

Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: - (2008)

Heft: 1776

Artikel: CFF Cargo, la mission impossible : pour changer de l'avis de l'expert, celui de l'amateur éclairé

Autor: Gavillet, André

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1012464>

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: 29.03.2025

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

Ce conflit de branche faisait peser plusieurs menaces sur l'économie suisse. La première, celle d'un émiettement des conventions collectives de travail (CCT). Pour palier le vide conventionnel, syndicats et patrons genevois, tessinois et vaudois ont conclu des CCT cantonales. Et les partenaires sociaux bernois se sont entendu sur des salaires minimaux cantonaux, pour éviter la sous-enchère, alors que la commission tripartite zurichoise a fait le choix du libre marché et toléré des salaires de 10% inférieurs aux minima de la CCT caduque. Si le vide conventionnel avait persisté au niveau national, CCT et accords cantonaux se seraient multipliés, rendant la tâche difficile aux entreprises, souvent actives dans plusieurs cantons, aux travailleurs, qui auraient été confrontés à des conditions de travail et de salaire différentes en fonction

de leurs lieux d'activité, et aux partenaires sociaux, qui auraient dû multiplier les négociations. Et renoncer durablement à une CCT nationale.

Ensuite le risque de radicalisation des organisations patronales. Les principales entreprises du secteur, dont les grands chantiers sont faciles à bloquer en cas de conflit collectif et qui comprennent mieux l'importance de la stabilité de la branche, s'opposaient à la dénonciation de la CCT et souhaitaient une sortie rapide de la crise. Mais elles étaient minorisées par une frange plus radicale de la SSE, composée surtout de petits patrons alémaniques proches de l'UDC. Et de plus en plus hostile à la négociation collective, perçue comme une entrave aux affaires, voire un diktat. Si cette faction parvenait à ses

fins et torpillait une importante CCT, le partenariat social pourrait en être durablement affecté dans de nombreuses branches.

L'Europe enfin. Sans CCT dans ce secteur sensible qu'est la construction, les syndicats auraient été très tentés de prôner le non au renouvellement des accords bilatéraux et d'entraîner de nombreux salariés suisses sur le front du refus. Ce qui, conjugué aux attaques des nationalistes de tout poil, avait de fortes chances d'hypothéquer le maintien et la poursuite de la voie bilatérale. Mais la conclusion de l'accord ne saurait autoriser les syndicats à se reposer sur leurs lauriers. La votation approchant à grands pas, ils doivent désormais prendre clairement position, et surtout convaincre leurs troupes.

CFF Cargo, la mission impossible

Pour changer de l'avis de l'expert, celui de l'amateur éclairé

André Gavillet (20 avril 2008)

L'article qui suit est du journalisme ingénu. C'est-à-dire que l'auteur n'est en aucune mesure un expert du sujet. L'ingénuité consiste à décrire comment un thème, imposé par l'actualité, se révèle au profane. Peut-être y a-t-il quelque vérité que découvre le regard neuf. La méthode appliquée à CFF Cargo aboutit à un jugement sans équivoque. Dans les données actuelles, CFF Cargo est condamné à une mission impossible.

La logistique

La SNCF a un nouveau patron, M. Pepy. Il a marqué sa prise de responsabilité en prenant la majorité complète d'une filiale, Geodis, spécialisée dans la logistique et le transport routier, et le 75% d'un opérateur allemand, ITL (*Import Transport Logistik*). Car son ambition est de parier sur le développement du fret. Or le fret, ce n'est pas seulement des wagons et des conteneurs, soit les jambes,

mais encore la tête, qui pour le client, où qu'il soit, organise en utilisant tous les modes de transport (aérien, maritime, routier, ferroviaire) la livraison d'une marchandise dans le délai prescrit. Pour développer le fret, il faut être en mesure d'offrir un service complet. Or CFF Cargo a ébranlé tout un canton, et même le pays, en prétendant soigner ses jambes hydriques, mais n'est-ce pas la tête logistique qui est trop faible?

Le troisième mondial

L'ambition de M. Pepy est de faire de la SNCF le quatrième groupe européen de logistique, après la Deutsche Post (DHL) et la Deutsche Bahn (DB). Mais qui est le troisième?

A ce rang, une société suisse, Kühne & Nagel, domiciliée à Schindellegi (Schwyz). Elle occupe 51'000 personnes, dans 100 pays, où elle dispose de 6 millions de m² d'entrepôts, et dégage un bénéfice élevé de 531 millions. Son rayon d'action dépasse de beaucoup le domaine d'activité de CFF Cargo, sa politique n'est pas particulièrement orientée vers le ferroviaire – en France, elle développe son parc routier – mais elle peut confédéralement faire bénéficier de son savoir-faire la société étatique. Sauf erreur ces liens ont existé au niveau du Conseil d'administration, mais sans suite.

L'offre ferroviaire de Kühne & Nagel est détaillée: wagons séparés, trains complets, liaison terminal ferroviaire-clients. Comment se positionne CFF Cargo dans chacune de ces catégories?

La concurrence stérile

Les CFF ont prioritairement choisi d'offrir une prestation de détail, par wagon, d'où les manœuvres nocturnes de recomposition des trains, comme à Denges par exemple. Cette politique se révèle lourde pour tous les clients qui ne sont pas raccordés par fer. La livraison au domicile implique une rupture de charge peu rentable dans un petit pays où les distances sont courtes. On se souvient encore de l'échec coûteux de la formule Cargo-domicile.

Restent les trains complets, formule valable pour le transit Nord-Sud, mais les CFF se heurtent sur ce terrain à la concurrence du Lötschberg (BLS), la Deutsche Bahn sachant jouer de cette rivalité helvético-suisse absurde.

Les obstacles sont donc accumulés: logistique faible, partenariat avec l'Italie décevant, transit soumis à la concurrence interne, trafic intérieur se heurtant aux difficultés des petites distances, de la rupture de charge, de la liaison terminal-domicile du client. Tout cela, additionné,

rend la mission impossible.

Les solutions

Seule une politique globale est à la mesure de l'enjeu. Soit:

- * le développement de la logistique qui pourrait être mise sur pied en collaboration avec la Poste;
- * la suppression de la concurrence Lötschberg-CFF, et elle ne cessera que si l'autorité politique se montre persuasive et intraitable;
- * la collaboration avec les camionneurs privés pour la liaison terminal-domicile.

Cette politique implique que la société CFF Cargo puisse s'ouvrir, les CFF restant majoritaire. Les comptes devraient notamment être «*désintégrés*» de la comptabilité générale des CFF. Il n'y a pas de raison que les voyageurs subventionnent le trafic marchandise.

La révision nécessaire n'est donc pas celle des locomotives à l'atelier de Bellinzzone. C'est la mission confiée aux CFF. Elle dépasse même les compétences du Conseil d'administration. Elle est politique.

Un plan B pour la troisième voie CFF

Pourquoi et comment le canton de Vaud doit aller de l'avant pour accélérer le mouvement

Pierre Imhof (15 avril 2008)

Les Romands auront payé plusieurs fois les nouvelles transversales ferroviaires alpines: par leurs impôts, comme tous les Suisses; en participant à la dernière

augmentation des tarifs des entreprises suisses de transport, notamment justifiée par l'accroissement de l'offre au Lötschberg dont ils ne profiteront guère; et par

l'abandon provisoire de projets jugés indispensables, comme la troisième voie entre Lausanne et Genève.

Des voix s'élèvent d'ailleurs