

Monsieur Dr. Benedikt Weibel, Directeur général des CFF

Il y a une année, vous m'avez invité à m'adresser à vous à Zurich Oerlikon. Nous venions alors de vivre la grande panne de poste directeur du 7 février, et un hiver long et rigoureux s'achevait. A ce moment-là, j'étais encore convaincu que CFF Cargo parviendrait à équilibrer ses comptes à la fin de l'année.

Mais les signes d'une baisse massive des recettes en trafic suisse par wagons isolés se sont multipliés dès la fin du printemps. L'année a également été marquée par le 22 juin 2005, où tous les trains se sont arrêtés par un beau soir d'été.

Mais à peine avons-nous réussi à stabiliser quelque peu l'exploitation que nous avons dû faire face à la rude épreuve des intempéries. Les dommages qui en sont résultés pour les CFF et leurs filiales s'élèvent à 84 millions de francs. Depuis que nous sommes assurés, il s'agit là du plus important sinistre que nous ayons vécu.

Tous ces événements ont marqué les résultats de l'année 2005. Pour la première fois depuis la fondation de la SA CFF, nos pertes dépassent les cent millions de francs. Que cela soit dû aux réserves destinées à la Caisse de pensions et à la restructuration du trafic marchandises ne nous apporte qu'une maigre consolation.

Alors que l'année 2005 a été spécialement difficile, nous avons magnifiquement atteint nos objectifs en matière de sécurité. Nous sommes par exemple parvenus à améliorer sensiblement la sécurité au travail, après une période de stagnation.

Et maintenant, où en sommes-nous?

Nous constatons que l'exploitation s'est stabilisée à un niveau élevé. Nos nouveaux objectifs de ponctualité sont plus exigeants puisqu'à présent, 95% des trains doivent arriver avec un retard maximal de 4 minutes 59 secondes les jours ouvrables. Et à ce jour, nous les avons toujours atteints. Pour la première fois depuis longtemps, nous enregistrons un net recul des minutes de retard dans pratiquement toutes les catégories de trafic.

Touchons du bois! Vous comme moi savez à quel point notre système est fragile. Mais je constate avec satisfaction que les grands événements de l'an passé ont déclenché un important processus d'apprentissage. Nous en recueillons les fruits dès à présent.

L'an dernier, nous avons dépassé nos objectifs, pourtant très optimistes, en trafic voyageurs. Et cette évolution positive semble se poursuivre. A la fin de l'année, 292 144 abonnements généraux circulaient, soit 12 fois plus qu'en 1986, année où j'ai repris la direction du marketing Voyageurs. Ajoutez à cela 2 000 051 abonnements demi-tarif. Aucun autre réseau au monde ne peut se targuer d'une clientèle régulière aussi nombreuse.

Quant au trafic marchandises, il représente pour nous un défi colossal. En trafic marchandises ferroviaires, le succès repose en substance sur deux facteurs: la masse et la distance. Or, dans notre petit pays, les distances sont courtes et les transports de masse en train subissent le contrecoup de la lente érosion du secteur industriel. Comparativement, les conditions sont nettement meilleures en France: les distances y sont bien plus grandes, et le secteur des matières premières y reste très

important. Pourtant, il n'y a guère de différences entre les rapports présentés à ce sujet au Conseil d'administration de la SNCF et ceux que nous élaborons – si ce n'est que nos services sont d'une qualité incontestablement supérieure. En outre, nous profitons d'un environnement politique favorable: pensez à l'interdiction du trafic routier de nuit et à notre taxe poids lourds, nettement plus élevée.

La restructuration en cours du trafic par wagons isolés est indispensable. Ce qui est décisif, c'est le soin apporté à son exécution. Nous avons ouvert le dialogue avec 650 clients; à ce propos, je reste donc optimiste.

La situation est encore différente en trafic marchandises nord-sud, où les règles qui prévalent sont celles de la concurrence, voulue par l'Union européenne. A présent, nous assurons toute la responsabilité de la production avec nos filiales en Allemagne et en Italie. Nous sommes ainsi parvenus à nous imposer dans ce contexte. Nos concurrents les plus acharnés sont Railion, filiale DB, et son partenaire, le BLS. Grâce à notre concept de production de bout en bout, nous avons augmenté de 23% le nombre de tonnes-kilomètres parcourues. La distance moyenne parcourue est de 500 kilomètres. Nous avons pu améliorer fortement notre qualité, et c'est une bonne nouvelle. La mauvaise nouvelle, c'est que dans ce secteur également, nous perdons de l'argent. Il est donc urgent, pour nous, de mieux exploiter ce système.

L'an passé, nos gares ont également fait l'actualité. Pour les CFF, l'enjeu de la votation sur l'ouverture dominicale des commerces n'était pas uniquement d'ordre financier. Il s'agissait également de lutter pour le maintien d'une option importante pour les CFF. Les gares jouent un rôle de carte de visite des chemins de fer, mais aussi des centres urbains. Les clients, les commerces et les restaurants profitent les uns des autres. Grâce entre autres à l'afflux de voyageurs consécutif à l'introduction de Rail 2000, Immobilier vient de réaliser un résultat record.

L'an passé, Infrastructure a été sollicité comme jamais. Trois événements majeurs ont suffi à prouver à quel point ce patchwork de technologies modernes et de procédés archaïques est sensible. Infrastructure en a souffert, mais elle s'est distinguée par la qualité de sa gestion de crise. Souvenez-vous de ce qui a été réalisé pendant la semaine d'intempéries de l'été dernier: c'est remarquable! Mais Infrastructure n'aura pas le temps de se reposer en si bon chemin: le prochain horaire marquera le passage du nouveau tronçon à ETCS.

Je constate avec satisfaction que ces derniers mois, une politique européenne commune a pu être dessinée en matière d'ETCS. C'est le fruit du dialogue intensif entre les entreprises ferroviaire, l'industrie et les institutions européennes. En matière d'introduction d'ETCS à l'échelle européenne, le couloir Rotterdam-Gênes est prioritaire. Les tronçons traversant la Suisse sont donc concernés.

Notre Caisse de pensions n'est pas encore sortie de l'ornière. Un groupe de travail créé par l'Administration fédérale des finances a élaboré une bonne solution pour les Caisses de pensions de la Confédération, de La Poste et des CFF. Je vous en rappelle les éléments les plus importants: passage au régime de la primauté des cotisations, réduction du taux technique et le transfert d'une partie des rentiers à la Confédération. C'est la Confédération qui doit garantir les rentes des retraités. Or, il semble que la proposition ne fait pas l'unanimité au Parlement. Je ne peux que répéter qu'en la matière, la Confédération doit assumer ses responsabilités. Les

statuts de la Caisse de pensions des CFF, approuvés par le Parlement, étaient les mêmes que ceux de la Caisse de pensions de la Confédération. Son financement était incomplet parce qu'aucune réserve de fluctuation ne nous a été accordée.

Pour terminer, permettez-moi d'aborder quelques aspects plus spécifiques à votre profession.

Il ne fait aucun doute, hélas, que vous êtes très directement concernés par la restructuration de CFF Cargo. Dans une telle situation, les sous-effectifs existant en certaines régions Voyageurs apparaissent comme une chance. Il semble qu'à l'avenir, nous pourrions occuper tous les mécaniciens de locomotives. Mais ce qui est évident aussi, c'est que des situations de sous-effectif et de sureffectif vont se faire jour en plusieurs endroits. Cela réclame une certaine mobilité. Cette mobilité, vous y avez souscrit à l'époque du premier Contrat social, en date du 31 mars 1993, signé par votre ancien président, F. Schneider.

Le personnel Voyageurs a décidé de donner forme à son avenir professionnel avec Vision 2010. Ce concept résulte d'un intense processus de partenariat social auquel vous aussi, en tant que syndicat, vous avez contribué. Le résultat me réjouit. Nous avons pu écarter le spectre de la sous-divisionnalisation. Il en va de même pour l'évaluation du personnel avec incidence sur le salaire. Enfin, il semble qu'un terrain d'entente a été trouvé entre Voyageurs et Cargo en ce qui concerne les prestations du dimanche à Zurich.

Il y a peu de temps, j'ai passé toute une après-midi à la conduite des trains P-OP. Ce que j'y ai vu m'a impressionné. J'ai rencontré là un team qui se soucie de sa catégorie professionnelle avec tact, sérieux et professionnalisme. J'ai hâte de voir les résultats des premiers essais du projet d'auto-répartition.

La Convention collective de travail 2005 arrivera à échéance à la fin de l'année. Je suis conscient que les négociations ne se présentent pas sous les meilleurs auspices. La gageure consiste à trouver un juste milieu entre les revendications légitimes des cheminots et les conditions dans lesquelles notre entreprise évolue sans que nous n'ayons prise sur elles. Chacune des parties doit garder à l'esprit que s'ils veulent préserver leurs emplois à long terme, les CFF doivent être une entreprise efficace et compétitive. Il est donc logique que nous nous alignions sur les conditions de nos concurrents, en tout cas dans les domaines où il existe une concurrence.

Enfin, permettez-moi de vous adresser mes plus vifs remerciements. Merci pour votre énorme engagement, consenti dans des conditions trop souvent difficiles. Ma reconnaissance va tout particulièrement à votre président sortant, Theo Marty. Theo, j'ai eu l'honneur de connaître en toi un professionnel exceptionnel, tant comme personnalité que comme président du VSLF. Merci à toi donc, personnellement et au nom des CFF.

Je souhaite plein succès à ton successeur, M. Hubert Giger, que je connais bien également, à la tête du VSLF.

Je ne peux éviter de conclure en rappelant que c'est la dernière fois que je participerai en qualité de patron des CFF à votre assemblée générale. Mais il est

bien trop tôt pour prendre congé. Je concentrerai toute mon énergie sur la dernière ligne droite, que je me réjouis de parcourir avec vous.