

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (2002)

Vorwort: Dans le sillage d'Expo.02, cap sur Rail 2000!
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: 02.05.2025

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

Dans le sillage d'Expo.02, cap sur Rail 2000!

2

Le centième exercice des CFF a été placé sous le signe d'un événement majeur: Expo.02. A cet égard, les défis lancés aux transports publics par la décentralisation des lieux d'exposition n'étaient pas des moindres. L'objectif était de transporter plus de la moitié des visiteurs par le train, cela en exploitant pour l'essentiel les ressources humaines et matérielles existantes. Lorsque les médias commencèrent à diffuser les images des parkings déserts d'Expo.02, il devint clair que l'offre des CFF correspondait bien aux besoins des visiteurs. Le plan de transport a posé de redoutables exigences au système ferroviaire et a montré à quel point les CFF pouvaient être flexibles et proches de leur clientèle. Ainsi a-t-on pu voir la fréquence de certains trains essentiels être multipliée par cinq durant les périodes de très forte affluence.

Tout cela n'aurait pas été possible sans un engagement inconditionnel de la part de l'ensemble du personnel des CFF lors des phases de planification, de direction et de mise en œuvre pour le moins ambitieuses. Avec une part de marché de 61 pour cent, l'objectif a été largement dépassé, et les performances des CFF ont été amplement saluées par le grand public. Du point de vue commercial, Expo.02 a eu des retombées positives en dépit de surcoûts non négligeables. Elle a ainsi permis au trafic voyageurs d'améliorer encore son bon résultat de l'année précédente.

L'évolution asymétrique observée depuis quelques années entre le trafic voyageurs et le trafic marchandises s'est accentuée. Ce dernier secteur a subi de plein fouet la morosité conjoncturelle qui sévit actuellement en Europe.

Alors que le trafic intérieur est parvenu à se maintenir, les échanges transfrontaliers se sont littéralement effondrés. Dans le trafic vers l'Italie, cette évolution a encore été aggravée par des interruptions d'exploitation de plusieurs semaines sur certaines lignes du réseau italien. La perte annuelle du segment marchandises s'est de ce fait accrue, atteignant 96,1 millions de francs. La perte d'exploitation, par contre, s'est réduite de 4,1 millions de francs, à 72,2 millions de francs. Cette amélioration par rapport à l'année précédente est à mettre au crédit des mesures d'économies engagées.

Constitution d'une importante provision pour la Caisse de pensions.

Le résultat du Groupe a été principalement affecté par une opération comptable en relation avec la Caisse de pensions des CFF. L'évolution défavorable enregistrée sur les marchés des capitaux a occasionné une troisième grosse perte annuelle consécutive de la Caisse de pensions des CFF et un fléchissement du taux de couverture, qui atteint désormais 80,5 pour cent. Rétrospectivement, on ne peut parler que de circonstances malheureuses; en effet, le refinancement, à hauteur de plusieurs milliards de francs, de la Caisse de pensions des CFF a coïncidé avec l'éclatement de la bulle spéculative à partir de 1999. La césure et l'évolution des marchés des capitaux n'ont pas permis jusqu'à présent de constituer des réserves de fluctuation, ce qui se traduit actuellement dans les comptes des CFF par une forte augmentation des provisions, comme l'exigent les RPC 16. L'impérieux besoin d'assainissement de la Caisse de pensions des CFF a de lourdes conséquences sur les comptes actuels; pour la

première fois depuis sa création en 1999, la SA CFF enregistre donc une perte consolidée, qui se monte à 12 millions de francs. Sans la constitution de cette provision de 183 millions de francs, les CFF auraient réalisé un bénéfice consolidé de 171 millions de francs.

Les CFF n'ont pas eu à déplorer d'accidents majeurs en 2002. Nous travaillons sans relâche à l'amélioration de la sécurité, si bien que le nombre d'accidents du travail a encore reculé. Il est en outre remarquable de voir que les objectifs de ponctualité ont pu de nouveau être pleinement atteints – pour la première fois depuis longtemps – précisément l'année de l'Exposition nationale. La satisfaction de la clientèle a pu être maintenue à un niveau élevé en trafic voyageurs, et même légèrement renforcée dans le trafic marchandises. Les CFF ont fourni des efforts considérables dans les domaines de la sécurité des personnes et de la propreté. Malheureusement, la tendance à la multiplication des incivilités semble ne pas devoir s'arrêter et exige des mesures énergiques.

CFF Cargo: le seuil de rentabilité à l'horizon 2005.

La «croissance par la qualité» constitue le premier objectif stratégique dans le trafic marchandises transfrontalier. Malgré les multiples efforts consentis en étroite collaboration avec nos partenaires de FS Trenitalia pour améliorer la qualité, notamment à la frontière sud, les progrès escomptés n'ont pas été enregistrés. Quelques indicateurs signalent même une dégradation. Nous avons donc décidé de créer en Lombardie du Nord une société de production qui devrait être opérationnelle en décembre 2003. Malgré un contexte difficile, CFF Cargo entend

tout mettre en œuvre pour atteindre le seuil de rentabilité en 2005. Outre les améliorations sur l'axe de transit, la deuxième clé de la réussite de ce pari résidera dans le nouveau concept de transport par wagons complets. Notre objectif extrêmement ambitieux ne sera réalisable que dans l'hypothèse d'un redressement prochain de la conjoncture économique.

Le 12 décembre 2004 en point de mire.

Date phare pour les CFF, le 12 décembre 2004 marquera la fin de la 1^{re} étape de Rail 2000 et l'introduction d'un horaire entièrement remanié, avec de nombreuses nouvelles liaisons et des temps de parcours fortement réduits sur les principales portions du réseau. Au cœur de cette offre enrichie figure la nouvelle ligne construite entre Rothrist et Mattstetten avec la bifurcation vers Soleure. La vitesse maximale prévue de 200 km/h ainsi que la cadence de circulation des trains toutes les deux minutes exigent un nouveau système de contrôle-commande. Les instructions adressées aux conducteurs de locomotive ne seront plus transmises via des signaux optiques mais relayées par onde radio vers l'ordinateur de bord. Le système prévu à cet effet, l'ERTMS (European Rail Traffic Management System), est largement soutenu par la Commission européenne dans le cadre de la politique d'«interopérabilité». Reposant sur des normes européennes, il est appelé à remplacer à moyen ou à long terme l'ensemble des systèmes utilisés actuellement en Europe, afin de parvenir à créer une uniformisation sur le Vieux Continent. Les CFF figurent, de manière assez fortuite, parmi les premiers utilisateurs de ce nouveau système. Depuis le 30 avril 2002, un essai pilote est mené sur la

ligne Zofingue–Sempach–Neuenkirch. Ce dernier a donné bien des soucis aux sous-traitants et aux CFF, et il a fallu attendre la fin de l'année pour que le nombre de défaillances soit considérablement réduit. Tirant les enseignements de cet essai pilote, les CFF ont donc décidé, en dépit de surcoûts non négligeables, d'adjoindre au système un dispositif palliatif de signalisation classique. Afin de mieux maîtriser les risques, la première année de l'horaire selon Rail 2000, 1^{re} étape, constituera par ailleurs une période de transition au cours de laquelle la vitesse maximale restera limitée à 160 km/h.

L'année 2002 a également été marquée par le centenaire des CFF. Deux émissions produites par la Télévision suisse à l'occasion de cet anniversaire ont remporté un franc succès auprès de la population. La première émission, à caractère de divertissement, a été produite dans les Ateliers industriels d'Oltén et a enregistré le meilleur taux d'audience de la semaine. Par ailleurs, un programme spécial sur les CFF a présenté pendant 17 heures les activités ainsi que les coulisses de l'entreprise. Cette émission a également obtenu un écho fort positif auprès du public. Parlant à propos de cette opération des «CFF–Symbole de la Suisse», la presse a souligné le fort lien émotionnel existant entre la population suisse et notre entreprise ou, en termes d'identification commerciale, la valeur élevée de la marque CFF.

Convention sur les prestations respectée.

L'exercice 2002 a signifié la fin de la première période quadriennale visée par les objectifs stratégiques du Conseil fédéral ainsi que par la Convention sur les pres-

tations conclue entre la Confédération et les CFF. Le Conseil fédéral estime que les objectifs assignés ont été «dans une large mesure atteints, voire partiellement dépassés» et que, «globalement, le résultat obtenu est satisfaisant». La Convention sur les prestations, le plafond des dépenses s'y rapportant ainsi que les objectifs stratégiques du Conseil fédéral ont fait leurs preuves en tant qu'instruments de conduite stratégique. Leur renouvellement pour la période 2003–2006 s'inscrit donc dans la continuité.

La nouvelle Convention sur les prestations ainsi que le plafond des dépenses fixé à 6,025 milliards de francs ont été adoptés par le Conseil national et le Conseil des Etats sans soulever d'opposition. Début 2003, le Conseil fédéral s'est penché sur l'adaptation des objectifs stratégiques. Dès les premiers débats parlementaires, il est clairement apparu que le plafond des dépenses serait soumis au régime du frein à l'endettement. Les CFF ne se sont pas opposés à la coupe de 54 millions de francs prescrite entre-temps par le Conseil fédéral, alors que, d'une part, les restrictions budgétaires s'élèvent déjà à 109 millions de francs (–7,5 pour cent) pour 2003 et à 58 millions de francs (–4 pour cent) pour 2004, et que, d'autre part, la compensation partielle prévue en 2005 et 2006 semble plutôt compromise.

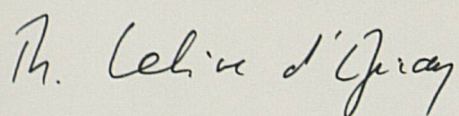
Stabilité menacée.

La situation financière de la Confédération s'est encore aggravée et des propositions d'économies plus sévères font d'ores et déjà l'objet de discussions. Aussi risque-t-on de voir mettre au rebut, à peine quelques années après sa

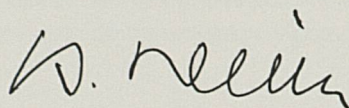
concrétisation, l'une des avancées les plus importantes de la réforme ferroviaire, à savoir la garantie d'une planification sûre pour l'infrastructure. Le rail est un domaine qui requiert de lourds investissements et une activité qui s'inscrit dans la durée. Conscients que les grandes difficultés financières dont souffre la Confédération n'épargneront pas les CFF, nous réduirons le plafond des dépenses sans affecter la sécurité et le transfert du trafic vers le rail. La Convention sur les prestations récemment adoptée devrait cependant faire l'objet de nouvelles négociations. Si la continuité envisagée devait être remise en question par des remaniements budgétaires annuels, cela constituerait un retour fort regrettable à la période antérieure à la réforme ferroviaire. Une menace pèserait alors sur les objectifs politiques, économiques et entrepreneuriaux des CFF.

Dans un avenir proche, les CFF se concentreront prioritairement sur la mise en service de la première étape de Rail 2000 ainsi que sur les projets-clés de CFF Cargo. Cargo devra coûte que coûte mettre sur pied avec ses filiales du nord (Swiss Rail Cargo Köln GmbH) et du sud (Swiss Rail Cargo Italy) une organisation efficace pour l'axe Nord-Sud, capable de fournir la qualité ambitionnée au niveau international. En outre, les CFF devront, d'entente avec leur propriétaire, apporter une solution durable au brûlant problème de leur Caisse de pensions.

Les trains circulent jour et nuit, sans interruption. Les milliers d'employés des CFF se vouent entièrement à leurs tâches pour offrir en permanence un produit de qualité et un service utile. Le Conseil d'administration ainsi que la Direction de l'entreprise les en remercient sincèrement.



Thierry Lalive d'Epinay
Président du Conseil d'administration



Benedikt Weibel
Président de la Direction de l'entreprise