

# Andreas Meyer part sur un bilan mitigé

**TRANSPORTS** Le patron des CFF a bouclé son dernier exercice. Le bénéfice est en recul, la ponctualité aussi et les chantiers sont nombreux, mais le train est de plus en plus utilisé

BERNARD WUTHRICH, BERNE  
@BdWuthrich

Pour sa dernière année à la tête des CFF, Andreas Meyer présente un bilan en demi-teinte. L'année écoulée aura été marquée par une forte croissance de la demande: 1,3 million de voyageurs ont été transportés en moyenne quotidienne, ce qui représente une hausse de 6%. Et la numérisation de l'entreprise, qui est l'un des points centraux – mais critiqué par les syndicats et une partie des usagers – de la stratégie du groupe, s'est poursuivie au point que plus de la moitié des 124 millions de billets vendus l'an dernier, en progression de 15%, l'ont été par les canaux numériques. Mais le millésime 2019, le dernier entièrement piloté par Andreas Meyer, laissera aussi quelques empreintes moins roses.

**«Il y a eu une multiplication de chantiers ainsi que des dérangements au matériel roulant»**

ANDREAS MEYER

La ponctualité est en recul de 0,6 point à 89,5% sur l'ensemble de l'année. Mais elle est en chute libre, à 83,5%, durant les derniers mois. Andreas Meyer voit plusieurs explications à cette évolution négative: «En raison d'erreurs de planification du personnel, nous avons manqué de mécaniciens de réserve alors que nous avions davantage de trains spéciaux à fournir pour des événements tels que la Fête des Vignerons et la Fête fédérale de lutte. L'horaire est déjà très dense, et il y a eu une multiplication de chantiers ainsi que des dérangements au matériel roulant», résume le patron de l'entreprise, qui quittera son poste à la fin du mois pour céder la place à Vincent Ducrot. L'an dernier, l'entreprise a aussi déploré la mort de trois personnes, dont celle, particulièrement dramatique, d'un chef de train resté coincé dans une porte en gare de Baden. Cet accident a mis en lumière les carences sécuritaires des portes dont sont équipés certains trains. Elles ont toutes été révisées avant d'être remises en service.

## Feux d'artifice perturbés

Deux événements auraient dû être des feux d'artifice. D'un côté, les trains à deux étages comman-

dés à Bombardier auraient dû circuler sur l'axe Genève-Saint-Gall. Ils se font encore attendre. Vingt-neuf rames ont été livrées, les autres vont suivre, mais les défauts de jeunesse ont été si nombreux que ces compositions

sont encore en phase de test et ne roulent à l'horaire qu'entre Bâle, Zurich et Coire. «Ils devraient circuler sur le réseau est-ouest durant le deuxième semestre de 2020», espère Andreas Meyer. Et la mise en service du Léman

Express a été plus chaotique que prévu. Elle a été perturbée par une grève du côté français et par différents problèmes techniques.

A l'heure du bilan, la présidente du conseil d'administra-

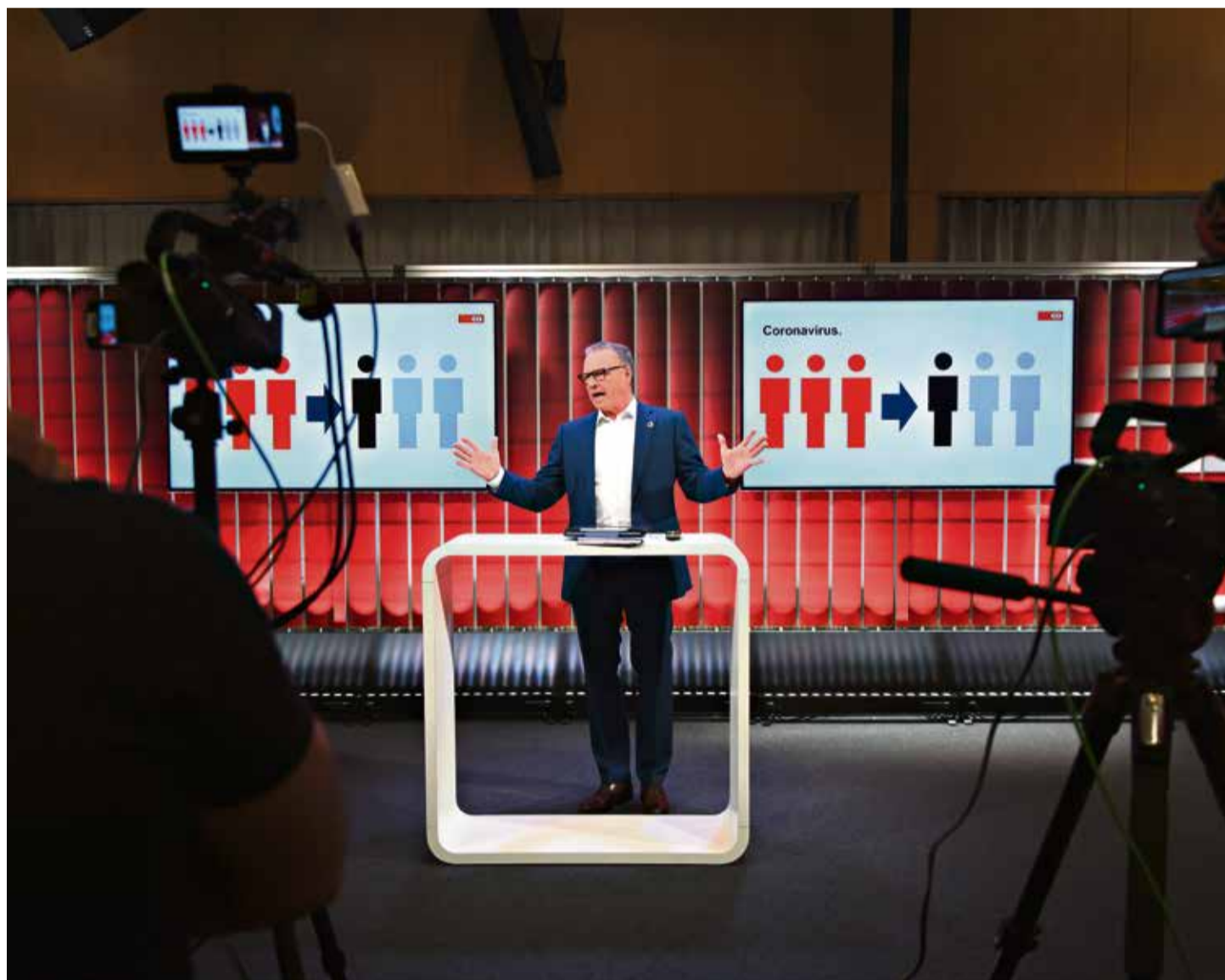
tion, Monika Ribar, ne peut se montrer satisfaite. «La sécurité et la ponctualité sont deux priorités absolues», rappelle-t-elle en soulignant, à propos du respect des horaires, que «le système a atteint ses limites». La gestion des

chantiers, qu'il s'agisse de travaux d'entretien ou de construction de nouvelles voies, restera d'ailleurs un défi au moins jusqu'en 2021. Tout cela se reflète sur le résultat de l'exercice. Le bénéfice a reculé à 463 millions de francs, soit 18,5% de moins que l'année précédente, pour un chiffre d'affaires qui tutoie les 10 milliards de francs: les produits d'exploitation ont atteint 9,864 milliards alors que les charges d'exploitation, en hausse de 3,5%, se sont élevées à 9,377 milliards. Le salaire d'Andreas Meyer recule lui aussi. Le CEO a perçu 931800 francs en 2019, soit 56000 francs de part variable en moins par rapport à 2018. Il faut rappeler que le Conseil fédéral a décidé de plafonner les rémunérations des hauts cadres des entreprises fédérales à l'avenir.

## Forte baisse de la demande

Avant de passer le témoin à son successeur, Andreas Meyer doit encore gérer la crise du coronavirus. «La protection des clients et des collaborateurs est prioritaire. Nous suivons les recommandations de l'Office fédéral de la santé publique, mais la situation change chaque jour», relève-t-il. Des liquides désinfectants sont installés dans les bâtiments de l'entreprise, mais pas dans les gares, car ce ne serait «pas faisable», regrette-t-il. En revanche, des plaques de plexiglas seront installées aux points de vente. La crise se répercute sur la marche des affaires. Andreas Meyer estime à 90% la baisse de la demande en direction de l'Italie, à 60% en direction de la France et entre 10 et 20% sur le trafic grandes lignes intérieur et dans les gares.

Pour doper la fréquentation, les CFF vont poursuivre leur politique de vente de billets dégriffés, qui a permis d'augmenter le taux d'occupation des trains circulant aux heures creuses. Ils ont vendu 8,8 millions de titres de transport à prix réduit l'an dernier. Les rabais peuvent aller jusqu'à 70% selon le trajet et l'heure d'utilisation. Cette offre connaît un réel succès. Le surveillant des prix et l'entreprise se sont entendus pour la renouveler cette année: elle permettra à ceux qui en font usage d'économiser globalement 100 millions par rapport aux tarifs usuels. Andreas Meyer souligne encore que les CFF ont réservé une somme de 25 millions pour remercier le personnel des efforts consentis durant une année difficile. Le Syndicat du personnel des transports (SEV) juge ce geste insuffisant et réclame une «récompense équitable» pour les employés. ■



Andreas Meyer mardi en conférence de presse. Il a un dernier défi à relever: gérer la crise du coronavirus. (ANTHONY ANEX/KEystone)

## COMMENTAIRE

### Il était devenu un politicien

Andreas Meyer quitte les CFF au terme d'une année 2019 qui aura sans doute été la plus difficile des treize passées à la tête de l'entreprise. Le respect des horaires a plongé au dernier trimestre, un tragique accident a jeté une lumière crue sur une faiblesse technique longtemps ignorée. Ces dernières années, les relations entre la direction et le personnel s'étaient dégradées. Plusieurs décisions de réorganisation ou de réduction de coûts étaient restées incomprises. Les tensions étaient devenues palpables.

Il faut cependant lui reconnaître le mérite d'avoir fait des CFF une entreprise moderne et tournée vers l'avenir depuis son arrivée en 2007. Il a accompagné les

grandes décisions politiques, comme la création du fonds d'infrastructure ferroviaire ou le maintien d'un système intégré de chemin de fer, réunissant l'exploitation et l'infrastructure sous un même toit. Il a aussi attiré l'attention sur l'état du réseau, longtemps négligé parce que c'était moins spectaculaire de faire des travaux d'entretien que d'inaugurer de nouveaux tronçons. L'audit qu'il a commandé en 2009 sert aujourd'hui encore de fanal pour rattraper le retard pris et pour avertir des coûts subséquents des chantiers colossaux qui s'ouvrent les uns après les autres.

Opiniâtre, parfois charmeur, Andreas Meyer a entretenu des relations d'amour-haine avec les autres acteurs de la branche,

comme le directeur de l'Office fédéral des transports Peter Füglistaler, le patron du BLS Bernard Guillelmon ou le surveillant des prix Stefan Meierhans. Il a souvent eu gain de cause et ça a énervé. Il a fait barrage contre les tentatives d'ouverture du réseau à la concurrence et s'est volontiers attribué les mérites des rabais âprement négociés avec Monsieur Prix. Il a compris que le maintien de tarifs accessibles au plus grand nombre était une priorité absolue et que cela pèserait sur son bilan.

Avant de venir aux CFF, ce juriste avait passé dix ans chez Deutsche Bahn. Il connaissait mal le système suisse. Il l'a apprivoisé. Il en a compris et maîtrisé les rouages. Comme un politicien, finalement. ■ B.W.