

Communiqué média CFF du 9 septembre 2017

Les CFF demandent le renouvellement de la concession pour le trafic grandes lignes pour une durée de 15 ans.

Communiqué de presse CFF du 08.09.2017

Les CFF soumettent aujourd'hui à l'OFT une demande de renouvellement de la concession pour le trafic grandes lignes, couvrant l'ensemble du territoire, pour une durée de 15 ans. Sous réserve de son acceptation, les CFF seront en mesure de faire économiser près de 30 millions de francs à la Confédération et aux cantons. Au cours des dix dernières années, les CFF ont planifié et géré avec succès le trafic grandes lignes national, au point d'en faire l'épine dorsale des transports publics en Suisse et d'améliorer constamment la satisfaction de la clientèle. En vue de l'échéance de 2017, l'OFT a lancé un concours d'idées, mais les discussions menées en février sous forme de table ronde avec les entreprises ferroviaires concernées se sont terminées sans donner de résultat. Au terme de nouvelles négociations, les CFF ont réussi à trouver un accord avec le SOB début juillet. Le BLS n'a quant à lui pas donné suite à l'offre de partenariat des CFF. Ces derniers restent disposés à coopérer dans le cadre d'une concession nationale, la condition sine qua non étant que la clientèle en sorte clairement gagnante, que les coûts globaux du système n'augmentent pas et que la faisabilité opérationnelle soit assurée.

Au cours des dix dernières années, les CFF ont planifié le trafic grandes lignes d'un seul tenant dans le cadre d'une concession nationale et ont exploité avec succès le réseau mixte le plus sollicité du monde. Aujourd'hui, ils peuvent se targuer de garantir un trafic grandes lignes sûr et ponctuel, et d'avoir su parfaitement intégrer au système le trafic tant régional qu'international. Les trains grandes lignes parcourent au total 188 000 kilomètres par jour, ce qui, proportionnellement au nombre de voyageurs, représente une distance quotidienne avoisinant 37,1 millions de kilomètres – une belle performance qui se double d'un taux record de satisfaction de la clientèle. Les CFF ne manquent donc pas d'arguments pour demander à l'OFT le renouvellement de la concession en trafic grandes lignes, valable sur l'ensemble du territoire pour une durée de 15 ans. La coopération avec le SOB fait partie intégrante de leur concept. L'affectation au trafic grandes lignes des liaisons Saint-Gall–Coire et Berne–Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, actuellement rattachées au trafic régional, ainsi que l'instauration de la cadence semi-horaire sur la ligne Bâle–Biel/Bienne à partir de 2022 vont permettre à la Confédération et aux cantons d'économiser près de 30 millions de francs par an.

Développement du trafic grandes lignes: l'excellence au service de la clientèle.

Avec le renouvellement de la concession, les CFF pourront continuer à renforcer le trafic grandes lignes national tout en apportant une valeur ajoutée aux clients, aux transports publics suisses, aux cantons et à la Confédération. La mise en place d'un processus d'un seul tenant associant planification, conduite et exploitation leur permettra de proposer une offre de qualité équivalente dans toute la Suisse, en concertation avec l'ensemble des cantons. À l'avenir, les clients du trafic grandes lignes bénéficieront ainsi de liaisons plus fréquentes, plus directes, plus rapides, plus confortables et plus

simples. Tablant sur un modèle qui a fait ses preuves, les CFF renforceront l'horaire cadencé, proposant des départs toutes les demi-heures, voire tous les quarts d'heure dans les grandes agglomérations caractérisées par une forte demande. Le nombre de places assises augmentera aussi avec la mise en service du nouveau train duplex en trafic grandes lignes et du train à grande vitesse Giruno. Par ailleurs, la nouvelle numérotation des lignes facilitera l'orientation des voyageurs. En demandant le renouvellement de la concession en trafic grandes lignes, les CFF font la promesse de l'excellence à leurs clientes et clients. Dans le même temps, ils s'engagent à garantir en moyenne la stabilité des tarifs des transports publics au moins jusqu'en 2020, grâce notamment à l'application systématique du programme de renforcement de l'efficacité RailFit20/30.

Les CFF demandent le renouvellement de la concession en trafic grandes lignes pour une durée de 15 ans, car ils ont déjà consacré 800 millions de francs à l'acquisition de matériel roulant grandes lignes et passé des commandes supplémentaires pour environ 2,5 milliards de francs afin de se préparer à l'avenir. En outre, quelques 250 millions de francs sont actuellement investis dans l'aménagement des centres d'entretien pour les nouveaux trains et, par conséquent, dans la création d'emplois et la promotion de la place économique suisse. Les CFF ont besoin de garanties à long terme pour mener à bien leurs activités de planification et d'investissement.

Les CFF misent sur la coopération, refusant toute fausse concurrence peu avantageuse pour la clientèle.

La table ronde organisée en février 2017 sous la direction de l'OFT pour discuter de la nouvelle répartition des grandes lignes ferroviaires s'est terminée sans donner de résultat. Les CFF ont toutefois poursuivi le dialogue séparément avec le SOB et le BLS. Début juillet, les tractations avec le SOB ont débouché sur une convention de partenariat à long terme. Ainsi, à partir de décembre 2020, le SOB desservira deux lignes avec son propre matériel roulant, en coopération avec les CFF: Zurich–Zoug–Arth-Goldau ou Bâle–Olten–Lucerne–ligne panoramique du Saint-Gothard–Bellinzzone–Locarno/Lugano et Berne–Berthoud–Langenthal–Olten–Zurich–Pfäffikon–Ziegelbrücke–Sargans–Coire.

Le BLS n'a quant à lui pas donné suite à l'offre de partenariat des CFF. Ces derniers restent toutefois disposés à étudier toutes les possibilités de coopération à condition qu'elles s'inscrivent dans le cadre d'une concession portant sur l'ensemble du territoire, qu'elles génèrent des avantages manifestes pour la clientèle, endiguent les coûts globaux du système et garantissent la faisabilité opérationnelle. Si la concession venait à être morcelée, les CFF estiment que les coûts globaux du système augmenteraient de 15 à 20 millions de francs par an du fait des synergies non exploitées. À lui seul, le changement de système induirait par ailleurs des coûts de l'ordre de 20 à 40 millions de francs. Plusieurs centaines de collaboratrices et collaborateurs se verraient par ailleurs obligés de changer d'employeur. Il s'instaurerait une situation de fausse concurrence ayant pour seul effet de grever les budgets sans pour autant bénéficier à la clientèle. Cela détruirait l'équilibre existant entre lignes rentables et non rentables. Le morcellement de la concession entre plusieurs entreprises ferroviaires au sein d'un même système mettrait également en péril la volonté politique de coopération actuelle dans le domaine des transports publics en Suisse. Un changement de système ne ferait qu'ouvrir les portes du trafic grandes lignes national à la concurrence étrangère.