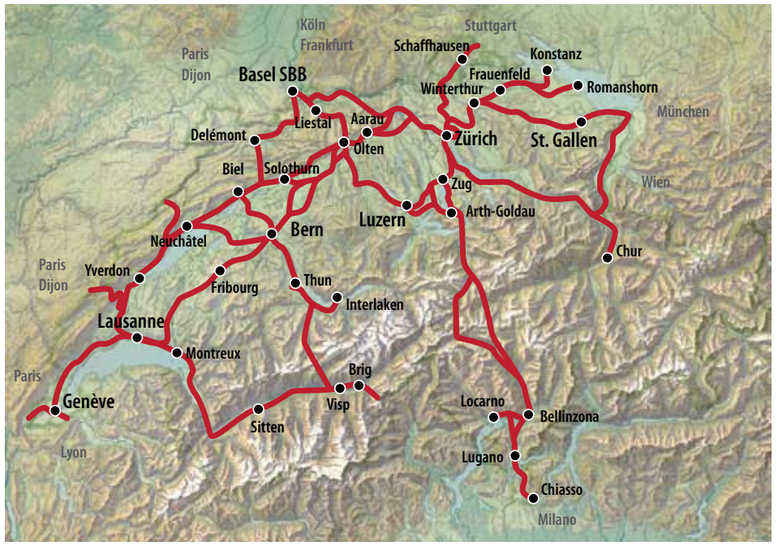
Nouvelle attribution de la concession «grandes lignes»

Répercussions possibles liées à la nouvelle attribution de la concession «grandes lignes» par l'OFT. Optimisation ou démantèlement du trafic ferroviaire suisse ? Une analyse. *De groupe de travail VSLF sur les concessions GL sous la direcxtion de Felix Traber*



Source Foto: Wegleitung Grundsätze für den Fernverkehr OFT

La réattribution des concessions du trafic grandes lignes peut prendre l'aspect, à première vue, d'une pure opération administrative. Lorsqu'on y regarde à deux fois, on se rend compte de la cascade de problèmes qu'elle tire derrière elle. Des quais trop courts, un engagement improductif du personnel, des difficultés au niveau de l'entretien des véhicules et des problèmes massifs lors de perturbations sont à prévoir. Ce n'est qu'en effectuant une planification au travers des diverses frontières de chaque ETF que nous pourrons empêcher les conditions insoutenables que rencontrent les pays qui ont déjà procédé à la libéralisation complète du trafic ferroviaire.

Les conséquences les plus importantes
Des quais trop courts
Du point de vue de l'exploitation, à titre d'exemple, on peut dire que la ligne à grande distance Coire – Pfäffikon SZ – Zürich HB – Burgdorf – Berne, laquelle est appelée à fonctionner comme ligne IR et sera exploité avec des Flirts du SOB, constitue un sérieux défi. Cela commence avec des longueurs de quai trop courtes ou critiques dans les gares de Berne (en fonction de l'emploi des voies), de Burgdorf (ev. Langenthal), Siebnen-Wangen et Walenstadt. Pour une exploitation avec des trains de 375 mètres de long (Flirt SO B: 150m + 150m + 75m / 936 places assises) il y a lieu d'effectuer impérativement des adaptations comme :

- Modification des constructions au niveau de l'infrastructure ;
- Rajout/retrait de modules de renforts ;
- Engagement de trains plus courts avec comme conséquence un manque de capacité ;
- Conduite de doublures avancées ou retardées pour décharger les IR SOB ;
- Fermetures ponctuelles de parties de trains ;
- Suppression de point d'arrêts commerciaux.

Cela représente des mesures qui sont toujours appelées à occasionner des coûts supplémentaires, que ce soit au niveau de l'infrastructure ou au niveau de l'emploi du personnel.
Si l'on veut renoncer aux conséquences négatives on peut toujours procéder au soulagement des trains concernés par l'introduction des relations supplémentaires mais l'offre doublé de trains est tout sauf productive. La suppression éventuelle de points d'arrêts commerciaux sera considérée comme une mesure impopulaire par le public.

Engagement improductif du personnel / manque de flexibilité
La conduite des trains sur les concessions GL, que ce soit en partenariat comme il est prévu de le faire avec les IR du SOB ou par le BLS avec une concession GL propre, signifie que globalement, l'emploi du personnel deviendra moins productif :

- Les chaines de prestations qui sont nécessaires à la création productive de tours de mécaniciens, vont se perdre. Les coûts de production vont augmenter car la flexibilité de l'organisation des services diminue ;
- Lors de prise en charge de prestations en service tôt ou tard par une entreprise de transport ferroviaire nouvellement admise en trafic GL – par exemple par les dépôts CFF de Bâle, Berne ou Bellinzone – le fait d'introduire du personnel de différentes ETF aura comme conséquence de briser les chaines de prestations. Une élaboration productive des services pour les ETF qui reprennent les prestations, particulièrement tôt le matin et tard le soir, va être nettement plus difficile voire même impossible ;
- La coopération entre les CFF et le SOB ainsi qu'une éventuelle reprise de prestations en trafic GL par le BLS représentent une spécialisation supplémentaire au sein du personnel des locomotives des CFF. Les spécialisations réduisent considérablement la flexibilité et conduisent à un engagement improductif du personnel ;
- Le savoir et les compétences des collaborateurs sont perdus d'un côté alors que d'un autre d'autres collaborateurs doivent les acquérir ;
- La croissance possible du SOB et du BLS en trafic grandes lignes, aussi du point de vue géographique, rend l'emploi du personnel moins productif, aussi pour ces entreprises de transport ferroviaire.
- Gestion opérationnelle plus difficile en cas de perturbation

Les perturbations liées aux véhicules ou à l'infrastructure exigent une grande flexibilité et des compétences étendues en ce qui concerne les possibilités d'engagements de toutes les personnes impliquées afin d'assurer une résolution des problèmes productive et rapide :

- Les cas où un véhicule doit être retiré du service et remplacé de manière non planifiée se produisent régulièrement dans la pratique et exigent des réserves correspondantes (matériel et personnel) ;
- Une interruption de ligne, planifiée ou non, devient rapidement un défi au niveau du personnel et du temps ;
- Un engagement flexible du personnel des locomotives devient rapidement difficile et li-mité ce qui a des conséquences au niveau de la ponctualité et la fiabilité et touche par conséquent la clientèle ;
- La garantie du soutien et du remplacement du personnel des locomotives en cas d'événement extrême nécessitera plus de temps ou engendrera plus de coûts en raison de l'existence de doublons dans la branche.
- Restrictions dans la production

Le recours à la même composition de Coire à Berne en passant par Zürich HB optimise théoriquement le roulement des véhicules puisque le temps d'arrêt à Zürich HB est plus court :

- On dispose de moins de capacité en places assises en raison de l'emploi de Flirt SOB à un étage. La conséquence est le recours au renforcement avec deux ou trois unités supplémentaires ce qui pourrait relativiser l'effet d'économie.
- Actuellement les roulements des trains de la ligne IR Zürich – Olten – Burgdorf – Bern sont modifiés plusieurs fois par jour avec d'autres prestations de trains. Si cette flexibilité venait à disparaitre, des coûts supplémentaires pourraient voir le jour. Particulièrement lorsque les éventuels renforts ou retraits sont fait avec du matériel roulant utilisé ou nécessaire ailleurs.
- Les renforts 7 retraits répétés baissent la productivité du personnel des locomotives.
- L'exploitation de prestations GL par le SOB ou le BLS baisse le kilométrage produit par les CFF de manière sensible. Cela signifie que les coûts fixes augmentent pour l'entreprise CFF ce qui devrait aussi avoir comme conséquence un programme de démantèlement dans les services centraux.

Conséquences au niveau de l'exploitation et du personnel
De manière générale, la productivité et la flexibilité au niveau de l'engagement du personnel souffrira du morcellement des prestations longue distance. Les coûts globaux du système ferroviaire vont augmenter, contrairement à ce que certains politiciens affirment. Même une coopération, telle qu'elle est prévue avec le SOB ne permettra pas de soulager la problématique. Un certain nombre de lieux de service du CFF Trafic des voyageurs vont perdre très probablement leurs connaissances de lignes sur certains tronçons en raison de la coopération avec le SOB. Cela peut être négatif particulièrement en cas de perturbation ou lors des circulations de plus en plus fréquentes engendrées par des manifestations spéciales. Les implications négatives peuvent certes être évitées ou adoucies mais cela aurait comme conséquence que le personnel des locomotives devrait être planifié et engagé de manière intégrale. Un engagement intégral du personnel des locomotives provoquerait le recours à un engagement mixte du personnel (par ex. SOB – CFF) et nécessiterait des investissements au niveau de la formation.

Entretien
L'acheminement des véhicules du SOB aux lieux d'entretien du SOB constitue par exemple un gros obstacle. On ambitionne une planification d'acheminement des plus productives mais celle-ci ne pourra que rarement être appliquée comme prévue en raison des perturbations d'exploitation ou des dérangements aux véhicules. Qu'en est-il du processus prévu lorsqu'un véhicule doit être retiré du service de manière non planifiée et qu'il doit être remplacé ? Cela se produit régulièrement dans la pratique et nécessite les réserves correspondantes (matériel et personnel). Les point de connexion avec le SOB à Lucerne, Arth Goldau et Pfäffikon SZ ne sont pas situés idéalement pour permettre d'acheminer un véhicule défectueux vers un des centres d'entretien du SOB disponible. La connaissance des véhicules nécessaire mais dont le personnel des locomotives ne dispose toutefois pas aggrave encore la situation. Selon notre estimation, cela constitue un immense défi, principalement du point de vue de l'exploitation, aussi en ce qui concerne les tracés et le déploiement du personnel. Le BLS sera aussi confronté à ces défis s'il venait à obtenir des concessions du trafic GL. Le maintien de réserves improductives va croitre sérieusement avec la présence de trois « joueurs » différents.
Les interruptions de lignes deviendront de plus en plus des casse-têtes. Si le BLS devait obtenir une concession par exemple en vue d'exploiter la ligne Berne – Burgdorf – Olten, la plus grande partie des mécaniciens de CFF P perdrait la connaissance ligne sur l'ancienne ligne Berne – Olten y compris la déviation par Zollikofen. Cela sera vengé à court et à moyen terme lors de chaque fermeture de la NBS. Des dépenses supplémentaires et de l'improductivité en sont la conséquence et il n'est pas souhaitable que cela conduise à la suppression de trains.

Conséquence au niveau du déploiement du personnel des locomotives
La coopération entre les CFF et le SOB ainsi qu'une éventuelle reprise de prestations GL par le BLS provoque une autre spécialisation au sein de la catégorie du personnel des locomotives des CFF. Les spécialisations limitent la flexibilité et conduisent à un déploiement non productif ; non seulement lors des perturbations et des chantiers, mais aussi lors de l'exploitation normale. Certains lieux de dépôt vont très probablement perdre des connaissances de lignes en raison du fait que le SOB va reprendre les prestations de trains et que les trains conduits jusqu'à présent par les CFF vont disparaitre. Il faut aussi partir du principe que le BLS va aussi produire des prestations en trafic GL, ce qui va encore renforcer cet effet et concerner d'autres régions. Lié à cet effet, on doit aussi considérer la perte de connaissance des véhicules. Les connaissances et les compétences acquises jusqu'à présent par les collaborateurs risquent d'être perdues. Hormis les restrictions au niveau de l'exploitation, ce phénomène agit de manière négative sur la motivation, l'attractivité de la profession et la loyauté des collaborateurs. L'acquisition d'une relève de qualité sera rendue nettement plus difficile.
D'un autre côté, la possibilité d'exploiter des lignes supplémentaires fournira au SOB et au BLS une plus grande attractivité en tant qu'employeurs. Cependant, l'apparition d'une diminution générale de la productivité risque bien d'être compensée par de quelconques mesures d'économies au niveau du personnel des locomotives.

Propositions de solutions
A bien des égards, la situation actuelle est conditionnée par des facteurs extérieurs. Il est important pour nous, en tant que partenaire social, que des solutions puissent être trouvées dans les conditions cadres existantes et ceci dans l'intérêt du système tout entier. A nos yeux, les prochains pas et la planification en vue de l'exploitation des prestations GL doivent de ce fait être abordés dans le cadre d'une optique générale.
Une planification intégrale est à favoriser du point de vue financier, tant au niveau du trafic grandes lignes que du trafic régional en englobant toutes les compagnies ferroviaires, y compris leurs sociétés filles. Une planification plus productive des services ne pourra être obtenue qu'en disposant librement du personnel, en trafic longues distances et en trafic régional. En outre il faut tenir compte des modifications à venir au niveau de l'exploitation, comme, par exemple, le 4ème complément partiel du S-Bahn zurichois avec des modifications CFF P – Thurbo, la mise en service du CEVA, la nouvelle configuration du trafic régional dans la Région Fribourg ainsi que la mise en service de la ligne Stabio – Varese (I).
L'interruption de la ligne près de Rastatt (d) a très bien mis cette problématique en évidence dans le domaine Cargo et a nécessité de nombreuses adaptations et des ressources supplémentaires aussi dans le trafic des voyageurs. La flexibilité et la dis-

Principes de base et fondements juridiques de l'OFT

Définition du trafic «grandes lignes»
Le trafic longues distances en Suisse est constitué d'un réseau de lignes nationales qui est dé-fini en tant qu'offre minimale dans la concession grandes lignes (GL). Il contient les catégories de trains Inter- et Eurocity (IC, ICN et EC), Interregio (IR) et partiellement Regioexpress (RE). Actuellement, le réseau GL est exploité par les CFF. La concession existante a été attribuée en 1999, renouvelée en 2007 et adaptée entre-temps aux diverses modifications du réseau (Rail 2000, tunnels de base du Lötschberg et du Gotthard) et aux changements d'horaires

Comme la Confédération ne commande pas les lignes du trafic GL, à l'inverse de ce qui se passe dans le trafic régional des personnes, le réseau doit être exploité dans son intégralité en économie propre. Chaque ligne a une fréquentation différente et occasionne donc des résultats financiers différents. Les excédents financiers du trafic GL (ensemble du réseau) ont atteint des valeurs de dizaines à centaines de millions ces dernières années.

Comment la concession GL sera renouvelée
La grande partie de la concession GL actuelle échoit à la fin 2017. Selon l'ordonnance sur le transport des personnes, les compagnies ferroviaires intéressées peuvent déposer une demande jusqu'au début septembre auprès l'OFT. Celui-ci a défini le trafic longues distances de façon compréhensible au moyen d'une directives : « principes de base et critères pour le trafic grandes lignes ».

Depuis 2004, les CFF sont les seuls exploitants du trafic GL en Suisse. Ils ont repris en son temps les lignes alors exploitées par le BLS et lui ont cédé en échange l'exploitation complète du S-Bahn bernois (trafic régional). L'exploitation de l'ensemble du trafic GL permet aux CFF de dégager des gains annuels de l'ordre de quelques centaines de millions.

La concession actuelle GL des CFF (Concession no 584) se termine à fin 2017 pour la plus grande partie des lignes. Font exceptions, quatre lignes de l'arc jurassien pour lesquelles la concession échoit à fin 2019 car les CFF ont engagé du matériel spécial pour ces lignes (trains pendulaires). C'est pourquoi la concession de la plupart des lignes du trafic GL sont à renouveler. La base pour l'attribution est le droit actuel des concessions contenu dans la loi sur le transport des personnes et son ordonnance. Selon la loi sur le transport des personnes la Confédération a le droit exclusif de fournir des prestations pour le transport des voyageurs au moyen de courses régulières et professionnelles. Elle peut déléguer ce droit par le biais de concessions attribuées par lignes à des entreprises de transport ferroviaire. Le droit sur le transport des personnes ne fait aucune différence entre trafic longues distances et trafic régional dans les concessions et il est ouvertement formulé en ce qui concerne les opérateurs. Chaque entreprise appropriée peut déposer une demande en vue d'exploiter des lignes.
Renouvellement des concessions et acheminement du trafic grandes lignes
Jusqu'à présent, une définition compréhensible du trafic grandes lignes a toujours fait défaut. En prévision de l'échéance des concessions du trafic GL, l'Office fédéral des transports OFT a initié des travaux préparatoires avec comme objectif d'établir le réseau du trafic longues distances, d'assurer la coordination avec la transformation du réseau ferroviaire et d'offrir une offre encore meilleure à la clientèle. Pour parvenir à ses fins, l'OFT a rédigé en 2016 une directive « principes de base et critères pour le trafic GL ». Grâce à cette directive le trafic longues distances est pour la première fois clairement défini sur la base de critères qui sont appliqué à l'ensemble du pays. Les chemins de fer ont été continuellement informés sur les travaux et le contenu de la directive. En février 2017, la directive a été envoyée pour consultation aux Cantons.

En parallèle, l'échéance de la concession grandes lignes des CFF a conduit à un concours d'idées : les CFF, le BLS et le SOB ont présenté des concepts à l'OFT en vue définir l'exploitation du futur réseau GL respectivement l'exploitation de réseaux partiels ou de lignes isolées. En ligne de mire des concepts : une offre plus dense pour la clientèle, ainsi que des critères de commercialité et de qualité.

En raison des concepts concurrents des trois compagnies, l'OFT a entamé et animé des négociations de conciliation entre les CFF, le BLS et le SOB avec comme objectif l'attribution d'une concession en bonne entente sur la base d'une solution comprenant plusieurs compagnies. Finalement, ces négociations ont dû être interrompues en février 2017, après plusieurs ateliers et rondes de négociations en raison de divergences insurmontables. Il ne reste donc que l'ordinaire procédure d'attribution des concessions pour déterminer la future offre du trafic GL. L'OFT y joue le rôle de l'autorité indépendante d'attribution des concessions.

Procédure de l'OFT en automne 2017
Selon l'ordonnance sur le transport des personnes, les compagnies ferroviaires ont la possibilité de déposer de demandes de concessions jusqu'à trois mois avant le début de l'exploitation, c'est à dire jusqu'au 9 septembre 2017. Les demandes reçues seront évaluées de manière approfondie par l'OFT sur la base de la loi sur le transport des personnes et sur l'ordonnance y-relative. La directive élaborée par l'OFT « principes de bases et critères pour le trafic GL » sera aussi un critère pour l'octroi des concessions. La décision concernant l'octroi des concessions doit intervenir jusqu'au changement d'horaire de décembre 2017. Les cantons seront consultés à l'avance. Les délais sont court et la procédure exigeante. Si un changement d'exploitation devait intervenir sur certaines lignes, il devra se faire pas à pas durant les prochaines années.

Lien : Directive „Principes de base et critères pour le trafic grandes lignes "
https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/verkehrstraeger/wegleitung-grundsaetze-fernverkehr-v2.pdf.download.pdf/Wegleitung_Grunds%C3%A4tze_Fernverkehr_V2.pdf

ponibilité du personnel des locomotives constituent toujours des facteurs déterminants pour une exploitation ferroviaire sure, productive et fiable.

Etat des lieux et situation actuelle aux yeux du VSLF
Il semblerait que l'OFT ait été surpris du fait que le SOB et le BLS aient aussi déclaré leur intérêt à exploiter des lignes longues distances. L'ordonnance sur le transport des passagers valide actuellement - avec les délais de requête pour l'octroi des concession extrêmement courts - n'est pas adaptée à ce genre de situation. Jusqu'à présent cela ne jouait aucun rôle puisque la répartition des tâches était clairement établie au sein de chemins de fer. La base juridique était cependant à disposition. Même la marche à suivre élaborée à la hâte « principes et critères pour le trafic interurbain » laisse à penser qu'on a été surpris de la concurrence pourtant voulue par la Confédération et le monde politique. Le fait que la directive « principes pour le trafic longues distances » ait défini les tâches dévolues au trafic longues distances et les prestations qu'il doit fournir est à saluer, que ce soit pour les prestataires mais aussi pour la visibilité qu'elle offre aux clientes et aux clients. Les critères choisis pour l'attribution des concessions GL ne sont cependant ni transparents ni compréhensibles aux yeux des profanes malgré l'existence de la directive.
Si la Confédération désire que trois grandes compagnies ferroviaires suisses – lesquelles sont toutes trois en possession des pouvoirs publics – se mesurent les unes par rapport aux autres dans une sorte de « marché », il serait sensé d'adapter à la réalité les délais de dépôt des requêtes et d'octroi des concessions prévus par l'ordonnance sur le transport des voyageurs. L'ordonnance actuelle sur le transport des voyageurs assure une certaine latitude pour que la prise en charge du trafic longues distances puisse être décalée dans le temps, mais cela n'est pas propice à la transparence et n'offre aucune sécurité pour la planification. L'amortissement pour les investissements nécessaires est aussi rendu plus difficile. Si l'on compte le temps nécessaire pour la fourniture des véhicules, à l'établissement des lieux d'entretien et de service pour l'exploitation de la flotte de véhicules ainsi que les exigences au niveau du personnel, il faudrait près de 8 ans pour que l'octroi d'une concession puisse entrer en vigueur. L'échelonnement actuel, y compris les combats juridiques possibles, va engendrer un climat d'insécurité sur une plus longue période, surtout pour le personnel potentiellement concerné.
Après des déchirements partiellement agressifs et durs dans le but de se partager les concessions GL, il ne sera qu'une question de temps pour que des concurrents étrangers s'intéressent à l'octroi de concessions dans le trafic longues distances. Il ne fait aucun doute que cela ferait baisser le niveau du système ferroviaire existant.
Il serait aussi très intéressant de savoir, comment l'OFT se comporterait si personne ne postulait pour l'exploitation de certaines lignes. Il serait donc urgent de reconsidérer les dispositions juridiques actuelles ainsi que la directive émise par l'OFT et le DETEC. Les sensibilités régionales peuvent mieux être prises en considération dans le cadre d'une solution globale même si cela n'apparait pas au premier coup d'œil.

Quelles sont les conditions qui ont conduit à la situation actuelle ?
La pression économique sur les entreprises ferroviaires s'est renforcée ces dernières années. Les coûts d'administration pour les petites compagnies ferroviaires qui administrent également leur infrastructure sont relativement hauts par rapport au personnel sur le terrain. La croissance ou la fusion avec une autre entreprise ferroviaire entrent donc en ligne de compte. Le SOB a tout particulièrement atteint une taille critique. En outre on assiste actuellement à un grand re-nouvellement du parc ferroviaire auprès de l'ensemble des compagnies ferroviaires ou elles sont sur le point de le faire. Le renouvellement du parc de véhicules qui est actuellement dans l'air du temps au niveau du trafic voyageurs et qui prévoit de n'employer que des trains navettes a aussi des conséquences en ce qui concerne les exigences en matière d'entretien du matériel roulant. Cela signifie que dans ce domaine aussi, des grands investissements sont à prévoir. On comprend plus facilement que le BLS et le SOB aspirent à une croissance dans le trafic longues distances dans le but de rendre les investissements nécessaires plus supportables car les propriétaires de ces compagnies ferroviaires ne sont pas des investisseurs privés mais bien les pouvoirs publics. La situation avantageuse au niveau du marché de capitaux constitue aussi un avantage. La croissance apportée par le trafic GL permettrait de mieux répartir l'infrastructure prévue pour les centres d'entretien et de service et les frais généraux baisse-raient proportionnellement. Il serait donc possible d'obtenir un meilleur rapport coût / utilisation et, dans le cas d'une exploitation rentable, de pouvoir même dégager un bénéfice qui pourrait être utilisé pour procéder à de nouveaux investissements. Toutefois, le risque n'est pas négligeable car les investissements nécessaires pour l'achat de nouveau véhicules sont très élevés. Mais

Résumé des propriétaires en présence :

BLS	
55.75 %	Canton de Berne
21.70 %	Confédération
9.67 %	Actions sans droit de vote
5.84 %	Personnes naturelles et juridiques
7.04 %	Autre cantons, communes

SBB	
100.00 %	Confédération

SOB	
35.83 %	Confédération
19.17 %	Canton de St. Gall
15.14 %	Privés, actionnaires privés
6.11 %	Autres communes 7 districts
5.79 %	Canton de Schwyz
5.69 %	Commune politique de St. Gall
3.81 %	Canton de Zürich
2.34 %	Commune de Herisau
1.80 %	Canton de Thurgovie
0.95 %	District Einsiedeln
0.87 %	Canton Appenzell Rhodes ext.
0.73 %	Ville de Wädenswil
0.73 %	Commune de Romanshorn
0.56 %	Ville de Rapperswil-Jona
0.48 %	Bourgeoisie de St. Gall

ce risque est finalement supporté par les propriétaires cités plus hauts, à savoir les contribuables.
Le BLS et le SOB ont mis en évidence, pas tout à fait à tort, le fait qu'ils désiraient raccorder les régions touristiques par le biais de liaisons attractives en offrant des relations en trafic longues distances aux clientes et clients des transports publics. Les CFF n'ont pas toujours apporté de bonnes prestations dans ce domaine par le passé : on pense par exemple ici au retrait de Locarno du trafic longues distances, à l'exploitation trop peu inventive de la ligne sommitale du Gotthard (ce qui peut se comprendre du point de vue économique), la suppression des Mini-bars, le manque de climatisation qui a touché aussi les trains modernes sout le couvert du pro-gramme d'économie d'énergie ou le recours à des Regio-Dosto (RABe 511) moins confortables sur les lignes de trafic à longues distances. Il est donc compréhensible que la pression exercée par le monde politique ait augmenté dans le but d'obtenir dans certaines régions une meilleure offre en trafic GL.

Financement des transports publics
De manière intéressante, le système de financement actuel des transports publics n'a jusqu'à présent jamais été abordé lors des discussions sur le trafic à longue distance. Il serait peut-être plus important de mettre l'accent sur ce point que de rendre le système improductif dans son ensemble et de le mettre en danger en continuant à morceler le trafic longues distances.
L'approche du BLS sur le concept de trafic GL démontre qu'un mélange de prestations régionales et de prestations longues distances peut vite apparaître. Le trafic régional est plus rentable de manière ponctuelle qu'il en devient plus économique pour le commanditaire, dans le cas présent la Confédération et le canton. Mais actuellement, il est clair que ce processus n'est pas envisagé. Il est nécessaire de maîtriser différemment le financement des véhicules. Cela étonne d'autant moins que le reproche soit souvent formulé à l'encontre du BLS que celui-ci veut financer le trafic régional du canton de Berne avec le trafic « grandes lignes » tant désiré. Si nous désirions résumer tout cela dans un concept global, nous pourrions éventuellement créer des modèles de financement différents car le concept de production suivi par le BLS donne des pistes intéressantes.
La pression exercée sur les CFF par la Confédération et le monde politique concernant la concession du trafic longues distances semble avoir été très grande, respectivement être encore grande. Le fait que pour réaliser l'égalité de traitement des personnes à mobilité réduite il faille introduire jusqu'à fin 2023 des compositions à plancher surbaissé supplémentaires, semble ici aussi jouer un rôle. Il s'agit dans ce cas effectivement de nouveaux véhicules nécessaires que les CFF ne peuvent pas se permettre d'acheter en raison de leur grand endettement actuel. Cependant, le Conseil fédéral, en tant que représentant du détenteur, a défini le fort endettement comme faisant partie des points déterminants dans les objectifs stratégiques pour les CFF 2015 - 2018. L'endettement net peut atteindre au maximum 6.5 fois le gain opérationnel (EBITDA). Il est ainsi compréhensible que les CFF – en plus de la pression politique – ont été d'accord d'entrer en matière sur une coopération avec le SOB car dans ce cas c'est le SOB qui fournira et financera le nouveau matériel roulant à plancher surbaissé, lequel circulera (aussi) vraisemblablement sur les concessions longues distances des CFF.
Trafic interurbain à la croisée des chemins
La solution actuelle qui prévoit que les CFF ont le monopole sur le trafic « grandes lignes » a certainement quelques points faibles qui sont discutables. Pourtant l'ensemble du système fonctionne avec une fiabilité constante qui a fini rapidement par aller de soi. Les décisions qui sont actuellement discutées et qui vont être prises sont d'une portée extraordinairement grande. Les conséquences qu'elles auront seront connues dans un avenir prochain mais surtout plus lointain. Il reste à espérer que des intérêts particuliers, qu'ils soient régionaux ou entrepreneuriaux n'empêcheront pas d'avoir une vision globale et ne mettront pas en danger l'entier du système. Ceci avec toujours en arrière-plan le fait que l'ensemble des « joueurs » concernés appartiennent aux pouvoirs publics.

Complément : extrait du communiqué de presse de l'OFT. Berne, 23.10.2017
Des demandes de concessions des CFF et du BLS sont parvenues à l'Office fédéral des transports (OFT) pour la future exploitation du trafic ferroviaire à longues distances qui les verra entrer en concurrence depuis le changement d'horaire de la fin 2019. Elles exigent des éclaircissements supplémentaires ainsi qu'une analyse approfondie. L'OFT prendra une décision à la mi 2018 pour déterminer qui se verra accorder quelle concession en trafic GL à partir du change-ment d'horaire de 2019. La concession accordée aux CFF sera prolongée pour les années 2018 et 2019, où il n'existe aucune concurrence.

Foto: Markus Leutwyler