

Communiqué de presse

Mardi 18 mars 2008

CFF Cargo : poser les bons jalons plutôt que verser de nouvelles subventions

En vue des débats parlementaires de mercredi matin

Lorsqu'il débattera de la situation de CFF Cargo, mercredi, le Conseil national ne devra pas perdre de vue les perspectives à long terme. Les incitations créées ces dernières années dans le domaine du trafic ferroviaire n'étaient pas judicieuses. Les autorités n'ont pas su créer la transparence nécessaire. CFF Cargo est victime d'objectifs et d'évaluations erronés. Injecter plus d'argent n'est pas la solution. Il faut au contraire réorienter la stratégie de CFF Cargo. Parallèlement, il convient d'améliorer les conditions-cadre et d'accroître la transparence.

CFF Cargo est dans le rouge depuis des années. Conformément aux objectifs stratégiques assignés par le Conseil fédéral, l'entreprise s'est efforcée d'augmenter son chiffre d'affaires et ses parts de marché à l'étranger, ceci aux dépens de sa rentabilité. Elle a ainsi repoussé d'année en année l'objectif de revenir dans les chiffres noirs. Faute de transparence financière, les réactions ont tardé à tous les niveaux. Toutefois, le transport de marchandises international peut être rentable, comme le montre l'exemple de BLS Cargo. Cette entreprise a réussi à s'affirmer dans un milieu concurrentiel. A cet égard, le choix des partenaires joue un rôle essentiel.

Dans le cas de CFF Cargo, il serait irresponsable de mettre un couvercle sur la marmite en ébullition, sous peine d'assister plus tard à une explosion. Les dommages n'en seraient que plus grands. Il n'y a aucune raison de privilégier une augmentation des subventions plutôt que la mise en œuvre de nécessaires mesures d'assainissement. Dans le meilleur des cas, les ressources injectées disparaîtraient dans des activités internationales fortement déficitaires. Le Conseil fédéral et les CFF doivent tirer les conséquences de cette situation.

CFF Cargo, un symbole de la politique déficitaire en matière de transport ferroviaire

Huit ans après la présentation de la réforme des chemins de fer 2, les principaux éléments en vue d'une amélioration des conditions-cadre, en particulier dans le domaine du trafic ferroviaire, et d'une intensification de la concurrence, ne sont toujours pas réunis. economiessuisse a formulé plusieurs demandes en 2002 : une clarification des flux de personnes et de marchandises, une planification intégrée des travaux en vue de l'extension des infrastructures (vue d'ensemble), une réforme des prix des sillons axée sur la demande et prévoyant la mise en place d'incitations, un désenchevêtrement systématique des rôles du DETEC/OFT, à la fois propriétaire, mandataire, autorité de surveillance, législateur et régulateur, ainsi que la création d'une autorité de régulation indépendante de l'administration qui veillerait à la transparence.

Le projet relatif au trafic de marchandises actuellement en préparation au Parlement ne prévoit pas de réforme des prix des sillons. Il ne fournit pas non plus la vue d'ensemble pourtant nécessaire en ce qui concerne la future infrastructure ferroviaire (ZEB), ni ne définit de priorités pour l'extension des infrastructures. Au lieu de cela, on prévoit le versement de 1,6 milliard de francs de subventions supplémentaires pour réduire le prix des sillons entre 2011 et 2018 et l'accroissement de un milliard de francs des ressources du fonds FTP adopté par le souverain (30,5 milliards). La balle est dans le camp du Parlement : les commissions doivent tirer le frein.

Pour toutes informations :
Martin Kaiser, 079 797 15 52