

Trafic ferroviaire grandes lignes : l'OFT lance la consultation sur l'octroi de la concession

Berne, 19.04.2018 - Après un examen détaillé des demandes des CFF et du BLS, l'Office fédéral des transports (OFT) prévoit d'octroyer aux CFF la majeure partie de la concession de trafic grandes lignes (TGL) pour une période de dix ans dès la fin de 2019. La concession couvrira l'ensemble du réseau Intercity et en grande partie le réseau de base. Quant aux lignes Berne – Bienne et Berne – Burgdorf – Olten, leur concession devrait être octroyée au BLS. Ce modèle oligopolistique apporte la plus grande utilité pour les clients et la collectivité : l'offre de TGL s'améliorera et les caisses publiques seront délestées. L'OFT lance la consultation sur ce projet.

L'automne dernier, les CFF ont soumis à l'OFT une demande en vue de la poursuite de l'exploitation de tout le réseau TGL. Le BLS a demandé une concession TGL pour cinq lignes. Après un examen approfondi des demandes, l'OFT prévoit de réoctroyer aux CFF la concession pour la plupart des grandes lignes. Ainsi, il tient compte de l'expérience positive et de la bonne qualité des prestations fournies jusqu'ici. Les CFF entendent charger la SOB d'exploiter deux de leurs lignes (la ligne de faîte du Saint-Gothard et la ligne Coire–Zurich–Berne). La concession pour les deux lignes Berne–Bienne et Berne–Burgdorf–Olten sera octroyée au BLS. Dans le cadre de la concession, les entreprises sont libres de régler l'exploitation de certaines lignes de manière coopérative par un contrat d'exploitation. L'OFT a lancé aujourd'hui la consultation des cantons concernés, des communautés de transport, des entreprises de transport et des gestionnaires d'infrastructure sur la décision de concession prévue. Cette procédure dure jusqu'au 23 mai 2018.

La décision prévue, que l'OFT prévoit de rendre pour la mi-juin, tient compte du fait que le nouveau modèle doit pouvoir être mis en œuvre de manière fiable dans l'intérêt de la clientèle et qu'il ne reste aucune question de faisabilité à résoudre, par exemple en ce qui concerne le matériel roulant disponible ou la mise en œuvre sur l'infrastructure existante. À cet égard, la demande du BLS pour les lignes Bâle – Interlaken et Brigue était entachée d'incertitudes. Les avantages soulignés par le BLS quant à son offre avec de nouvelles liaisons continues dans la région de Berne ne déploieront leurs effets qu'après 2030.

Grâce au concours d'idées que le renouvellement de la concession TGL a généré, les voyageurs bénéficieront à l'avenir d'une meilleure offre dans ce segment. Ainsi, une nouvelle ligne directe Coire – Berne est prévue. Contrairement à la planification des CFF, l'offre TGL sera conservée sur la ligne de faite du Saint-Gothard, sans soutien financier fédéral ni cantonal. Des trains TGL au lieu de trains régionaux circuleront entre Coire et St-Gall (commandés jusqu'ici à la fréquence bi-horaire par la Confédération et les cantons) et sur la ligne Berne – Neuchâtel – La-Chaux-de-Fonds. En règle générale, les trains TGL seront dotés de personnel d'accompagnement. À cela s'ajouteront d'autres améliorations telles que des étoffements de la cadence et le développement de l'offre de restauration.

Le modèle oligopolistique « CFF + X » basé sur la décision du Conseil fédéral de 2003 quant au paysage ferroviaire améliorera la qualité et la compétitivité des transports publics suisses également dans le TGL. Cette approche est prise en compte par le contrat d'exploitation conclu entre les CFF et la SOB et par l'octroi d'une concession au BLS. Afin que le développement se poursuive dans un avenir prévisible, les nouvelles concessions seront octroyées pour une durée de 10 ans. L'OFT examinera également les bases légales relatives à l'octroi de concessions en TGL et proposera des adaptations de la procédure afin de démarrer la prochaine procédure d'octroi avec une phase préparatoire plus longue.

Le modèle oligopolistique génère des améliorations non seulement au niveau de l'offre, mais aussi au niveau financier : les contribuables économiseront une somme de l'ordre de dizaines de millions de francs, par exemple par le fait que la ligne CFF Berne – La Chaux-de-Fonds passe du trafic régional subventionné au TGL autofinancé. Le guide de l'OFT sur les principes et les critères relatifs au TGL définit dans différents domaines des critères minimaux de qualité tels que des zones multifonctionnelles en vue du transport de vélos.

En TGL, l'OFT admet désormais pour les entreprises un rendement sur le chiffre d'affaires de huit pour-cent au plus. Les bénéfices supérieurs à ce rendement seront destinés à la contribution de couverture perçue dans le prix du sillon afin de financer l'infrastructure ferroviaire. Ce modèle permet aux entreprises de continuer à faire des bénéfices appropriés et durables en TGL. Elles seront incitées à proposer des billets à des prix attrayants, de sorte que la part de bénéfice supérieure à un certain rendement sur le chiffre d'affaires revienne aux voyageurs. L'OFT accepte de prendre en compte ce type de mesures lors de la fixation de la contribution de couverture dès la période de concession de décembre 2019 à décembre 2029.

L'actuelle concession de trafic grandes lignes des CFF est valable jusqu'au changement d'horaire fin 2019.

Adresse pour l'envoi de questions

Office fédéral des transports

Service de presse

+41 (0)58 462 36 43

presse@bav.admin.ch

 [Entretien avec les médias: Concession de trafic grandes lignes](#) (PDF, 1 MB)

(<https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/52070.pdf>)

Auteur

Office fédéral des transports

<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home.html>

(<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home.html>)

Dernière modification 05.01.2016

<https://www.admin.ch/content/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-70477.html>