



FAQ trafic longue distance

Quel rôle les propriétaires ont-ils joué dans la recherche d'une solution à l'amiable ?

L'accord a été trouvé sur l'initiative et grâce à la médiation de la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga et du conseiller d'État bernois Christoph Neuhaus. Les propriétaires ont accompagné de près les discussions entre les CFF et le BLS.

Qu'apporte l'accord aux passagers ?

Le contrat d'exploitation est garant d'une offre ferroviaire intéressante, ce qui rend également service aux voyageurs : sur les lignes exploitées désormais par le BLS, ils bénéficient par exemple de trains neufs et économes en énergie, équipés de prises de courant plus nombreuses et offrant de meilleurs services de restauration. Sur celles des CFF, ils disposent de postes de travail mobiles améliorés (prises, réception mobile et, sur certaines lignes, Internet gratuit).

La concession de trafic grandes lignes est octroyée pour dix ans. Qu'est-ce qui va s'améliorer dans l'ensemble ?

Grâce au règlement à l'amiable, le blocage juridique est levé. Cela permet de savoir clairement qui exploite quelles grandes lignes. L'accord garantit que les entreprises ferroviaires collaborent. Les acquis de la nouvelle concession pourront être progressivement mis en œuvre à partir du changement d'horaire fin 2019. Outre les améliorations susmentionnées, il s'agit notamment des éléments suivants :

- Nouvelle liaison directe Coire–Berne
- Nouvelles grandes lignes Berne–Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds et Coire–Saint-Gall toutes les heures
- Maintien du trafic grandes lignes sur la ligne de faîte du Saint-Gothard
- Incitation pour les chemins de fer à vendre davantage de billets économiques pour le trafic grandes lignes.

Quels avantages la solution négociée apporte-t-elle aux CFF et au BLS ?

La solution consensuelle accroît la sécurité de planification et renforce la protection des investissements. Les achats dans le secteur ferroviaire, par exemple le matériel roulant, sont des projets à long terme pour lesquels il est important que les conditions cadres soient stables. Grâce à la collaboration entre les CFF et le BLS, l'efficacité peut également s'améliorer. Le BLS exploite trois grandes lignes à partir du nœud de Berne et peut ainsi optimiser l'utilisation de son personnel et de son matériel roulant. De surcroît, le BLS peut utiliser le matériel roulant déjà acquis pour le trafic grandes lignes. Les CFF profitent ainsi d'une décharge d'exploitation et pourront utiliser leur matériel roulant sur les autres grandes lignes.

La Confédération doit-elle octroyer de nouvelles concessions ?

Non. La concession prévue pour le BLS avec les deux grandes lignes Berne–Berthoud–Olten et Berne–Bienne sera transférée aux CFF à la demande conjointe des deux entreprises ferroviaires. Le

transfert de concession est une procédure de routine, dont l'OFT est responsable en tant qu'autorité concédante.

Comment se fait-il que plusieurs entreprises ferroviaires opèrent dans le trafic grandes lignes ?

Il y a un peu plus de dix ans, le Conseil fédéral s'est prononcé en faveur de la mise en œuvre du modèle « CFF plus X » dans le cadre du [projet « Consolidation du paysage ferroviaire suisse »](#). Selon ce modèle, le BLS et la SOB sont des entreprises ferroviaires compétitives qui, comme les CFF, jouent un rôle important sur le réseau à voie normale. Les expériences – un concours d'idées avec des améliorations concrètes pour les clients et les contribuables – montrent que le modèle avec plusieurs entreprises fonctionne bien. C'est aussi le modèle prédominant dans le transport régional et touristique.

La Confédération adaptera-t-elle la procédure de concession ?

Les modalités de la concession à partir de fin 2029 font actuellement l'objet d'une discussion au niveau départemental et seront décidées – si des adaptations de lois sont nécessaires – à une date ultérieure sur le plan politique. Le processus est en cours d'analyse. Les conclusions et les éventuelles adaptations qui en découleront seront prises en compte dans la décision.

Que signifie la solution adoptée aujourd'hui pour l'avenir de la concurrence dans le trafic grandes lignes ?

L'intégralité de la concession de trafic grandes lignes reste aux CFF pour les dix prochaines années. Pendant cette période, on pourra acquérir l'expérience de différentes formes de collaboration dans le trafic grandes lignes : la SOB opère pour le compte de et en comarquage avec les CFF sur l'axe du Saint-Gothard et sur l'axe Coire–Zurich–Berne. Les CFF lui versent une indemnité en contrepartie. Le BLS exploite également les lignes Berne–Bienne, Berne–Berthoud–Olten et Berne–Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds sous concession CFF, mais pour son propre compte. Il sera décidé en temps utile de ce qu'il convient de faire à partir de 2029.