

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Band:** - (2008)  
**Heft:** 1772

**Artikel:** Mission impossible pour CFF Cargo : en matière de transport de marchandises par le rail, la Confédération doit enfin faire des choix cohérents  
**Autor:** Jaggi, Yvette  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1012433>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 23.11.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Mission impossible pour CFF Cargo

*En matière de transport de marchandises par le rail, la Confédération doit enfin faire des choix cohérents*

Yvette Jaggi (17 mars 2008)

Avec une mission quasiment impossible, assortie d'une surveillance pour le moins distraite, il était écrit que les exigences de la Confédération à l'égard de CFF Cargo ne seraient pas remplies. *«Le Conseil fédéral attend des CFF (Division Marchandises) qu'ils poursuivent systématiquement dans le domaine d'activité «International», la stratégie de transit engagée, celle de la production transfrontalière à guichet unique. Dans le trafic à travers les Alpes, ils augmentent leur volume de transport, pour autant que les risques qui y sont liés soient supportables pour les CFF et que la rentabilité à long terme des prestations ne soit pas menacée. Ils contribuent ainsi de manière déterminante à réaliser l'objectif du transfert du trafic».* Telle est la première des quatre orientations stratégiques (p.1795) fixées à la société CFF Cargo SA, filiale à 100% mais juridiquement autonome depuis 2001, signataire d'une convention collective de travail distincte et domiciliée à Bâle, d'où elle gère le secteur Marchandises pour le compte de l'entreprise de transport ferroviaire dont la Confédération est l'actionnaire unique.

Les autres orientations concernent le trafic intérieur, la ponctualité et une productivité que les CFF doivent *«augmenter chaque année, de manière appropriée»*. Le tout répond

aux six *«objectifs généraux»* attribués aux CFF dans leur ensemble en matière de gestion: services de qualité, transfert de la route au rail, desserte de base, éthique d'entreprise, développement durable, gestion des risques, coordination du système global des transports publics, mobilité combinée, satisfaction des clients.

Et comme si cela ne suffisait pas, les CFF doivent enfin *«tenir compte, dans le cadre des possibilités qu'offre la gestion de l'entreprise, des répercussions de leurs activités sur le développement territorial et des attentes des régions quant à une répartition équitable des emplois»*.

Une obligation que les dirigeants de CFF Cargo semblent avoir négligée au moment de préparer le plan de restructuration qui suscite l'opposition légitime du personnel et l'indignation unanime au Tessin, tout entier du côté des grévistes des ateliers de Bellinzone.

Il n'empêche: les objectifs assignés aux CFF, particulièrement en matière de transport de marchandises, s'apparentent à la mission impossible ou, plus hypocritement encore, à un recueil de vœux pies. Certes, pour qu'on n'en reste pas là, la Convention quadriennale de prestations (p. 9293), dont l'édition actuelle vaut pour la

période 2007 à 2010, fixe toute une batterie d'objectifs quantifiés et d'indicateurs permettant un contrôle semestriel par la Confédération. Cette dernière, en fait le département dirigé par Moritz Leuenberger, prend périodiquement acte du degré de réalisation des objectifs. Elle ne s'en affirme pas moins responsable du *«pilotage des CFF»*, auxquels la convention prévoit le versement par les pouvoirs publics de plusieurs milliards par an pour les infrastructures et le transport, des voyageurs principalement. Le trafic marchandises, notamment le transfert du trafic transalpin de la route au rail, est également encouragé, mais par des instruments de financement séparés, hors Convention, dont les mécanismes demeurent peu transparents.

Le débat urgent prévu pour ce mercredi au Conseil national devrait marquer enfin le véritable *«retour du politique»* attendu par Michel Béguelin, ancien syndicaliste et parlementaire fédéral, en d'autres termes la réouverture du complexe dossier du transport ferroviaire. Il urge de clarifier les responsabilités respectives des différents acteurs ainsi que les flux financiers concernant le transport des marchandises par le rail, dont la comptabilité d'entreprise demeure très sommaire, du moins dans sa version publiée. Il faudra aussi nuancer les comparaisons

simplistes avec le BLS, qui a su habilement utiliser la marge de manœuvre accordée par son actionnaire principal, le canton de Berne. Dès 2009, BLS dissociera infrastructure et transport, avec la création d'une société chargée des infrastructures dont la Confédération sera majoritairement propriétaire et le maintien de la société BLS Cargo actuelle comme pure entreprise de transport ferroviaire, avec participation minoritaire de Railion, filiale marchandises des chemins de fer allemands DB.

Le plan de restructuration de CFF Cargo ne se réalisera sans doute pas entièrement. Mais sa menace n'aura pas été inutile si elle fait apparaître que la mission donnée à l'ancienne

régie, devenue société anonyme de droit public en 1999, est irréaliste. La droite doit admettre qu'elle a posé, intentionnellement ou pas, des contraintes dont ses élus refusent de payer le plein prix. Et la gauche doit accepter que les CFF ne puissent se maintenir comme entreprise ferroviaire intégrée – pratiquement la seule en Europe à réunir dans la même société à la fois les infrastructures, qui exigent de lourds investissements non rentabilisables, et les activités de transport, dont les profits éventuels ne peuvent s'obtenir que par la possibilité de prendre en compte certaines conditions du marché. Sans cette liberté, l'alternative est simple: ou bien un subventionnement

indéfiniment augmenté, ou bien une prise de participation limitée des transporteurs privés, qui dès lors se trouveraient confrontés aux exigences du politique.

Dans ses huit premières années d'existence, CFF Cargo a usé trois directeurs: le premier n'a pas pris le temps de comprendre la culture d'entreprise, le second a échoué dans la collaboration avec l'Italie, le troisième, Daniel Nordmann, avec l'Allemagne. Le quatrième, Nicolas Perrin, devrait voir le bout du tunnel, si la Confédération, propriétaire unique des CFF, le veut bien, cette fois dans la clarté et surtout la cohérence.

## Le calendrier européen

*Libre circulation, convention collective de la construction, libre échange agricole, conflit fiscal: l'indispensable synchronisation*

André Gavillet (16 mars 2008)

Le calendrier est un instrument politique essentiel. Mieux que le planning ou l'échéancier. Sans jeu de mots, le calendrier de cuisine, punaisé contre une armoire, où l'on note dans la case du jour important ce qu'on ne doit pas oublier. La politique européenne du Conseil fédéral aurait besoin d'un calendrier de ce modèle.

L'échéance première est la confirmation-extension des accords bilatéraux sur la libre circulation. La date est d'une importance telle qu'elle se passe de calendrier pour être

mémorisée. Mais on l'oublie vite dans l'appréciation d'événements qui pourtant lui sont liés. Ainsi l'absence de convention collective dans le bâtiment. Comment rendre crédibles les mesures d'accompagnement si un instrument de contrôle de cette importance fait défaut: une convention rendue de force obligatoire à l'échelle nationale? Les responsables patronaux devraient ne pas l'oublier.

Le Conseil fédéral vient de décider d'ouvrir des

négociations avec l'Union européenne pour préparer un accord sur le libre échange des produits agricoles. Il faut saluer cet esprit d'ouverture. Mais la date est-elle bien choisie? L'Union suisse des paysans est opposée, l'UDC fait savoir d'emblée qu'elle lancera un référendum. Est-il opportun de mettre en alerte la majorité des agriculteurs avant que les accords bilatéraux soient confirmés par le peuple?

Reste une échéance majeure qui n'a pas trouvé sa case de calendrier: les demandes de