

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (2003)

Vorwort: Les CFF s'apprêtent à relever d'importants défis
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: 18.03.2025

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

Les CFF s'apprêtent à relever d'importants défis.

En 2003, les CFF ont réussi à améliorer sensiblement leur résultat annuel dans un contexte économique marqué par une morosité persistante.

Le trafic marchandises a réussi à inverser la tendance, tandis que les CFF se préparent à relever un défi de taille avec la mise en service de Rail 2000.

S'établissant à 45,3 millions de francs, le résultat d'exploitation dépasse de 34,3 millions de francs celui de l'année précédente. Cette hausse provient notamment du trafic marchandises, qui a affiché une évolution exemplaire par rapport à 2002: les pertes de 72,2 millions ont en effet pu être réduites à 22,6 millions de francs en 2003.

Un Arrêt du Tribunal fédéral (ATF) concernant l'assujettissement des CFF pour les immeubles non destinés à l'exploitation a contraint Infrastructure et Immobilier à constituer des provisions pour créances fiscales de 50 millions de francs. De surcroît, compte tenu de l'insuffisance de couverture de la Caisse de pensions, il a fallu procéder à une augmentation des provisions de 132 millions de francs, conformément à la norme de présentation des comptes RPC 16. Enfin, la cession de la dernière tranche de la participation dans TDC a généré un bénéfice de 95,4 millions de francs.

Le résultat annuel avant dotation de la provision RPC 16 et impôts ATF s'élève à 206,9 millions de francs, soit 35,9 millions de plus que l'année précédente.

L'exercice 2003 s'achève sur un bénéfice après dotation de la provision RPC 16 et impôts de 24,9 millions de francs. En 2002, les CFF avaient enregistré une perte de 12 millions de francs.

Résultats des segments.

Renversement de tendance dans le trafic marchandises.

Le trafic marchandises a réussi à renverser la tendance, réduisant sa perte de deux tiers par rapport à l'exercice précédent. Le résultat annuel, quant à lui, s'est amélioré de -96,1 millions de francs à -33,1 millions de francs, et ce malgré la conjoncture morose et la fermeture prolongée du Monte Olimpino II, près de Chiasso. Avec le développement de Swiss Rail Cargo Köln (SRCK), la création de Swiss Rail Cargo Italy (SRCI) et la reprise de Rail Italy, CFF Cargo a posé les jalons qui permettront de mettre en oeuvre la politique de croissance européenne dans son secteur d'activité. Le premier train SRCI a pris le départ le 15 décembre 2003.

Sur fond de stagnation du produit des ventes, l'amélioration notable du résultat annuel enregistré par le trafic marchandises s'appuie essentiellement sur des mesures de restructuration dans le domaine du personnel introduites dès 2002 et sur une politique de gestion des coûts nettement plus performante dans le domaine des charges d'exploitation.

Dans le trafic intérieur, le concept du nouveau trafic par wagons isolés a été lancé en même temps que le changement d'horaire 2003. La restructuration de la production régionale a généré une diminution sensible des coûts. Parallèlement, les mesures introduites dans le

cadre de ce nouveau concept ont permis de maintenir un service couvrant l'ensemble du territoire.

Recul du bénéfice dans le trafic voyageurs. En 2003, le résultat d'exploitation du trafic voyageurs s'est contracté à 165,5 millions de francs, contre 173,4 millions en 2002. S'établissant à 93,4 millions de francs, le résultat annuel a chuté de 20,3 millions de francs par rapport à l'année précédente.

Les produits du trafic ont légèrement crû par rapport à l'année précédente, en premier lieu grâce au trafic régional et au trafic de loisirs qui affichent une nouvelle hausse. Toutefois, les produits supplémentaires n'ont pas permis de compenser l'augmentation des charges.

Les résultats du trafic voyageurs sont entachés par la catastrophe ferroviaire survenue à Zurich Oerlikon le 24 octobre 2003: la collision de deux trains directs a coûté la vie à une jeune passagère et fait une centaine de blessés.

En octobre et en novembre, une série de dérangements plus ou moins graves (pannes de locomotives et de voitures, perturbations sur les lignes de contact et au niveau des aiguillages, problèmes aux postes d'enclenchement) a entravé la bonne marche de l'exploitation ferroviaire, notamment dans la région de Zurich. Les CFF ont réagi en prenant des mesures ciblées dans les domaines de l'entretien du matériel roulant, de l'infrastructure et de l'information à la clientèle. Depuis décembre, la situation s'est à nouveau stabilisée.

Objectif atteint pour Infrastructure. Pour l'exercice 2003, Infrastructure a enregistré un résultat d'exploitation de -111,8 millions de francs. Après prise en compte des indemnités perçues à la suite de l'autonomisation du secteur immobilier, le résultat annuel s'élève à 0,3 million de francs et l'objectif visant à équilibrer les comptes est donc atteint. La division a cependant dû constituer des provisions de 41 millions de francs pour régler d'éventuelles créances fiscales portant sur les années 1999 à 2002 et concernant des immeubles dont elle était alors propriétaire.

Associées à la fermeture temporaire du tunnel Monte Olimpino II, qui constitue un passage-clé pour les convois vers l'Italie, l'atonie conjoncturelle et ses répercussions sur le trafic marchandises ont pesé sur les produits issus de l'utilisation de l'infrastructure par les trains

S'établissant à 45,3 millions de francs, le résultat d'exploitation dépasse de 34,3 millions de francs celui de l'année précédente. Cette hausse provient notamment du trafic marchandises, qui a affiché une évolution exemplaire par rapport à 2002: les pertes de 72,2 millions ont en effet pu être réduites à 22,6 millions de francs en 2003.

L'exercice 2003 s'achève sur un bénéfice après dotation de la provision RPC 16 et impôts de 24,9 millions de francs. En 2002, les CFF avaient enregistré une perte de 12 millions de francs.

de marchandises, l'interdiction de circulation dans le tunnel ayant provoqué un transfert du trafic international vers d'autres réseaux. En 2003, Infrastructure a achevé d'importants travaux en vue de la mise en service de Rail 2000, 1^{re} étape le 12 décembre 2004.

Présentation des premiers résultats d'Immobilier. Au début de la période sous revue, le secteur immobilier a été séparé d'Infrastructure pour devenir une unité d'affaires autonome au sein du groupe. Il présente un résultat d'exploitation de 127,9 millions de francs et un résultat annuel de -4,6 millions de francs.

A la suite de son autonomisation, Immobilier s'est vue dans l'obligation de dédommager Infrastructure pour le manque à gagner en effectuant des paiements compensatoires. Les indemnités versées à Infrastructure ont représenté 141 millions de francs en 2003, 44 millions de francs provenant directement des caisses d'Immobilier et 97 millions de francs transitant par les unités centrales au titre de charges financières. En outre, Immobilier a constitué des provisions à hauteur de 9 millions de francs pour payer d'éventuelles créances fiscales découlant de l'Arrêt du Tribunal fédéral mentionné plus haut.

Caisse de pensions: les difficultés ne sont pas terminées.

Les difficultés rencontrées par la Caisse de pensions des CFF persistent. Après s'être réduit à 83,2 pour cent¹ fin 2002 à la suite d'événements connus, le taux de couverture s'est redressé à 84,9 pour cent fin 2003. Compte tenu de l'insuffisance de couverture, les CFF ont dû, conformément à la RPC 16, constituer des provisions de 132 millions de francs pendant l'exercice sous revue.

L'évolution favorable de la Bourse à partir de mars 2003 est à l'origine de l'amélioration enregistrée par la Caisse de pensions. Mais la Caisse elle-même n'est pas restée inactive. Un train de mesures mis en œuvre à la mi-2003 pour réduire le déficit existant oblige les assurés actifs ainsi que l'employeur à verser une contribution paritaire d'assainissement de 1,5 pour cent. En outre, le montant du remboursement pour les pensions transitoires en cas de départ à la retraite anticipé sera progressivement augmenté. La part des assurés retraités étant toutefois exceptionnellement élevée, les effets de ce plan d'assainissement devraient rester modestes.

Le Conseil fédéral a décidé d'examiner plus avant la demande de soutien déposée par les CFF. Ces derniers comptent sur l'émergence d'une solution qui garantira les prestations de la Caisse de pensions et qui les dégagerait de l'obligation de constituer chaque année les provisions imposées par la RPC 16.

¹ Le taux de couverture de la Caisse de pensions des CFF indiqué dans le rapport de gestion 2002 était de 80,5 pour cent. L'écart avec la valeur mentionnée actuelle (83,2 pour cent) s'explique par la nouvelle méthode de calcul utilisée: conformément aux prescriptions de l'Office fédéral des assurances sociales, le calcul des obligations se fonde non plus sur la valeur nominale, mais sur la valeur de marché.

Remerciements aux collaborateurs et collaboratrices.

Au cours de l'exercice sous revue, les 28 707 collaborateurs et collaboratrices des CFF et de leurs filiales ont réalisé un travail exemplaire en s'investissant pleinement dans leur mission. Les températures caniculaires enregistrées tout au long de l'été 2003 n'ont guère facilité la tâche des mécaniciens, du personnel des trains, voire de l'ensemble des collaborateurs et collaboratrices. Les multiples perturbations du trafic, surtout durant les mois d'automne, ont réclamé toute l'attention du personnel. Les grands projets Rail 2000 et Swiss Rail Cargo Italy n'auraient jamais pu progresser sans l'engagement inconditionnel de tous les collaborateurs et collaboratrices. Le Conseil d'administration et la Direction de l'entreprise des CFF les en remercient sincèrement.

D'importants défis en perspective.

Les CFF s'apprêtent à relever d'important défis. La relance du trafic marchandises, qui doit avoisiner le seuil de rentabilité en 2004 avant de dégager des bénéfices dès 2005, en fait partie. Pour ce faire, le trafic transalpin sur l'axe Nord-Sud doit connaître un franc succès dans les meilleurs délais.

Infrastructure doit faire face à un accroissement des charges qui fait obstacle à l'objectif de rentabilité. L'article 3 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux oblige en effet l'entreprise à maintenir l'infrastructure ferroviaire en bon état et à l'adapter aux exigences du trafic et aux progrès de la technique. De surcroît, la mise en service des nouvelles infrastructures, comme le nouveau tronçon entre Mattstetten et Rothrist réalisé dans le cadre du projet Rail 2000, engendrera des dépenses considérables pour l'entretien et les amortissements.

Mais le plus grand défi qui attend les CFF est bel et bien le lancement de Rail 2000 le 12 décembre 2004. Les divisions Voyageurs et Infrastructure seront les premières sollicitées. La pièce maîtresse de ce grand projet est le nouveau tronçon de quarante-cinq kilomètres entre Mattstetten et Rothrist, avec une bifurcation vers le Pied du Jura via Soleure. Ses effets sur le réseau seront d'une importance indéniable. Les temps de trajet seront dans l'ensemble fortement réduits. Sur l'ensemble du territoire, Rail 2000 permettra d'optimiser l'offre des chemins de fer avec 12 pour cent de trains en plus, 14

pour cent de trains-kilomètres supplémentaires et un horaire remanié et optimisé dans 90 pour cent des cas. La réalisation d'un changement d'horaire aussi radical sur un réseau aussi dense constitue sans doute le plus grand défi opérationnel que les CFF aient jamais eu à relever.

Mesures d'économies de la Confédération et des cantons.

A l'automne 2002, le Conseil des Etats et le Conseil national ont approuvé à l'unanimité un plafond des dépenses fixé à 6,025 milliards de francs pour la période allant de 2003 à 2006. Dans le cadre du premier programme d'allègement budgétaire, ce montant a été réduit de 303 millions de francs en 2003, pour s'établir à 5,722 milliards. Les CFF ont ainsi supporté pratiquement toute la charge de ce premier programme d'économies pour les transports publics.

En ce moment, le second programme d'allègement budgétaire est largement débattu. Aux yeux des CFF, le maintien de la substance et de la valeur de l'infrastructure existante est de loin la première priorité. En vertu des conditions stipulées à l'article 3 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux, les possibilités d'économies sont épuisées en ce qui concerne le plafond des dépenses CFF.

Réfléchir aux conséquences des mesures d'économies.

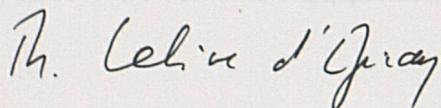
Tout problème rencontré par le propriétaire et bailleur de fonds des CFF a des répercussions sur ceux-ci. Il est évident que l'entreprise conçoit la nécessité des mesures d'économies prévues par la Confédération, mais il est indispensable de pouvoir discuter ouvertement des

projets ferroviaires du futur. Pour les CFF, cela est d'autant plus nécessaire que chaque investissement de grande envergure engendre des dépenses considérables au titre de l'entretien et des amortissements.

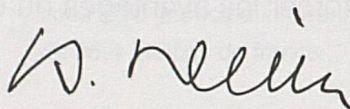
A cet égard, il convient de réfléchir aussi aux retombées des mesures d'économie. En effet, si ces mesures obligeaient à limiter encore la baisse du prix des sillons, les conséquences sur l'objectif de délestage pourraient s'avérer fâcheuses malgré la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) – notamment si lesdites mesures étaient associées à un accroissement de la productivité du trafic marchandises routier consécutif au relèvement du poids maximal des camions à 40 tonnes en 2005. Cette constatation s'applique aussi bien au trafic de transit qu'au trafic intérieur.

Les possibilités de réductions supplémentaires sont également limitées sur le plan des indemnités compensatoires accordées au trafic voyageurs régional. L'expérience montre qu'une diminution de l'offre s'avère relativement peu rentable du point de vue financier et qu'elle est susceptible d'avoir rapidement des effets extrêmement néfastes sur le système. En outre, les discussions actuelles sur la sécurité publique laissent plutôt présager une augmentation tendancielle des coûts.

Une chose est sûre toutefois: à plus ou moins court terme, les économies réalisées par la Confédération et les cantons ne manqueront pas de se répercuter amplement sur les transports publics. Le réseau de transport, et en particulier le système ferroviaire performant exploité par les CFF, constituent un facteur d'implantation déterminant en Suisse. Il importe donc d'être conscient que cet avantage sera mis à mal si les pouvoirs publics décident de procéder à des coupes supplémentaires.



Thierry Lalive d'Épinay
Président du Conseil d'administration



Benedikt Weibel
Président de la Direction de l'entreprise