

Rail: la nouvelle concession (est de bon augure pour le trafic grandes lignes)

13.06.2018

D'un coup d'oeil

L'Office fédéral des transports (OFT) a accordé une concession de trafic grandes lignes aux CFF mais aussi au BLS dès fin 2019. La décision est prometteuse: aménagé judicieusement un modèle misant sur plusieurs compagnies de chemin de fer peut être avantageux pour les clients et la collectivité. Cependant, l'OFT n'a pas pour l'instant défini d'objectif précis.

L'Office fédéral des transports avait communiqué sa décision provisoire dès la mi-avril. Après audition des acteurs concernés, il a confirmé que les CFF exploiteront les lignes Intercity et une grande partie du réseau de base jusqu'en 2029 au moins. Une concession pour les lignes entre Berne et Bienne et Berne–Berthoud–Olten est aujourd'hui confiée à BLS. De plus, l'OFT prescrit une marge bénéficiaire de 8% au maximum sur le trafic longue distance. Les éventuels bénéfices supplémentaires seront prélevés via la contribution de couverture du prix du sillon pour financer l'infrastructure ferroviaire.

La concurrence comme moteur de l'efficacité et de l'innovation

Pour les milieux économiques, l'entrée de BLS dans le trafic grandes lignes est un signal positif. Par rapport à un monopole pur, une structure de marché avec plusieurs prestataires offre des avantages considérables, même s'il s'agit seulement d'une concurrence coordonnée sur un marché. Cela oblige les compagnies de chemin de fer à se comparer avec leurs pairs pour préserver la qualité sur les lignes pour lesquelles elles possèdent une concession et l'améliorer. Les prestations répondent-elles à la demande et sont-elles attrayantes? Quelles innovations les clients attendent-ils? De même, une concurrence minimale oblige les prestataires à renforcer leur discipline en matière de coûts. Le taux d'autofinancement du rail s'en trouvera amélioré sans hausse des tarifs.

Un système ferroviaire fiable et de qualité fait partie des facteurs de succès de la Suisse. Il participe de l'attrait de sa place économique. L'ouverture du trafic grandes lignes peut contribuer à réduire la facture des clients et des contribuables à l'avenir.

Planifier dès aujourd'hui la prochaine période de concession

Malgré son orientation positive, la décision laisse aussi sur sa faim. On peut en effet se demander si la fixation d'un rendement maximal produira l'effet souhaité ou si elle ne crée pas tout simplement une nouvelle incitation inopportune. De manière générale, l'OFT a démarré la procédure d'octroi tard – trop tard pour parvenir à un résultat économiquement optimal. Les compagnies de chemin de fer concernées font face à un horizon de planification insuffisant et une sécurité juridique limitée. Dans l'intérêt du système dans son ensemble, il importe de penser dès maintenant à la prochaine période de concession: afin que des concepts mûrement réfléchis puissent être mis en œuvre dans la période après 2029, un concept définitif tenant compte des particularités d'un marché de la mobilité à forte intensité de capital doit être prêt en 2025 au plus tard. Sachant que la situation est complexe et que le sujet soulève encore de nombreuses questions critiques, les préparatifs doivent démarrer aussitôt que possible.



Dominique Rochat

Responsable de projets Senior Énergie, environnement, infrastructures et numérisation



Lukas Federer

Responsable du département Énergie, environnement, infrastructures et numérisation, membre de la direction élargie