

L'épidémie fait perdre des millions aux CFF

Le trafic des voyageurs a chuté de 60% vers la France, de 90% vers l'Italie. Mais il y a aussi des bonnes nouvelles

Arthur Grosjean Berne

Le coronavirus coûte 500 000 francs chaque jour aux CFF. C'est le chiffre-choc que le patron de l'ex-régie fédérale, Andreas Meyer, a lâché mardi à Berne lors de sa dernière conférence de presse sur le bilan de l'entreprise (*lire aussi l'encadré*). Épidémie oblige, la fréquentation des trains est en effet en chute libre: - 90% vers l'Italie, - 60% vers la France et - 10 à - 20% suivant les lignes pour le trafic intérieur. Les CFF s'apprêtent à prendre un bouillon de plusieurs dizaines de millions. «Ce ne serait pas sérieux d'articuler un chiffre précis, déclare Meyer. Disons que ce sera un nombre à deux chiffres qui se compte en millions.»

Bravache comme à son habitude, Andreas Meyer ne se laisse pas gagner par la sinistrose. Et il s'autorise même une petite déclaration provocatrice en affirmant que «le coronavirus est aussi une chance». Pourquoi donc? «Cela va nous permettre de poursuivre la digitalisation de l'entreprise, et d'habituer encore plus le personnel au télétravail.» Il encourage d'ailleurs toutes les entreprises à permettre à leurs employés de prendre le train aux heures creuses. C'est bon pour freiner le coronavirus, mais aussi pour décharger les trains et soulager les gares aux heures de pointe.

Recul en 2019

En présentant le bilan 2019, le patron des CFF n'a pas caché que l'année avait été difficile. Et on ne parle pas ici du tragique accident de portière qui avait coûté la vie à un employé. C'est du bilan financier dont il s'agit. Il est en recul de plus de 18% par rapport à l'année précédente. Les CFF n'ont dégagé «que» 463 millions, qui seront affectés à des réserves. On ne qualifie pas ce résultat de «bénéfice» car les CFF sont largement arrosés par les pouvoirs publics. Ils ont touché 3,6 milliards de la Confédération et des Cantons pour l'exploitation, l'aménagement et l'en-



Dernier bilan annuel pour le CEO des CFF, Andreas Meyer. KEYSTONE/ANTHONY ANEX

Andreas Meyer

«Je rêve d'un grand projet qui enterre la barrière de rösti»

«On m'a fait passer pour un rêveur quand j'ai dit il y a quatre ans que je n'augmenterais pas le prix des billets de train, lance Andreas Meyer. Eh bien j'ai tenu parole et je les ai même baissés avec les billets dégriffés.» À l'heure de quitter les CFF, le patron formule un nouveau rêve. «Il faudrait à l'avenir pouvoir réaliser un grand projet est-ouest comme

on l'a fait pour les traversées alpines sur l'axe nord-sud. Je rêve de rapprocher la dynamique région lémanique de la Suisse alémanique. Et d'enterrer ainsi la barrière de rösti.»

Très à l'aise à l'heure du bilan, Meyer s'est lancé quelques fleurs. Il est fier d'avoir augmenté le trafic voyageurs de 50% en treize ans et de laisser une entreprise

dont le budget de fonctionnement pèse 10 milliards de francs. Il a aussi reconnu des erreurs, notamment dans le choix de certains cadres. Monika Ribar, la présidente du conseil d'administration, n'a pu retenir ses larmes en disant adieu à Meyer. «Nous avons eu parfois des prises de bec. Mais tu as transformé la culture des CFF et préparé l'ave-

nir en les digitalisant. Et je ne parle pas de l'application pour les billets, mais de la digitalisation du trafic ferroviaire sans laquelle on ne pourrait avoir un réseau de trains aussi dense.»

Place maintenant, dès le 1^{er} avril, à Vincent Ducrot. Le Romand prendra les rênes d'une entreprise très marquée par les Allemandes. **AR.G.**

tretien des infrastructures ainsi que pour les prestations en faveur du trafic régional.

Même les CFF le reconnaissent, la ponctualité des trains est en recul. Sur certaines lignes, c'est carrément mauvais. «Nous ne sommes pas satisfaits de cela, réagit Monika Ribar, présidente du conseil d'administration des CFF. La ponctualité s'est détériorée en raison des travaux dus à l'extension du réseau. Le système arrive un peu à sa limite. Il nous faut toujours trouver le bon équilibre entre le respect de l'horaire et la nécessité de faire des travaux d'infrastructure.» Les retards ont

aussi été liés à de grands événements comme la Fête des Vignerons, et à la non-livraison dans les temps de trains duplex pour le trafic grandes lignes. Fait inhabituel, les CFF reconnaissent également en toute transparence des erreurs de planification concernant les mécaniciens de réserve. La ponctualité va-t-elle s'améliorer? La direction affirme qu'en raison des travaux, la situation restera tendue jusqu'en 2021.

Ruée sur les dégriffés

Des bonnes nouvelles, il y en a quand même. Le trafic voyageurs a fortement augmenté en 2019

avec une moyenne de 1,3 million de passagers par jour (+6%). La satisfaction des clients est aussi en hausse concernant le rapport qualité-prix. Un constat qui peut étonner de prime abord, mais qui s'explique par l'immense succès des billets dégriffés, donc à moindre coût. Les CFF en ont vendu près de 9 millions en 2019. Pour une remise de prix globale de 120 millions. En 2020, les CFF proposeront un rabais sur les tickets d'au moins 100 millions. À souligner aussi que 3,2 millions de passagers (+5%) possèdent désormais un abonnement demi-tarif, soit 40% de la population. Le nombre

des abonnements généraux? Il frôle la barre des 500 000.

Autre satisfaction, l'explosion de la vente en ligne des billets. Pour la première fois, la majorité des 124 millions de billets vendus le sont via un canal numérique, principalement le smartphone. «Quand je suis arrivé dans l'entreprise, il n'y avait pas d'application mobile mais des tickets papier», se souvient Andreas Meyer. Une pointe de nostalgie l'envahit au moment de passer le témoin. «Je ne me suis jamais ennuyé aux CFF. Je suis fier d'avoir pu diriger pendant treize ans une entreprise qui a valeur d'icône pour la Suisse.»