

Les CFF transportent plus de personnes que jamais – il faut assez de recettes pour développer l'offre

En 2024, le nombre de personnes ayant voyagé avec les CFF a battu un nouveau record: chaque jour, elles ont été 1,39 million à emprunter les trains des trafics grandes lignes et régional. La hausse de la demande implique le développement de l'offre ferroviaire. Les CFF doivent donc dégager un rendement solide. Et ils sont sur la bonne voie: l'entreprise est satisfaite de son bénéfice annuel de 275 millions de francs, qui a légèrement augmenté par rapport à 2023. Cependant, l'endettement reste élevé et les CFF doivent continuer à faire des économies et à gagner en efficacité. Un autre élément positif: la clientèle et le personnel se déclarent plus satisfaits.

Année 2024: les CFF en chiffres

Le bénéfice annuel de 275 millions de francs a été réalisé grâce à un nombre record de voyageuses et voyageurs, au bénéfice à nouveau solide de CFF Immobilier et au bon résultat de CFF Infrastructure Énergie. En revanche, les pertes sont plus importantes en trafic marchandises.

L'endettement, qui s'élève à 12,1 milliards de francs, est supérieur à celui de l'année précédente en raison d'investissements élevés dans le matériel roulant. Le taux de couverture de la dette est de 8,2. Les CFF entendent atteindre l'objectif de 6,5 fixé par la Confédération d'ici 2030.

Trafic voyageurs

Par rapport à 2023, les produits du trafic voyageurs ont augmenté de 6,5% pour s'établir à 3974 millions de francs. Le trafic grandes lignes a réalisé 148 millions de francs de bénéfices (2023: 117 millions de francs). Cela s'explique principalement par une demande plus élevée, notamment pour le trafic de loisirs du week-end. Le résultat du trafic régional s'est élevé à -17 millions de francs (2023: 23 millions de francs) Cette baisse s'explique notamment par l'augmentation des coûts, principalement au titre des prestations d'entretien programmées pour le matériel roulant, qui varient selon les années en raison des cycles d'entretien.

Le nouveau produit demi-tarif PLUS comble la lacune entre l'abonnement demi-tarif et l'abonnement général et répond au besoin de flexibilité de la clientèle. L'objectif de vente de 52 000 paquets fin 2024 fixé par la branche a été presque quadruplé, avec 204 800 unités vendues. Le nombre d'abonnements généraux en circulation a baissé en conséquence (-5,0%): il y en avait 424 865 en circulation à la fin 2024. En revanche, le nombre d'abonnements demi-tarif en circulation a atteint le nouveau record de 3 338 282 unités (+6,1%).

Immobilier

La division Immobilier enregistre un résultat annuel de 264 millions de francs avant paiement des indemnités compensatoires à Infrastructure (150 millions de francs) et de la contribution à la Caisse de pensions (78 millions de francs), en légère augmentation par rapport à l'année précédente (2023: 281 millions de francs). Les produits résultant de la location à des tiers ont augmenté de plus de 4,6%, en particulier grâce aux inaugurations de nouveaux immeubles d'habitation et commerciaux. Dans le même temps, les dépenses de remise en état,

d'exploitation et de nettoyage des bâtiments, notamment dans les gares, ont augmenté et les effets positifs uniques liés aux plus-values de l'année précédente ont disparu.

Trafic marchandises Suisse et international.

Chez CFF Cargo Suisse, le résultat s'est détérioré pour atteindre -76 millions de francs (2023: -40 millions de francs). La prestation de transport a baissé de 8,4% par rapport à l'année précédente. Des effets exceptionnels datant de 2023 ont également disparu, à savoir la vente de matériel roulant pour un montant de 29 millions de francs.

Les CFF misent sur un trafic ferroviaire de marchandises fort et porteur d'avenir afin de soutenir l'approvisionnement du pays, la sécurité et les objectifs climatiques. En combinaison avec la route, le train transporte des marchandises lourdes sur de longues distances. Grâce à un nouveau modèle de production et à l'automatisation, les CFF vont réduire les coûts. Avec une offre fiable proposée à des prix couvrant les coûts, CFF Cargo Suisse mise sur des partenariats à long terme avec sa clientèle. Un soutien financier temporaire de la Confédération est nécessaire pour assainir financièrement le trafic de marchandises par wagons complets isolés en Suisse, qui constitue l'épine dorsale de l'économie.

Les secteurs de la construction et de la chimie ainsi que le trafic de transit sont à l'origine du recul en trafic national. ChemOil, filiale de CFF Cargo et plus grand opérateur de logistique ferroviaire suisse pour les marchandises dangereuses, a connu une année faste en 2024, notamment grâce à l'augmentation des transports internationaux de produits chimiques dans des wagons-citernes appartenant à la clientèle. Le reste du trafic est resté stable.

SBB Cargo International a renoué avec les bénéfices (2024: 3,5 millions de francs, 2023: -2,5 millions de francs). La conjoncture défavorable principalement en Allemagne et en Italie, les restrictions de circulation dans le tunnel de base du Saint-Gothard et la disponibilité insuffisante des infrastructures allemandes ont pesé sur la prestation de transport (-5,7% par rapport à 2023). La hausse des produits accessoires, issus entre autres de la location de locomotives et du programme de mesures mis en place, a permis de compenser les pertes de volume dans le résultat global.

Infrastructure

Infrastructure Réseau a réalisé un résultat annuel équilibré de 2,3 millions de francs, conformément à l'objectif fixé (2023: -22,9 millions de francs). Le pilotage des prestations d'entretien a eu un effet positif. La hausse des coûts de personnel due à l'augmentation du volume de projets d'extension et de rénovation a en revanche pesé sur le résultat, de même que les mesures salariales liées au renchérissement.

Le résultat annuel d'Infrastructure Énergie s'est également amélioré, passant à 115 millions de francs (2023: 77,8 millions de francs). Cette évolution s'explique par une augmentation de la production liée à des apports énergétiques plus importants, qui ont permis de réduire le volume d'achat sur le marché et de diminuer les coûts d'utilisation du réseau.