

- 🏠 Entreprise > Médias ▾ > Service de presse ▾
- > Communiqués de presse ▾
- > Scission de la concession pour le trafic grandes lignes: Un dialogue politique et des clari...

Scission de la concession pour le trafic grandes lignes: Un dialogue politique et des clarifications juridiques s'imposent.

Communiqué de presse, 12.06.2018

L'Office fédéral des transports (OFT) a autorisé le BLS à reprendre l'exploitation de deux lignes du trafic grandes lignes à compter de décembre 2019. Bien qu'il s'agisse de deux lignes mineures, cette décision marque un changement de système important dans la politique des transports, survenant sans consultation préalable de la sphère politique. Des questions restent en suspens en ce qui concerne les bases légales et les répercussions à long terme pour la clientèle, la Confédération et les cantons.

La scission de la concession pour le trafic grandes lignes décidée par l'OFT constitue un changement de paradigme qui aura des répercussions considérables sur le système des transports publics en Suisse, qui a fait ses preuves. Les CFF ne sont pas opposés à une concurrence. Or, la division de la concession pour le trafic grandes lignes ne permettra toutefois pas de véritable concurrence. Avec les tarifs nationaux uniformes, les concepts d'horaire existants et un matériel roulant comparable, il n'existe pas vraiment de marge de manœuvre pour véritablement différencier les compagnies ferroviaires nationales.

Manque de clarté des bases légales, modification des conditions-cadres durant la procédure.

Le système actuel repose sur une concession unique pour le trafic grandes lignes. Par le passé, les acteurs de la sphère politique se sont déclarés en faveur d'une solution combinant plusieurs réseaux ferroviaires en trafic régional donnant droit à des indemnités, mais pas en trafic grandes lignes. L'adjudication d'une partie des lignes du trafic grandes lignes doit donc recevoir au préalable l'aval du législateur. Parallèlement à cette décision, l'OFT augmente les contributions de couverture pour le financement de l'infrastructure et limite les bénéfices réalisés en trafic grandes lignes. A l'issue de la consultation, l'OFT a corrigé à la baisse l'augmentation prévue des degrés de couverture. Ces adaptations entraînent néanmoins un traitement inégal des opérateurs et une atteinte importante au système actuel des transports publics. En outre, la liberté entrepreneuriale des CFF est réduite.

Exportation des bénéfices à l'étranger.

Si, à l'avenir, le réseau des CFF s'ouvre non seulement aux prestataires nationaux, mais aussi aux compagnies étrangères, le risque est grand que les bénéfices soient exportés à l'étranger lors d'un prochain octroi de concession.

Dans une telle concurrence, les compagnies suisses, relativement petites en comparaison, ne disposeraient pas des mêmes armes que les grands chemins de fer européens. En effet, les entreprises suisses sont limitées dans leur capacité de prendre des risques et de réaliser des bénéfices. Les bénéfices des lignes nationales rentables seraient alors exportés à l'étranger. Aujourd'hui, l'intégralité des bénéfices du trafic grandes lignes est réinjecté dans le réseau ferroviaire suisse.

Clarifier les questions en suspens et les répercussions.

Un changement dans le système actuel du trafic grandes lignes suisse, qui a fait ses preuves, ne doit pas se faire à la légère. Un nouveau système concurrentiel doit s'accompagner d'une amélioration de la qualité, de l'utilité et de l'efficacité pour la clientèle, les commanditaires et la Confédération. Les CFF estiment nécessaire de mener un dialogue politique et d'apporter des éclaircissements d'ordre juridique. Ils prévoient donc de former un recours, qui permettra de clarifier les questions en suspens ainsi que les répercussions. Les CFF continuent de s'engager en faveur d'une solution combinant plusieurs réseaux ferroviaires sans division de la concession et restent ouverts à la discussion.

Fernverkehr aus einer Hand: Erfolgsmodell für Kunden, Besteller und Bund.

Der Fernverkehr auf der Schiene ist heute sicher und pünktlich, die Kundenzufriedenheit hoch. Das Fernverkehrsnetz der Schweiz verbindet die Schweiz. Dabei gleichen rentable und unrentable Linien einander innerhalb aus. Der Fernverkehrs-Gewinn wird vollständig in den Angebotsausbau reinvestiert. Die SBB hat bereits für 800 Mio. Franken neues Rollmaterial gekauft und für mehr als 3 Mrd. Franken bestellt. Zusätzlich werden aktuell rund 250 Mio. Franken in den Ausbau der Unterhaltsanlagen für die neuen Züge und damit in zusätzliche Industriearbeitsplätze und den Standort Schweiz investiert. In Form von Sparbilletten gibt die SBB jährlich über 30 Mio. Franken an die Kunden zurück.