

Les TGV, poule aux œufs d'or des CFF

Chiffres secrets Le patron du rail explique pourquoi les trains vers la France rapportent de l'argent. Les CFF veulent aussi commander des trains à grande vitesse.

Arthur Grosjean,
Correspondant au Palais
fédéral

Tout roule, ou presque, pour les CFF. Jeudi, ils ont présenté au siège central à Berne leurs chiffres annuels 2024, qui dégagent un bénéfice de 275 millions de francs. Qu'est-ce qui rapporte? La gestion de l'immobilier, la vente de courant électrique et le trafic grandes lignes. Sur ce dernier point, le chef des Finances, Franz Steiger, ajoute que «les résultats avec la France ont été très bons».

Intrigué, on lui demande de donner plus de détails sur la rentabilité des TGV vers Paris. Il n'a pas le temps d'ouvrir la bouche que le directeur général, Vincent Ducrot, met le holà. «Nous ne donnons pas de chiffres détaillés en la matière pour des questions de concurrence. Mais je peux vous expliquer pourquoi nous gagnons de l'argent avec la France.»

«On a deux types de marchés ferroviaires, explique Vincent Ducrot. L'un est complètement ouvert, c'est celui de la France,



Vincent Ducrot ne donne aucun détail sur les bénéfices des TGV vers Paris. Keystone

l'Italie et l'Espagne. Les compagnies y sont libres d'adapter les tarifs en fonction de la demande. La SNCF vient de publier ses résultats qui sont excellents. Pourquoi? Parce qu'ils ont eu les JO et ont pu maximiser leurs revenus.»

Des prix régulés

Et l'autre marché ferroviaire? «C'est celui où l'on trouve la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche et le Benelux, où vous avez des prix régulés. Nous avons un surveillant des prix qui regarde qu'on

ne mette pas des prix trop élevés. C'est un tout autre monde.»

La conclusion, c'est que les voyages internationaux vers la France ou l'Italie sont particulièrement lucratifs selon les périodes. Lesquelles? Quand tout le monde veut voyager vers une destination. Là, les compagnies en profitent pour augmenter à fond le prix des billets.

«Avec la compagnie Lyria, on a pu baisser les prix des TGV pendant les Jeux olympiques, car personne ne voulait aller à Paris, rigole Vincent Ducrot. Mais dès la fin des JO, tout le monde voulait aller à Paris.» Et là, les TGV depuis la Suisse sont certainement devenus des poules aux œufs d'or.

Genève-Londres dès 2030?

Alléchés par ce marché libre et par la fringale de voyage des Suisses, les CFF veulent développer ou renforcer des lignes internationales. Dès 2026, il devrait y avoir une liaison supplémentaire de Zurich vers Milan et Venise, ainsi que de nouveaux trains directs vers Florence et Livourne. Les CFF veulent aussi

acheter des trains à grande vitesse, mais Vincent Ducrot n'en dira pas plus.

Les CFF affirment avoir amélioré la ponctualité de l'Eurocity vers Milan. Il y a toujours un projet de train direct à grande vitesse vers Barcelone. Où en est la future liaison directe Genève-Londres? Ce ne sera pas, au mieux, avant 2030. «Il y a beaucoup d'obstacles à surmonter dans ce dossier», analyse Vincent Ducrot. Il faut trouver un tracé de libre, obtenir de multiples autorisations internationales et aménager la gare de Genève pour avoir un secteur fermé avec quai propre pour ce train spécial.

Priorité Genève-Vaud

Aux Romands qui râlent que le nouvel horaire rallonge les durées de parcours, travaux obligent, les CFF répondent que la ponctualité s'est améliorée. Et qu'il y a 15% de trains en plus dans la région pendant la journée. Ils admettent en revanche que le point noir reste la liaison Neuchâtel-Yverdon-Genève. Et que cela ne va pas s'arranger avant longtemps.

Bonne nouvelle en revanche, les CFF considèrent l'axe Genève-Lausanne comme prioritaire pour les décennies à venir. On y attend une hausse de trafic de 50% jusqu'en 2050. C'est important dans la bataille du rail à venir, où certains projets devront être recalés par le conseiller fédéral Albert Rösti d'abord, et le parlement fédéral ensuite.

IA pour les perturbations

À noter encore que les CFF, qui enregistrent un nouveau record de passagers transportés (près de 1,4 million par jour), investissent à fond dans l'intelligence artificielle (IA). Pas tellement pour énerver les passagers avec un chatbot qui répond aux questions, mais pour trouver des solutions en quelques secondes aux 850 perturbations journalières des trains. L'IA peut calculer 10'000 scénarios à la vitesse de l'éclair et proposer les trois meilleures solutions.

La mauvaise nouvelle pour la fin. La dette des CFF est toujours gigantesque: plus de 12 milliards de francs. L'objectif est de la réduire de moitié.

L'ONU débloque 110 millions pour l'aide humanitaire

Coupes budgétaires L'ONU a débloqué jeudi 110 millions de dollars de son fonds d'aide d'urgence (CERF) pour compenser «la baisse précipitée» des montants consacrés à l'aide humanitaire dans le monde, notamment par les États-Unis, selon un communiqué. Ces fonds d'urgence doivent «renforcer l'assistance vitale dans dix des crises les plus sous-financées et négligées au monde, en Afrique, Asie et Amérique latine», précise le communiqué. (AFP)

Swiss progresse, la pression sur les coûts augmente

Aviation La compagnie Swiss a accéléré la cadence à fin 2024, mais malgré la forte hausse de l'activité, le bénéfice d'exploitation est ressorti en léger repli à 684 millions de francs (-4,7%). Cela n'en reste pas moins le deuxième meilleur résultat de la compagnie, après les 718 millions engrangés en 2023. La pression sur les coûts se fait sentir sur la marge opérationnelle ajustée, qui s'est fixée à 12,1% en 2024, soit 1,4 point de pourcentage de moins qu'en 2023. (ATS)