

# Les CFF dégraissent pour stabiliser le prix du billet

**1400 postes seront supprimés et des économies de 1,2 milliard seront réalisées d'ici à 2020. Tollé au syndicat des transports**

Arthur Grosjean Berne

Andreas Meyer, le patron des CFF, rêve sans doute d'être journaliste. Hier matin à Berne, au siège des CFF du Wankdorf, il ouvre la conférence de presse en regrettant les titres des *breaking news* qui pleuvent sur les smartphones: «Suppression de 1400 postes aux CFF et programme d'économies de 1,2 milliard d'ici à 2020».

La nouvelle est bien sûr rigoureusement exacte. Mais l'apprenti journaliste Meyer estime que les titres devraient plutôt porter sur les efforts des CFF pour «stabiliser, voire baisser les prix du billet de train». Une nouvelle positive donc qui devrait mettre fin à la longue litanie des augmentations de prix des transports publics. La prochaine aura lieu d'ailleurs à la fin de l'année.

Le vaste programme d'économies, baptisé Rail-Fit, est indispensable selon le patron des CFF. Car la concurrence des modes de transports est toujours plus grande, avec notamment les compagnies de bus. Et de prendre l'exemple français des TGV Lyria. «La compagnie perd 5 millions de francs en raison de BlaBlaCar, des bus longue distance et des compagnies aériennes low cost.» Andreas Meyer voit aussi les effets de cette concurrence en Allemagne où les bus sont parfois 50% moins chers que le train. Et il s'attend à voir débouler les voitures sans conducteur.

### «Un gros bateau à bouger»

Le chef des CFF ne peint-il pas le diable sur la muraille? Après tout, la Suisse politique n'est pas près d'autoriser les lignes de bus inter-villes. Quant aux voitures sans conducteur, c'est de la musique d'avenir. «Il nous faut être prêt si les conditions changent, répond Andreas Meyer. Or les CFF sont un gros bateau à bouger. On ne peut pas réagir à la dernière minute, sinon ce sera trop tard.»

Mais la concurrence n'est pas le principal souci, reconnaît bien volontiers Andreas Meyer. Il avoue aussi qu'il a changé d'avis concer-



Andreas Meyer face aux journalistes, hier matin à Berne. LUKAS LEHMANN/KEYSTONE

«Le plus grand danger, c'est que les gens se détournent du train à cause du prix»

Andreas Meyer  
Directeur général des CFF

nant la hausse des prix des billets. Elle lui paraissait par le passé inéluctable pour adapter l'offre grandissante. Or il constate aujourd'hui que les cantons et les clients tirent la langue quand ils doivent mettre plus profondément la main dans le porte-monnaie. «Le plus grand danger, c'est que les gens se détournent du train à cause du prix. Voilà pourquoi nous devons absolument baisser nos coûts.»

Alors justement, où les CFF comptent-ils couper? Essentielle-

ment dans les places de travail (470 millions), puis dans les dépenses d'entretien de matériel et d'informatique (400 millions) et enfin dans les investissements (300 millions) et les coûts salariaux annexes (30 millions). Dans l'administration, les coupes auront lieu essentiellement à Berne, à Zurich et à Olten. Et la Suisse romande, comment sera-t-elle impactée? Andreas Meyer n'a pas pu répondre précisément à cette question. Mais il ne conçoit pas qu'il y ait de grandes différences entre les régions.

## En chiffres

**1400 postes.** C'est le nombre d'emplois qui seront supprimés d'ici à 2020. Deux cents postes seront en revanche créés dans les trains pour faire face à la hausse du trafic. Le patron des CFF, Andreas Meyer, a rappelé que depuis son arrivée 5600 postes supplémentaires ont été créés, dont 2300 pour des apprentis. Actuellement, les CFF comptent environ 33200 emplois à plein-temps.

**1,2 milliard.** C'est le montant des économies qui devront être réalisées d'ici à 2020. Digitalisation accrue, optimisation

des processus et réduction du personnel permettront notamment d'atteindre cet objectif. Un précédent plan avait déjà permis aux CFF de raboter 550 millions en 2015.

**22 milliards.** Voilà ce qui sera investi de 2016 à 2020. Une façon pour Andreas Meyer de montrer que les CFF vont continuer leur développement. Les gros projets prévus: acquisition de trains duplex pour le trafic grandes lignes, avancée pour Léman 2030, amélioration du réseau mobile, poursuite de la numérisation et de l'automatisation, etc. **AR.G.**

### Colère et inquiétude

Au pied du siège des CFF, le Syndicat du personnel des transports est vent debout. «Il s'agit d'un démantèlement du service public, s'exclame Vivian Bologna, le responsable de la communication. Nous n'avons jamais vu le plan d'ensemble des économies dont parle M. Meyer. On est dans le flou. Et nous sommes inquiets sur les coupes concernant les piquets d'urgence qui interviennent lors des incidents sur la voie.» Ne faut-il pas faire des économies pour stabiliser les prix des billets qui sont déjà subventionnés à 50% par les pouvoirs publics? «Ne comptez pas sur nous pour opposer les usagers et le personnel CFF. Ce qui compte, c'est de savoir si on veut oui ou non un service public de qualité.»