

Communiqué de presse du 14 mars 2024

Bilan annuel 2023 des CFF

Les CFF sont en parfaite santé. C'est ce que la société a communiqué le [11 mars 2024 en publiant son bilan 2023](#). Seule la filiale CFF Cargo continue à être source d'inquiétude et doit être soutenue financièrement. Notre avis, à la VAP: Cela ne doit pas revenir à subventionner sur le long terme le trafic par wagons complets isolés (TWCI). Et vu le bilan 2023, la proposition d'injecter 1,25 milliard de CHF est superflue.

Résultats 2023: des bénéfices frisant les records

1,3 million de voyageurs, 269 millions de CHF de bénéfices, 9,9 % de recettes supplémentaires dans le transport de voyageurs, 92,5 % de trains ponctuels malgré 20 000 chantiers, un endettement tombé à 11,3 milliards de CHF, et financement de tous les investissements sur le flux de trésorerie: l'exercice 2023 des CFF regorge de bonnes nouvelles et de superlatifs. Pour la première fois depuis l'ère post-covid, les CFF sortent du rouge. Ce résultat réjouissant est principalement dû à un nombre record de voyageurs et aux bénéfices juteux générés par les objets immobiliers des CFF. Il n'est donc pas étonnant que les responsables se montrent confiants pour aborder l'avenir.

La fragilité chronique de CFF Cargo se traduit à nouveau par un déficit

Dans le secteur du fret de la société renationalisée CFF Cargo, la situation financière est nettement moins rose. Certes, le résultat 2023 de CFF Cargo Suisse s'est amélioré de 148 millions de CHF par rapport à celui de l'exercice précédent pour atteindre moins 40 millions de CHF. Mais cela s'explique principalement par des corrections de valeur de 2022. Le volume de trafic a baissé de 7,5 % par rapport à l'exercice précédent. Selon les CFF, les principaux facteurs ont été la pression au niveau des prix, le déficit structurel du TWCI et le refroidissement de la conjoncture.

Reste à savoir comment chiffrer précisément ce déficit, qualifié de «structurel». Dans le débat politique, ces CFF parlent de 80 à 100 millions de CHF, tandis que le rapport de gestion 2023 fait état de 40 millions de CHF. CFF Cargo a-t-il généré des bénéfices de 40 à 60 millions de CHF dans le trafic par trains complets?

Des résultats record et des milliards d'aide: où est la logique?

Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports (OFT), répond à cette question en donnant dans un [commentaire sur LinkedIn](#) une réponse plausible: «Je ne sais pas». Les CFF vont financièrement bien, et c'est effectivement tout à leur honneur. Car enfin, les chargeurs souhaitent avoir des partenaires forts dans le secteur des transports. À la VAP, nous restons fidèles à notre position: la situation financière critique de CFF Cargo ne doit pas être confondue avec la nécessité de moderniser et de réorganiser le TWCI. En janvier 2024, le Conseil fédéral a réclamé à raison dans son [«Message relatif à la loi sur le transport de marchandises»](#) des mesures de modernisation du TWCI sur l'ensemble du territoire (cf. article du blog [«De bons jalons pour le fret ferroviaire intérieur»](#)). Au lieu d'une enveloppe d'assainissement au TWCI, nous réclamons le versement d'un financement transitoire ciblé, dégressif et limité dans le temps, pour une transformation durable du TWCI sur le chemin de l'autonomie financière. Ce n'est qu'ainsi que le TWCI pourra se moderniser et croître.

Il faut instaurer une responsabilité entrepreneuriale

Le Parlement traite actuellement le [«Message sur la modification de la loi sur les Chemins de fer fédéraux \(Financement durable des CFF\)»](#). La Confédération doit prochainement prendre en charge les déficits des CFF résultant de la pandémie dans le domaine des grandes lignes. Cela fait dire Josef Dittli, président de la VAP et conseiller aux États: *«Pourquoi la Confédération, qui vient d'annoncer des réductions budgétaires linéaires et des plans d'austérité, doit-elle soutenir avec l'argent des contribuables une entreprise étatique qui génère des résultats record? J'en appelle aujourd'hui avec insistance à la responsabilité entrepreneuriale des acteurs.»*

À propos de la VAP Association des chargeurs:

La VAP promeut le transport ferroviaire de marchandises depuis 1912. Par une politique des transports active, elle s'engage à optimiser les conditions-cadres politico-économiques, l'infrastructure ferroviaire et les sites logistiques de manière à ce que le rail, en tant qu'élément du monde logistique multimodal, reste une solution de transport avantageuse aussi à l'avenir. Ceci dans l'intérêt de l'environnement ainsi que de l'espace vital et économique suisse.

La VAP représente environ 300 entreprises du secteur des chargeurs et de la logistique en Suisse et dans les pays limitrophes. Celles-ci exploitent 850 voies de raccordement et terminaux, des installations de transbordement, des moyens de traction et 45'000 wagons de marchandises privés. Grâce à son activité d'association et de conseil axée sur la pratique, VAP aide en outre les chargeurs et le secteur de la logistique à minimiser les coûts du transport ferroviaire de marchandises.

Contact

Dr Frank Furrer
Secrétaire général de la VAP
Tél. 079 544 58 78
furrer@cargorail.ch