

# Démantèlement de CFF Cargo

*La pression sur la direction est maintenue*

**Le SEV combat le démantèlement de CFF Cargo tant au niveau syndical que politique. Il était clair dès le départ que ce ne serait pas un combat gagné d'avance. Les mesures prises jusqu'à présent peuvent en partie être considérées comme des succès. Un débat politique a eu lieu et par notre action de protestation, nous avons pointé un doigt accusateur sur l'entreprise. De ce fait, les mesures mises en œuvre par CFF Cargo sont moins drastiques qu'on ne le craignait au départ. On ne peut aujourd'hui pas encore se prononcer sur ce qui pourra être sauvé au niveau de l'emploi. Il ne faut pas relâcher la pression pour obtenir d'autres améliorations.**

D'une part, le SEV, en compagnie de 8 autres organisations des milieux de l'économie, de la protection de l'environnement et de la politique, a cherché le dialogue en formant l'Alliance pour la promotion du trafic wagons. Les débuts de cette alliance ont été discrets. Les représentants de l'économie espéraient encore pouvoir obtenir de Cargo une desserte de leurs voies de raccordement. Comme ces négociations ne se sont pas déroulées de manière satisfaisante, les 8 organisations ont mis sur pied une conférence de presse et remis en question le démantèlement. L'alliance a demandé que les remboursements pour le trafic wagons soient maintenues en 2006 à leur niveau de 2005.

## **L'UDC et le PRD font la sourde oreille**

On a constaté que l'UDC et les radicaux ne prenaient en compte que des critères économiques lors des débats sur le budget. Le maintien des remboursements n'a obtenu aucune voie de ces deux partis au National! Toujours est-il que quelques Conseillers aux Etats bourgeois ont vertement critiqué la manière de faire de CFF Cargo. Avec le refus des deux propositions de Pierre-Alain Gentil et Peter Vollmer dans le cadre du budget, les possibilités d'avoir une influence politique sur le démantèlement de CFF Cargo ont été balayées.

## **Nouvelles interventions**

La discussion menée après le débat budgétaire sur diverses interpellations n'y a rien changé. Cela n'a fait que brasser de l'air. Les parlementaires n'ont rien pu décider lors de cette discussion. Il faut saluer les interventions de Andrea Hämmerle au Conseil national au nom de la fraction du PS et celle de Pierre-Alain Gentil aux Etats qui demandent un transfert de la route au rail des marchandises dans le transport fluvial également. Le Conseil fédéral a avancé l'argument qu'il n'y a aucune base légale pour le remboursement du trafic wagons (comme pour la traversée des Alpes). Ces interventions donneront l'occasion au monde politique de se pencher une fois encore sur le transport fluvial des marchandises.

## **Lignes directrices syndicales**

Nous avons clairement fait part de nos revendications à CFF Cargo. Nous avons publiquement dénoncé les conséquences négatives de ces mesures. Des séances d'information ont été mises sur pied pour nos membres concernés et nous tâchons de leur apporter notre soutien durant cette période difficile. Aujourd'hui encore, nous sommes présents à Bâle en cas de besoin. Les actions suivantes ont également été organisées:

- manifestation à Bâle suite à la conférence de presse de Cargo ;
- rassemblement spontané devant le KSC de Fribourg ;
- assemblée du personnel RB Bienne ;
- distribution de tracts et assemblée devant les portes des Ateliers de Bellinzone ;
- manifestations cantonales pour le maintien des Ateliers de Bellinzone et des postes de travail ;
- manifestation nationale à Berne et remise de résolutions au président de la direction des CFF Benedikt Weibel ;
- distribution de tracts devant les Ateliers de Bienne.

Par ces actions, nous avons clairement communiqué la position du personnel à CFF Cargo. Les revendications sont toujours d'actualité et sont énumérées dans l'encadré ci-contre.

## **Un petit succès malgré tout**

En collaboration avec les secteurs concernés de l'économie, nous nous sommes battus contre ce démantèlement et avons obtenu que 100 gares continueront d'être desservies. Nous ne connaissons pas encore les conséquences sur les suppressions de postes. Mais on peut tout de même parler d'un succès puisqu'une desserte en surface couvrant partiellement le territoire a pu

être maintenue. Des négociations se poursuivent jusqu'à fin janvier pour les points de desserte. Les entreprises de transport concessionnaires (ETC) doivent aussi prendre une décision quant à leurs 140 points de desserte. Il reste à espérer qu'elles auront le courage de continuer à promouvoir le trafic marchandises. En nous mobilisant, nous pouvons maintenir à long terme l'emploi et faire en sorte que CFF Cargo perde moins de clients.

### **Solutions flexibles**

CFF Cargo négocie en ce moment avec bon nombre de ses clients pour trouver des solutions spécifiques. Les entreprises qui ne se seraient pas encore mis en contact avec CFF Cargo en vue de trouver une telle « solution flexible » sont priées de le faire avant la fin janvier. CFF Cargo présentera à la fin février le concept définitif qui entrera en vigueur à la fin mai. Outre les 323 points de desserte de base qui sont desservis quotidiennement, 100 points seront exploités de manière flexible. Il faut ajouter à cela les points de desserte situés sur le réseau des ETC qui peuvent les exploiter elles-mêmes. Il faut espérer que les ETC ont la volonté de les desservir et ne suivent pas l'exemple des CFF. Il a été communiqué avant Noël qu'une solution a pu être trouvée avec le groupe Fenaco (association des Landi) afin qu'à l'avenir, 95% des marchandises Landi puissent continuer à être transportées sur le rail. Les cantons également continuent à mettre la pression. Les gouvernements et parlements cantonaux se sont fermement démarqués de la politique de CFF Cargo. Les résultats de ces discussions seront communiqués à CFF Cargo ces prochaines semaines. Dans le canton de Berne, une motion parlementaire soutenue par 124 signatures (sur un total de 200) demande l'examen d'un éventuel engagement du BLS dans le trafic wagons. La pression sur CFF Cargo est maintenue !

### **Revendications syndicales**

Notre combat contre le démantèlement se poursuit. Une top-conférence extraordinaire à ce sujet se tient le 25 janvier. A l'issue de cette réunion, nous exigerons de pouvoir entrer en négociation avec CFF Cargo sur les points suivants :

- en lieu et place de suppressions de postes, mise en œuvre de nouveaux modèles de temps de travail sous la forme de temps partiel ;
- un programme de reconversion doit être proposé aux collaborateurs exerçant une profession de monopole ;
- proposition de mise à la retraite dès 58 ans pour les collaborateurs de toutes les divisions ;
- aucun engagement externe aux CFF ;
- les cas délicats sur le plan social doivent être traités individuellement et favorablement.

Une chose est claire dans l'optique des négociations CCT : celui qui remet en question le Contrat social (NOA) met en danger la paix sociale. La lutte continue !

**Martin Allemann, team Cargo SEV**

**Adrian Wüthrich, responsable politique des transports SEV**

*Traduction André Neuhaus*

### ***Les arguments contre le démantèlement de CFF Cargo sont restés les mêmes***

Il faut renoncer à ce démantèlement parce que :

- des centaines d'emploi passeront à la trappe aux CFF et dans les ETC ;
- selon le contrat de prestations établi entre les CFF et la Confédération, CFF Cargo SA devrait suivre une stratégie de croissance ;
- le nouveau réseau de desserte proposé ne couvre pas l'ensemble du territoire ;
- 100 000 camions supplémentaires au moins sillonneront nos routes ;
- de fidèles clients du rail le condamnent ;
- il rendra inutiles des investissements en infrastructures de plusieurs millions ;
- ce sont les régions périphériques qui sont le plus touchées et elles y perdront encore en attractivité ;
- cela contredit la politique de transfert de la Confédération ;
- ce n'est pas du tout le bon moment : à l'avenir, le rail va redevenir concurrentiel par rapport à la route grâce à la RPLP dès 2008, l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg en 2007, l'intensification des contrôles en matière de conditions de travail et de sécurité routière et des taxes sur le trafic poids lourds dans l'UE également (péages) ;
- diverses lignes de transports de voyageurs subiront une pression accrue sur les coûts ;
- il est inimaginable que deux managers CFF (Benedikt Weibel et Daniel Nordmann) prennent seuls une décision de politique des transports de cette importance ;
- les seuls arguments économiques ne suffisent pas.

AW/Fi