



CFF Cargo dispose de 344 points de desserte dans le pays. Or 90% de la demande transite par la moitié de ces terminaux. (URS FLÜELER/KEYSTONE)

# En recul, CFF Cargo se met en mode automatique

**TRANSPORTS** La filiale de transport de fret plonge à nouveau dans les chiffres rouges. Huit cents emplois seront biffés d'ici à 2023, plus de 100 points de desserte seront réexaminés et le virage numérique sera pris

BERNARD WUTHRICH, BERNE  
@BdWuthrich

Les sursauts de 2013 et 2014 n'étaient qu'illusions: le chiffre d'affaires de CFF Cargo a de nouveau plongé en 2017. La perte opérationnelle atteint 37 millions, un mauvais résultat qui s'ajoute au milliard de découvert enregistré en 2003 et 2012. «Ces affaires perdues ne reviendront pas», commente le directeur général des CFF Andreas Meyer, qui a présenté jeudi les mesures d'assainissement envisagées pour remédier à cette situation. Elles se dérouleront en deux phases.

Premièrement, une correction de valeur de 189 millions et la constitution de provisions à hauteur de 19 millions viennent alourdir de 208 millions le résultat annuel 2017 de CFF Cargo. Cette opération financière doit s'accompagner d'un plan d'assainissement. Celui-ci prévoit de supprimer 330 des 2200 emplois de la filiale fret d'ici à 2020. Dans une seconde étape, 470 autres disparaîtront. Ce sont ainsi 800 postes qui seront biffés. L'entreprise compte exploiter au mieux les fluctuations naturelles, notamment les départs à la retraite, attendus par «centaines» ces prochaines années.

## Une centaine de points de desserte en sursis

Ce plan déplaît aux syndicats, qui ont demandé au conseil d'administration des CFF de ne pas l'avaliser. En vain. La stratégie présentée par Andreas Meyer et Nicolas Perrin, patron de CFF Cargo, a été

approuvée par les administrateurs. Secrétaire syndical et conseiller national, Philipp Hadorn (PS/SO) a fermement critiqué ce démantèlement, qui intervient «alors que la dernière réorganisation n'est pas encore terminée». Pour les syndicats, cette annonce tombe d'autant plus mal que la convention collective de travail (CCT) est en cours de renégociation. Or, le syndicat du personnel des transports (SEV) accuse la direction des CFF de vouloir en profiter pour affaiblir la protection contre les licenciements. Il reproche à CFF Cargo d'avoir commis des «erreurs de gestion» dans le trafic par wagons complets, qui ont conduit à des pannes et des coûts supplémentaires.

Corollaire de la restructuration, une centaine de points de desserte pourraient disparaître. Il s'agit de ceux qui sont le moins utilisés, où la fréquentation moyenne n'excède pas deux wagons par jour. Or, c'est précisément la demande en fourgons isolés qui a le plus chuté l'an dernier: elle a reculé de 14,5%. A La Chaux-de-Fonds, l'abandon du rail au profit de la route par un seul client a réduit le volume d'affaires de CFF Cargo de 75%. En comparaison, le trafic par trains complets et par wagons inscrits à l'horaire circulant entre les grands centres de distribution n'a régressé que de, respectivement, 4,1% et 0,8%. Ce sont donc les wagons isolés que l'entreprise a dans son viseur.

## Le Jura et l'Oberland bernois très exposés

CFF Cargo dispose de 344 points de desserte dans le pays. Or, 90% de la demande transite par la moitié de ces terminaux. Cent seront passés au scanner d'ici à 2020, 70 autres avant 2023. Deux régions paraissent particulièrement exposées, selon Nicolas Perrin: le Jura et l'Oberland bernois. Différents scénarios sont envisagés: l'abandon de certains sites, la concen-

tration dans des centres régionaux plus grands comme cela a été fait à Cadenazzo (TI) dans le cadre de la mise en service du tunnel du Gothard, l'établissement de partenariats avec des clients ou des sociétés comme Hupac. Les négociations commenceront ces prochains mois.

## Un nouveau besoin de flexibilité

Les CFF veulent en profiter pour réaliser le virage technologique. Les couplages manuels, les tests de freins sont des opérations physiquement éprouvantes. «On trouve de moins en moins de jeunes qui veulent faire le métier d'employé de la manœuvre», assure Nicolas Perrin. L'atelage des wagons sera automatisé, les contrôles techniques se feront par caméras et les essais de freins dureront dix minutes au lieu de quarante pour un convoi de 500 mètres. Les CFF veulent aussi s'adapter à la modification de la demande. Il y a désormais moins de gros volumes, davantage de quantités plus petites, un besoin de flexibilité accru que le rail offre de moins en moins pour les courtes distances. Le SEV reconnaît que ces nouveaux moyens technologiques amélioreront la productivité du trafic ferroviaire de biens. Mais il soutient que ce marché retrouvera la croissance et regrette que les CFF réduisent les effectifs et le nombre de points de desserte.

CFF Cargo n'en dédorm pas et juge la restructuration inévitable. Comme les départs naturels, estimés à 750, ne suffiront pas et que le recrutement de nouveaux profils affûtés au numérique sera nécessaire, l'entreprise promet d'investir 20 millions dans un plan social et 10 millions dans la formation pour se familiariser avec les nouvelles technologies. Simultanément, le conseil d'administration de CFF Cargo accueillera pour la première fois un membre externe. ■

## COMMENTAIRE

### Une partie des rêves de l'Initiative des Alpes s'envole

Lorsque, en 1994, le peuple suisse a adopté, à la stupeur générale, l'Initiative des Alpes, le pays s'est mis d'accord: l'avenir, c'était le chemin de fer. L'initiative populaire demandait le transfert de la route vers le rail sur l'axe nord-sud. Mais on allait en profiter pour l'encourager sur l'ensemble du territoire et investir des sommes considérables dans les infrastructures ferroviaires. On a voté pour cela un instrument incitatif – la redevance poids lourds – et trois fonds successifs

qui tous avaient pour but de favoriser le rail et les transports publics.

Vingt ans plus tard, une partie de la stratégie s'effondre, victime des réalités technologiques. Comme le relèvent plusieurs experts ès mobilité, la route s'adapte plus rapidement à la numérisation et répond plus aisément aux besoins croissants de flexibilité de la clientèle que le rail. Les CFF l'ont compris, eux qui développent, pour les pendulaires, des projets innovants de déplacements multimodaux, clés en main et porte à porte. Comme l'offre GreenClass, qui inclut une voiture ou un vélo électriques.

Le trafic marchandises n'échappe pas à cette évolution. Quiconque a vu

passer sous ses fenêtres un convoi composé de deux ou trois misérables wagons voit bien qu'il y a un problème et comprend que les louables objectifs qu'on s'était fixés dans les années 1990 ne seront pas entièrement atteints.

Face à un marché en pleine mutation, le transport de biens doit faire le pas de l'automatisation. Habitué à effectuer depuis des années le travail souvent éprouvant pour lequel ils ont été formés, les cheminots sont désécurisés. C'est très compréhensible. Il est de la responsabilité sociale des CFF d'en abandonner le moins possible sur le bord du ballast et d'offrir au plus grand nombre la possibilité de réussir ce virage. ■ B. W.