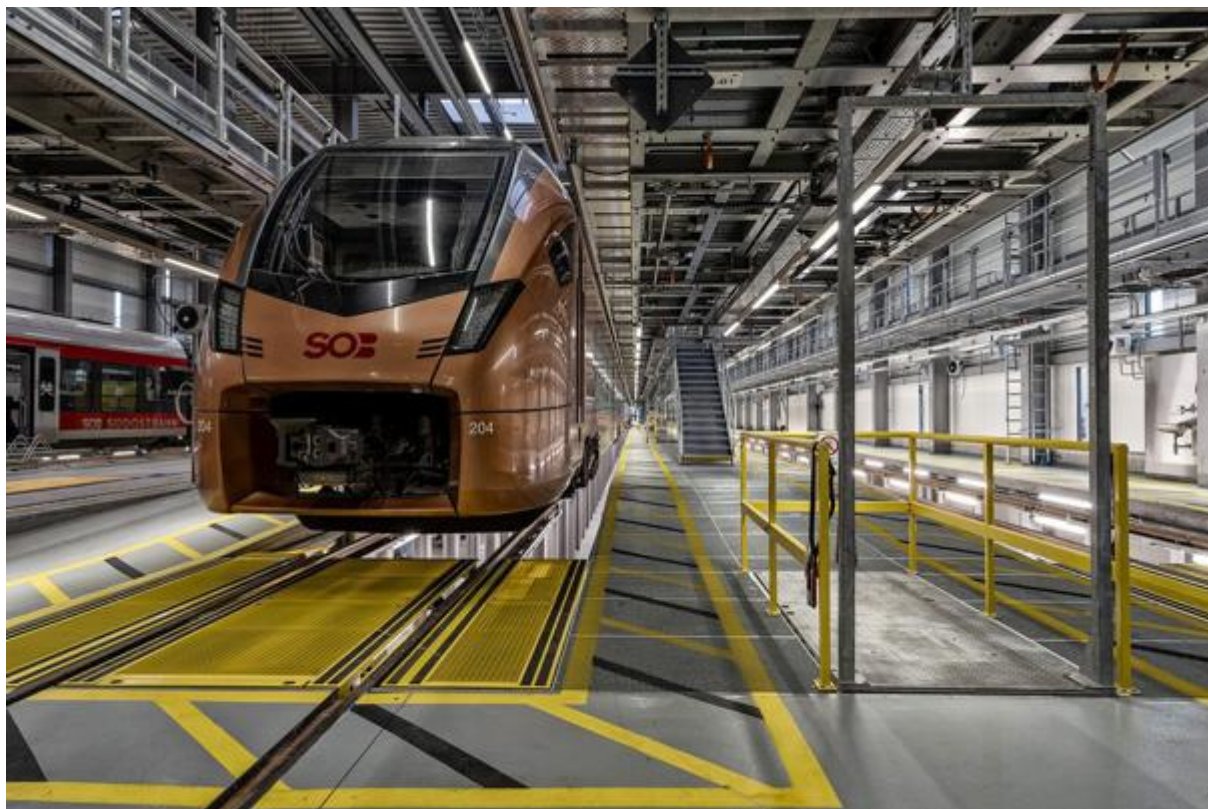


Figure 7: Un Flirt (à gauche) et un Traverso du SOB au centre d'entretien Samstagern (source : SOB, Thomas Lutz).

En 2025, 32,8 millions de personnes ont voyagé avec le SOB, ce qui constitue un record (2024 : 32,1 millions). Le SOB est également parvenu à améliorer la ponctualité par rapport à l'année précédente : en 2025, 97,2% des trains ont été ponctuels (contre 95,9% en 2024). Sont considérés comme ponctuels, les trains qui arrivent à destination avec moins de trois minutes de retard.

Mise en œuvre de la stratégie immobilière

Le SOB termine l'exercice 2025 sur un bénéfice de 5,3 millions de francs (2024 : 6,9 millions de francs). Le bénéfice est influencé par un effet exceptionnel de -7,9 millions de francs, résultant du transfert interne de 20 parcelles du secteur Infrastructure au secteur Immobilier ne donnant pas droit à des indemnités.

Le SOB continue de mettre en œuvre sa stratégie immobilière en transférant des biens-fonds. Ces transferts constituent une condition préalable indispensable pour réaliser les projets de développement immobilier correspondants. Toutefois, sur le plan financier, ils entraîneront dans un premier temps une charge exceptionnelle sur le résultat de l'exercice 2025. Sans cet effet exceptionnel, le bénéfice de la SOB se serait élevé à 13,2 millions de francs, dont 8,6 millions de francs auraient été apportés par les secteurs du transport longue distance et de l'immobilier, qui ne donnent pas droit à une compensation.

Croissance en trafic régional en raison d'une forte demande

Le trafic régional voyageurs (TRV) donnant droit à une indemnisation a clos l'exercice sur un résultat positif de 2,8 millions de francs. Les recettes du TRV ont nettement augmenté, passant de 68,7 millions de francs en 2024 à 75,1 millions de francs en 2025. Cette augmentation s'explique par une forte croissance de la demande ainsi que par l'absence de grands chantiers avec interruptions de lignes à l'été 2025 sur le réseau de transport du SOB. Par ailleurs, la nouvelle ligne S81 (St. Gallen–Herisau) a contribué à l'augmentation des recettes.

10. Atouts de la nouvelle locomotive CFF de Stadler Rail

Les CFF présentent la Re 494, leur nouvelle locomotive produite par Stadler Rail pour le fret. Ultramoderne sur le plan technique, cette locomotive consomme 15% de courant en moins, réduit de 20% l'usure de l'infrastructure ferroviaire et peut pour la première fois fonctionner sur batterie.

La Re 494 est le nouveau fleuron des CFF. Aux côtés du constructeur Stadler Rail, sis à Bussnang (TG), les CFF ont présenté pour la première fois la nouvelle locomotive destinée au fret ferroviaire. Les attentes sont élevées : recul de la consommation d'électricité, usure réduite de l'infrastructure ferroviaire et baisse des coûts. CFF Cargo a commandé 36 locomotives au constructeur sous la direction de Peter Spuhler (67 ans). Des options sont prévues pour 93 véhicules supplémentaires. À long terme, la Re 494 doit s'imposer comme la seule locomotive de ligne de CFF Cargo.

La nouvelle locomotive arbore une livrée rouge CFF classique. Le liseré noir des fenêtres et le logo rayé des CFF sur le côté rappellent l'émblématique locomotive Re 460 du trafic voyageurs. Selon le communiqué publié, cette locomotive définit un nouveau standard technique. Grâce au nouveau système de régulation intégré dans les bogies, elle permet une conduite nettement plus respectueuse des voies que les autres modèles actuellement disponibles. Cela permet de réduire de 20% l'usure de l'infrastructure ferroviaire.



Figure 8: Locomotive Stadler « EURO DuFour ».

22 locomotives fonctionnant aussi sur batterie

Les CFF espèrent également réaliser d'importantes économies en matière de consommation d'énergie. Selon un communiqué, les nouvelles locomotives consomment environ 15% moins

d'électricité que les locomotives de la flotte actuelle. Cela réduit les coûts d'exploitation et contribue à la réalisation des objectifs climatiques. Sur les 36 véhicules commandés, 22 peuvent également fonctionner sur batterie, ce qui leur permet de circuler sur des voies sans ligne de contact. Ces locomotives peuvent assurer la desserte directe des sites de la clientèle, sans qu'il soit nécessaire de recourir à des locomotives de manœuvre.

Pour les CFF, cet investissement s'inscrit dans le cadre d'une stratégie de transformation de grande ampleur. D'ici à 2033, le fret ferroviaire devrait réussir à s'autofinancer, sans soutien des pouvoirs publics. La flotte de wagons et de locomotives doit être modernisée et harmonisée d'ici à 2040. Les CFF estiment que les coûts d'exploitation devraient ainsi baisser d'environ 60%.

Les nouvelles locomotives sont fabriquées à Valence, en Espagne, dans les ateliers Stadler. Les premiers tests commencent en 2026 en République tchèque. Les véhicules devraient circuler pour la première fois en Suisse fin 2027. La livraison de la première série est prévue jusqu'à 2029.

11. Le Conseil fédéral prolonge le soutien du fret ferroviaire transalpin

Le transfert du transport de marchandises transalpin de la route au rail s'est essoufflé ces dernières années. Afin de contrer cette tendance négative, il faut prolonger l'encouragement financier. Pour ce faire, le Conseil fédéral a mis en consultation, lors de sa séance du 12 juin 2026, la modification ad hoc de la loi sur le transfert du transport de marchandises ainsi que l'arrêté sur le financement.

En 2025, la part du rail dans le fret transalpin s'élevait à 68,6 %. Le rail a donc perdu des parts de marché au profit de la route pour la quatrième année consécutive. Ce recul persistant du fret ferroviaire s'explique principalement par sa qualité et sa fiabilité insuffisantes le long des axes nord – sud européens, notamment en raison de travaux et de fermetures de ligne en Allemagne. À cela s'ajoute un contexte économique qui reste tendu. Il ne faut pas s'attendre à un renversement de tendance avant la fin de la décennie.

Mise en œuvre de deux motions

Afin de soutenir et de stabiliser le fret ferroviaire à travers les Alpes, le Conseil fédéral a décidé de prolonger jusqu'en 2035 les contributions d'exploitation au transport combiné non accompagné (TCNA), qui étaient initialement limitées à 2030 en vertu de la loi du 19 décembre 2008 sur le transfert du transport de marchandises (LTTM). En outre, il est prévu de reporter à 2029 la diminution progressive des subventions prévue par la LTTM. En revanche, le montant des subventions se réduira progressivement à partir de 2030. Avec cette proposition, le Conseil fédéral donne suite à deux motions du Parlement de teneur identique (26.3004 et 26.3009).

486 millions de francs jusqu'en 2035

Entre 2027 et 2030, la Confédération versera au TCNA entre 55 et 59 millions de francs par an au titre de la poursuite des contributions d'exploitation ; à partir de 2030, ce montant s'élèvera en moyenne à 50 millions de francs. Au total, la Confédération versera ainsi, de 2027 à 2035, des indemnités d'exploitation à hauteur de 486 millions de francs, et les financera au moyen de l'impôt sur les huiles minérales.

Parallèlement à la modification de la LTTM, il est également proposé d'adapter l'ordonnance du 19 novembre 2025 sur le transport de marchandises. La consultation dure jusqu'au 11 août 2026.

12. Transports '45 : ouverture de la consultation

Le 19 juin 2026, le Conseil fédéral a ouvert la procédure de consultation relative à « Transports '45 ». L'objectif est de coordonner les différents projets à l'horizon 2045. Le projet mis en consultation se fonde sur les grandes lignes que le Conseil fédéral a définies le 28 janvier 2026. Il porte notamment sur les arrêtés fédéraux relatifs aux prochaines étapes d'aménagement pour l'infrastructure ferroviaire et pour les routes nationales. L'aménagement ferroviaire prévu est conditionné au prolongement du pour mille de la TVA destiné au fonds d'infrastructure ferroviaire, dont l'échéance est fixée à 2030. Le projet régit les contributions fédérales au programme en faveur du trafic d'agglomération et concerne également d'autres arrêtés fédéraux ainsi que certaines adaptations juridiques.

Avec le projet « Transports '45 », qui vise à répondre aux besoins de mobilité de manière intermodale, le Conseil fédéral souhaite regrouper en un seul projet l'aménagement du rail et de la route. La consultation court jusqu'au 9 octobre 2026.

Davantage de moyens financiers nécessaires pour l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Dans le cadre du projet « Transports '45 », la liaison ferroviaire Bienne – Genève sera améliorée d'ici 2030. À l'horizon 2035, il est prévu d'introduire la cadence au quart d'heure entre Berne et Zurich ainsi que la cadence à la demi-heure sur les tronçons Bâle – Zurich et Berne – Lucerne. À cela s'ajoutent le développement du transport régional dans les régions de Lausanne et de Genève de même qu'une augmentation de la cadence entre Bellinzone et Locarno ainsi que sur d'autres tronçons. En outre, le transport de marchandises profitera de capacités supplémentaires sur l'axe ouest-est entre Lausanne et Zurich via Bienne. Il est prévu de réaliser plusieurs éléments stratégiques du réseau à l'horizon 2045, dont la ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds, l'aménagement des gares de Genève Cornavin et de Bâle CFF, le tunnel de base du Zimmerberg II, la quatrième voie à Zurich Stadelhofen, une première étape de la gare de passage de Lucerne et le tunnel du Grimsel. Ces éléments ouvrent de nouvelles perspectives pour l'offre ferroviaire. D'autres aménagements prévus revêtent une importance régionale, notamment à Saint-Gall et dans le Prättigau.

Le Conseil fédéral entend par ailleurs soumettre au Parlement d'autres éléments stratégiques du réseau dans un message en 2031. Selon la planification actuelle, il s'agit du financement du projet Morges – Perroy, de la deuxième étape de la gare de passage de Lucerne et de la ligne diamétrale de Bâle. Le « maillon central de Bâle » initialement prévu ne peut pas être réalisé dans un délai et à un coût raisonnable. Une solution alternative pour la gare de Bâle CFF sera élaborée en collaboration avec les deux cantons bâlois.

L'aménagement ferroviaire prévu dans le cadre de « Transports '45 » est conditionné au prolongement du pour mille de la TVA destiné au fonds d'infrastructure ferroviaire. À cette fin, la Constitution doit être modifiée, ce qui implique un référendum obligatoire. En outre, le projet prévoit la suppression de 68 projets d'aménagement de petite ou moyenne envergure décidés par le Parlement dans le cadre de programmes d'aménagement antérieurs, représentant un

montant total d'environ 2,5 milliards de francs. Cela s'explique principalement par les moyens financiers limités et la nouvelle priorisation des différents projets proposée dans l'expertise de l'EPFZ (voir encadré ci-dessous).

Par ailleurs, entre 2035 et la concrétisation des éléments stratégiques du réseau prévus pour 2045, d'autres projets d'aménagement seront réalisés ; ils sont déjà bien avancés et n'ont pas été examinés dans le cadre de « Transports '45 ». Il s'agit de la ligne à plusieurs voies Zurich – Winterthur avec le tunnel de Brütten, du nœud de Berne et du tunnel de base du Lötschberg. Ces projets permettront d'améliorer encore la situation en Suisse orientale et dans les régions de Berne et du Valais.

Routes nationales : aménagement par étapes

Le Conseil fédéral entend aménager les routes nationales aux endroits qui présentent fréquemment des embouteillages et un trafic d'évitement indésirable. Deux projets concernant l'A1 devraient être intégrés dans l'étape d'aménagement 2027. L'élargissement à six voies entre Aarau-Est et l'échangeur de Birrfeld (AG) vise à supprimer le goulet d'étranglement sur l'axe ouest-est entre Zurich et Berne. L'élargissement à six voies entre Perly et Bernex (GE) désengorgera le réseau de transport urbain en éliminant un goulet d'étranglement sur l'autoroute de contournement de Genève. Ces deux projets permettront également de réaliser les futurs travaux d'entretien, améliorant ainsi la disponibilité des routes nationales et l'efficacité des moyens engagés. D'ici 2045, le Conseil fédéral prévoit d'aménager de manière ciblée huit autres tronçons.

Au total, 31 projets issus du programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES), représentant environ 16 milliards de francs, ne seront pas poursuivis. Il s'agit notamment des projets d'aménagement entre Le Vengeron et Nyon ainsi qu'entre Schönbühl et Kirchberg, qui ont été rejetés lors de la votation populaire sur l'étape d'aménagement 2023. Pour ces tronçons, la Confédération examine des mesures d'exploitation (par ex. réaffectation temporaire de la bande d'arrêt d'urgence) afin de fluidifier la circulation aux heures de pointe.

Contributions destinées aux infrastructures de transport dans les agglomérations

Concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération, le projet comprend les contributions fédérales pour la 5e génération. Le Conseil fédéral entend cofinancer de nombreux projets dans 40 agglomérations pour un total de 1,68 milliard de francs provenant du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Les plus grands projets bénéficiant de contributions fédérales sont le pont Franca-Magnani à Zurich, la nouvelle place de la gare à Olten, le contournement de Hasle bei Burgdorf, le passage souterrain de la Winterthurerstrasse à Uster, le projet global de transport d'Oensingen, l'interface multimodale Grand-Saconnex / Aéroport, le prolongement de la ligne de tram avec interface multimodale à Saint-Genis-Pouilly près de Genève et l'acquisition de bus électriques dans l'agglomération de Lausanne-Morges.

Le projet mis en consultation comprend également un crédit additionnel pour une contribution à la mesure « Galleria Moscia-Acapulco » et aux mesures d'accompagnement « Riquifica della litoranea (Tratto Ascona-Brissago) ».

Tous les investissements dans la construction, l'exploitation et l'entretien des routes nationales ainsi que les contributions fédérales aux projets d'agglomération proviennent du FORTA et sont donc entièrement financés par les usagers.

Financement de l'exploitation et de la maintenance de la qualité des infrastructures

S'agissant de l'exploitation et de l'entretien des routes nationales, le plafond de dépenses disponible est défini jusqu'à fin 2027. Afin de garantir la disponibilité des routes sur le long terme, le Conseil fédéral prévoit d'investir, entre 2028 et 2031, 9,46 milliards de francs (TVA et renchérissement compris) dans l'exploitation et l'entretien des installations existantes ainsi que dans leur adaptation aux normes en vigueur. Le financement de l'exploitation et de la maintenance de la qualité des infrastructures ferroviaires est décidé et assuré jusqu'à fin 2028 ; pour la période allant de 2029 à 2032, le Conseil fédéral soumettra un projet distinct à l'Assemblée fédérale.

En janvier 2025, en raison des coûts supplémentaires liés à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et du rejet par le peuple de l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a commandé une expertise à l'EPFZ. Sur la base de cette expertise ainsi que des évaluations et analyses des offices fédéraux compétents, à savoir l'ARE, l'OFROU et l'OFT, le DETEC a élaboré un projet destiné à la consultation concernant « Transports '45 », que le Conseil fédéral a adopté le 19 juin 2026. Le message à l'intention du Parlement est prévu pour le début de l'année prochaine.

13. Le Conseil fédéral octroie la concession d'infrastructure pour le m3 lausannois

Lors de sa séance du 19 juin 2026, le Conseil fédéral a octroyé la concession d'infrastructure pour la réalisation et l'exploitation d'une ligne de métro supplémentaire à Lausanne, le m3. La ligne projetée, qui reliera la place de la gare au quartier de la Blécherette, vise à accompagner la densification urbaine du secteur nord-ouest de la ville et à absorber la hausse de fréquentation des transports publics.

La ligne de métro m3 sera automatique, entièrement souterraine et à double voie. D'une longueur d'environ 3,5 kilomètres, elle desservira six stations entre la gare et le nord-ouest de Lausanne. Ce nouveau métro s'inscrit dans le développement des axes forts de transports publics urbains prévus par le canton de Vaud dans son Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM).

La Confédération participe au financement de la ligne m3 à concurrence de 144 millions de francs (hors renchérissement et TVA) dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération. Le reste des coûts pour la réalisation de cette nouvelle infrastructure - soit un montant d'environ 1,3 milliard de francs - est pris en charge principalement par le canton de Vaud.

14. Offres de nos partenaires Audi (prolongé) et Volvo réservées aux membres

Nos membres bénéficient de remises exceptionnelles sur des modèles neufs (thermiques, hybrides et électriques) de nos partenaires Audi et Volvo.

Si tu souhaites acheter un véhicule neuf, profite de la remise accordée à nos membres sur de nombreux modèles thermiques, hybrides ou 100% électriques.



« L'innovation par la technologie »

Audi Suisse accorde aux membres de l'ACTP une offre exclusive **Audi Member-Plus**, comprenant **l'Audi Swiss Service Package+ pendant 10 ans ou pour 100 000 km.**

Promotion spéciale (prolongé)

Jusqu'à fin septembre 2026 (ou jusqu'à nouvel ordre), Audi propose ses best-sellers 100% électriques :

- **Audi A6 e-tron**
- **Audi Q4 e-tron**
- **Audi Q6 e-tron**



avec une remise d'au moins 17,3%.

[En savoir plus](#)



Volvo et ACTP – deux valeurs sûres

En tant que fournisseur haut de gamme, Volvo partage les mêmes valeurs que l'ACTP : l'individu avant tout, un rapport responsable à l'environnement, la sécurité, l'innovation. Pour toutes ces raisons, l'ACTP a choisi Volvo comme partenaire.

En 2026, Volvo propose des remises encore plus avantageuses.

Vous trouverez ici tous les modèles de Volvo Car Switzerland SA, les offres de leasing et les promotions en cours :

[Offres ACTP-Volvo](#)

15. 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

Rédaction & Mise en page

Melissa White
Responsable marketing, communication et
rel. publiques
info@kvoev-actp.ch

Impression

Druckerei Haller & Jenzer AG, Burgdorf
Expédition de la version imprimée
Prestation propre de l'ACTP

Traduction de la version française

UTS Übersetzer Team Saarbrücken GmbH

Il paraît quatre fois par an

Mutations



Merci de nous communiquer immédiatement changement d'adresse, mise à la retraite, changements de tes coordonnées, y inclus de ton courriel. Utilise tout simplement [le bouton](#) sur Internet ou envoie-nous ton 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



Tu vas bientôt prendre ta retraite ? Maintiens tes avantages ACTP.

Tu peux continuer à profiter de tous les avantages de ton abonnement même après ton départ à la retraite, **pour seulement 66 francs par an**. Pour environ 5,50 francs par mois, tu continues à profiter d'offres attractantes.

L'ACTP continuera de t'accompagner, mais cela vaut la peine de rester dans cette voie.



ACTP – Ton compagnon de route dans les transports publics

En tant que membre de l'Association des cadres des transports publics ACTP, tu profites de notre réseau, de nos contacts et de nos partenariats. En tant que partenaire compétent, l'ACTP représente ses membres vis-à-vis d'autres associations professionnelles et employeurs, tant pour les questions relevant de la CCT que du CO.

Tes avantages en un coup d'œil :

Partenariat social

- ☐ Développement CCT
- ☐ Négociation salariale
- ☐ Représentation des CFF, de CFF Cargo, de SBB Cargo International et de Login en tant que partenaire social.

Réseautage entre pairs

- ☐ Rencontres bilatérales avec le BLS, SOB, OFT, LITRA et UTP.
- ☐ Accès à des événements passionnants et à des exposés spécialisés, contact avec des décideuses et décideurs.
- ☐ Échanges collégiaux dans les domaines les plus divers.
- ☐ Réseau croissant pour les idées, le développement et l'orientation.

Protection juridique et soutien

- ☐ Conseil personnalisé sur les questions de droit du travail et droit social (CO, CCT).
- ☐ Protection juridique à tarif préférentiel.
- ☐ Représentation de tes intérêts auprès des CFF en tant que partenaire social reconnu

Promotion précoce du développement

- ☐ Les collaboratrices et collaborateurs qui n'occupent pas (encore) de fonction de cadre sont également les bienvenus.
- ☐ Avec l'ACTP, tu es parfaitement informé-e de tout ce qui a trait.
- ☐ Tu bénéficies de conseils et de contacts qui boostent ta carrière de manière ciblée

Devenir membre : www.kvoev-actp.ch



ACTP • Association des cadres des transports publics ACTP

Case postale • 3001 Berne • +41 79 474 22 11 • info@kvoev-actp.ch • www.actp.ch