

# Sauver les rails. Sauver les trains. Sauver le climat.

Berne, 2 juin 2022. **Suite au trou financier dans la caisse des CFF causé par la crise due au COVID, le Conseil fédéral a pris, le 17 décembre 2021, des «Mesures visant à stabiliser les finances des CFF».** Mais cette décision conduit à un financement croisé entre le fond pour la création de nouvelles infrastructures (FIF) et l'exploitant ferroviaire. Elle conduit aussi à un ralentissement des projets de densification autour des gares. Elle conduit encore à un retard de l'acquisition de matériel roulant. L'achat de 300 rames pourrait être reporté de 2 à 3 ans. Il n'est pas à exclure que les CFF soient forcés de louer du matériel roulant en Allemagne. Le Conseil national décidera probablement le jeudi 16 juin 2022 s'il faut ou non stopper la décision du Conseil fédéral.

En janvier 2022, la Commission des finances du Conseil des Etats, par sa Motion 22.3008, a élaboré une contre-proposition pour stabiliser les finances des CFF. Celle-ci vise à «soutenir l'exécution des investissements des CFF» en faveur de la densification urbaine et de l'achat de matériel roulant, et à soutenir «une vision à long terme en période de Covid-19». Elle a été suivie par une large majorité du Conseil des Etats, adoptée par 27 voix contre 12, contre l'avis du Conseil fédéral.

Le Gouvernement explique que sa décision se justifie par le retard pris par certains chantiers d'extension de l'infrastructure. Avec cet argument, il a réussi à obtenir le soutien de l'autre commission des finances, celle du Conseil national. À l'opposé, la Motion de la commission des finances du Conseil des Etats préconise un soutien COVID similaire à ceux prescrits aux autres secteurs de l'économie et à éviter un mélange des genres entre exploitation du réseau et construction de l'infrastructure.

**SwissRailvolution propose de suivre la Motion de la Commission des Finances du Conseil des Etats et de considérer les déficits actuels des CFF comme extraordinaires et attribuables aux effets liés à la pandémie COVID. La Suisse ne peut en aucune façon reporter ses engagements environnementaux en affaiblissant son fond d'infrastructure ferroviaire, et elle doit assurer la densification et le développement économique des gares et des agglomérations, ainsi que l'achat des rames nécessaires au développement du trafic régional et grandes lignes.**

Explication technique :

À cause de la crise sanitaire, les CFF ont clôturé l'exercice 2020 avec une perte de 617 millions de francs et l'exercice 2021 avec une perte de 325 millions de francs. L'endettement net porteur d'intérêts a augmenté pour atteindre aujourd'hui 11.2 milliards de francs. Le taux de couverture de la dette, qui correspond à l'endettement net porteur d'intérêts par rapport à l'EBITDA, s'établit à 13,7, soit plus du double du plafond de 6,5 exigé par la Confédération. Pour stabiliser les finances des CFF, une des mesures du Conseil fédéral adoptée le 17 décembre 2021 vise à abaisser le coût d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (prix du sillon).

Un montant de 1.5 à 1.7 milliard de francs de réduction des charges d'exploitation, via une adaptation du prix du sillon, est prévu entre 2022 et la fin de la concession Grandes lignes en 2029. Selon l'administration fédérale, ce déficit de couverture dans le FIF ne pose pas de problème de liquidités du fait du retard pris par certains chantiers d'extension de l'infrastructure.

Les sources d'apport du FIF sont multiples, notamment la TVA et la taxe sur les huiles minérales. Le Conseil fédéral ne dit pas comment garantir à terme le fond FIF. À moyen terme, des pertes de recettes de taxes dues à la diminution de la consommation d'essence et de l'électrification d'une partie du réseau routier sont prévisibles. Et le principe de soutien d'une entreprise par un mécanisme lié à un fond de financement d'infrastructure soulève des questions d'ordre politiques et juridiques. Cette approche permet aux CFF de profiter d'une solution souple afin d'éviter de nouvelles pertes financières entre 2022 et 2029, mais elle ne résout en rien l'endettement actuel de la compagnie. Alors que c'est justement la densification et le développement économique souhaité aux environs des gares qui assurent par exemple des revenus aux CFF et à sa caisse de pension.

**SwissRailvolution propose de suivre la Motion de la Commission des Finances du Conseil des États, de considérer les déficits actuels des CFF comme extraordinaires et entièrement attribuables aux effets liés à la pandémie COVID.**



### Renseignements complémentaires :

TÉL (DE) 079 354 64 46 **Tobias Imobersteg**, Secrétaire général SwissRailvolution

TÉL (FR) 079 332 00 01 **Olivier Français**, Vice-Président SwissRailvolution

TÉL (IT) 079 620 64 65 **Filippo Lombardi**, Président SwissRailvolution

**SwissRailvolution** – association pour la conception et l'aménagement du chemin de fer suisse de demain (association à but non lucratif selon les articles 60 et suivants du Code civil suisse)

Seule une vision à long terme – intégrant tous les investissements déjà décidés – permettra un renouveau du réseau ferroviaire suisse, incluant un fort ancrage dans l'Europe. L'ossature de ce nouveau réseau repose sur la Croix fédérale de la mobilité, postulant deux axes majeurs est-ouest et nord-sud, de frontière à frontière.