

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (2001)

Vorwort: 304,2 millions de voyageurs et 59 millions de tonnes de marchandises ont été acheminés par les CFF en 2001 [...]

Autor: Lalive d'Epinay, Thierry / Weibel, Benedikt

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: 02.02.2025

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

304,2

millions de voyageurs et 59 millions de tonnes de marchandises ont été acheminés par les CFF en 2001. Dans une conjoncture difficile, marquée par des courants opposés sur les principaux marchés, l'entreprise a réalisé un bon résultat d'ensemble.

Les CFF n'ont pas échappé, eux non plus, aux grands événements de l'année 2001. Ils ont été directement concernés notamment par l'accident qui s'est produit dans le tunnel routier du Gothard. Mettant aussitôt en place des transports de remplacement pour les voitures individuelles et une chaussée roulante entre la Suisse centrale et le Tessin, les CFF ont prouvé qu'ils savaient s'adapter rapidement et ils ont joué un rôle important dans la gestion de cette crise. Sur le plan économique, l'année écoulée a été marquée par des courants opposés sur les deux principaux marchés. Le trafic voyageurs a profité d'une demande très animée. Le nombre des personnes transportées a augmenté de 6 pour cent, le plus haut taux de croissance enregistré depuis des années, et franchi pour la première fois la barre des 300 millions de voyageurs. Le trafic marchandises, en revanche, a ressenti tous les effets du brusque revirement de la conjoncture pendant le second semestre; il aura fallu les bons résultats du premier semestre pour que l'impact sur les tonnages reste dans l'ensemble limité. Déjà serrées, les marges ont été comprimées davantage encore en raison de la concurrence croissante dans l'«open access».

La dégradation de la situation économique qui a affecté le trafic marchandises, de récents amortissements, ainsi que la diminution des montants au titre des contributions de la Confédération à l'infrastructure et la réduction des indemnités compensatoires en trafic régional ont été les principaux facteurs qui ont fait reculer à 245,7 M CHF le résultat d'exploitation (321,4 M CHF l'année précédente). La forte progression des résultats du groupe, qui se chiffrent à 314,1 M CHF, tient à la vente d'une partie de la participation Sunrise et à la liquidation d'une réserve constituée à l'époque où il était question d'une «joint-venture» avec FS Cargo.

En 2001 encore, les CFF ont été épargnés par les accidents majeurs. Les efforts énergiques en faveur de la sécurité se sont traduits, depuis peu, par une baisse du nombre des accidents du travail. La ponctualité, elle aussi, s'est améliorée, en dépit d'un «grand» changement d'horaire en juin, qui a amené quelque 4 pour cent de trains-kilomètres supplémentaires en trafic voyageurs. Il est en revanche regrettable que la satisfaction de la clientèle ait rétrogradé en trafic voyageurs. Ce mécontentement est lié au nombre de moins en moins suffisant de places assises dans les trains aux heures de pointe – corollaire du réjouissant développement de la demande. Les prestations et le service des CFF satisfont toutefois encore pleinement 81 pour cent de clients.

Pour la première fois depuis dix ans, l'effectif du personnel a amorcé un mouvement à la hausse. Cette légère remontée est liée au recrutement de personnel à former. Dans de nombreux sec-

teurs, en effet, il y avait pénurie. Un sondage auprès du personnel, le second du genre, a fait apparaître un net recul de la satisfaction au travail, dont le degré, insuffisant, se situe à 52 points. Ce résultat est de toute évidence une retombée des réformes menées dans toute l'entreprise à un rythme soutenu. Tant le Conseil d'administration que la Direction de l'entreprise sont bien conscients qu'ils doivent agir dans ce domaine car, sans un personnel motivé et satisfait, il ne sera pas possible de faire face aux défis de l'avenir. Pour une ex-régie fédérale, le chemin qui mène vers davantage de marché n'est pas simple – la polémique sur la rémunération des hauts dirigeants l'a bien illustré. Le large débat qui se poursuit sur ce thème est parti de l'exemple CFF. En jouant la transparence, nous avons lancé un signal fort.

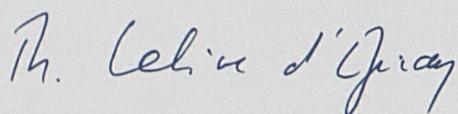
Le rythme de l'ouverture des marchés sera dicté essentiellement par la politique ferroviaire de l'Union européenne. Même s'il reste encore beaucoup de questions sans réponse, une tendance à l'«européanisation» se dessine clairement. A lui seul, le marché des trafics régional et d'agglomération «pèse» ses 25 bons milliards d'euros et, selon la volonté de la Commission européenne, il sera désormais adjudgé par le biais d'appels d'offres publics. Dès lors, les grands groupes se mettent déjà en position de conquérir ces marchés. Dans le but d'acquérir une certaine expérience de ce type de procédure, les CFF se sont engagés, avec un partenaire anglais, dans un appel d'offres concernant des services de transport au sud-ouest de Londres. Puis, les règles du jeu ayant été modifiées, ils se sont retirés.

La dimension internationale est encore plus évidente dans le transit des marchandises. En plus des marchés intérieur, d'importation et d'exportation, nous concentrons nos efforts sur l'axe nord-sud qui traverse notre pays. Sur ce corridor, notre principal partenaire reste les Chemins de fer d'Etat italiens FS. Nous avons abandonné notre projet de fusion avec FS Cargo, au moyen duquel nous voulions faire partie des grands chemins de fer européens en trafic marchandises. A ce grand saut, les CFF préfèrent désormais les petits, voire très petits pas grâce auxquels, au niveau opérationnel, ils font progresser la qualité. Au Nord, nous sommes liés par une coopération commerciale et opérationnelle avec la société Häfen und Güterverkehr Köln (HGK). Dans la production, nous nous appuyons sur une collaboration active avec DB Cargo.

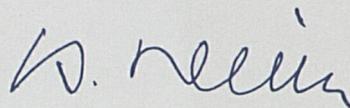
La compétitivité est au moins aussi importante que la question des alliances. Même si les grands changements structurels sont derrière nous, il nous faut néanmoins améliorer sans relâche et en tous points notre efficacité et nous aligner sur les progrès de la technique. Après

la forte croissance de la productivité au cours de nos deux premières années de société anonyme, nous avons, là aussi, progressé pendant l'exercice écoulé – et cela malgré un recul de 2,3 pour cent en trafic marchandises et malgré le recrutement de personnel supplémentaire. Depuis 1998, la croissance annuelle moyenne de la productivité est de 7 pour cent.

Les CFF ne sont pas seulement une grande entreprise de services. Ils sont aussi une institution fondant une identité nationale, dont le visage est celui de milliers de cheminotes et de cheminots. Le Conseil d'administration et la Direction de l'entreprise remercient ici leur personnel de sa participation active à la marche de l'entreprise, pour le bien de notre clientèle.



Thierry Lalive d'Épinay
Président du Conseil d'administration



Benedikt Weibel
Président de la Direction de l'entreprise