



Janvier 2017

Guide

Principes et critères relatifs au trafic grandes lignes

Référence du dossier : BAV-311.00-00001/00003/00017

Table des matières

1.	Principes et critères relatifs au trafic grandes lignes	3
1.1	Objectifs.....	3
1.2	Principes et critères fonctionnels.....	3
1.2.1	Conditions-cadre	4
1.2.2	Principes et critères fonctionnels concernant l'attribution des lignes	4
1.2.3	La politique des arrêts en TGL	5
1.3	Autres critères	6
1.3.1	Importance au sein du réseau suisse des transports publics	6
1.3.2	Interconnexions d'exploitation et politique des arrêts dues aux sillons.....	6
1.3.3	Critères de qualité	6
1.3.4	Critères financiers, taux d'autofinancement	8
1.3.5	Vue d'ensemble des critères	9
1.4	Réseau TGL	10
1.4.1	Le réseau TGL de base.....	10
1.4.2	Le réseau TGL « Premium »	11
1.4.3	Déplacement des réseaux TGL-TR et TR-TGL	11
1.5	Reporting sur la qualité et la rentabilité	11
2.	Marche à suivre proposée pour l'horizon à court et à moyen terme.....	12
2.1	Attribution des lignes	12
2.2	Exemples.....	13
3.	Perspective de la procédure de concession	15
3.1	Critères de perfectionnement du réseau TGL.....	15
4.	Conclusion.....	16
	Annexe.....	17





Référence du dossier : BAV-311.00-00001/00003/00017

Remaniements

Version	Date	Description, remarques	
1.1	04.11.2016	Input premier atelier 8.11.2016	OFT
1.2	02.12.2016	Critères fonctionnels mis au net selon décision du comité de projet 22.11.2016 et réactions des chemins de fer	IN/pl
1.3	9.12.2016	Intégration des cartes et des caractéristiques qualitatives	FI/pv
1.4	16.12.2016	Modifications selon discussion du comité d'experts 13.12.2016	pbr et FI/pv
1.5	20.12.2016	Décisions du comité de projet 20.12.2016 concrétisées	pbr
1.6	12.01.2017	Révision en vue de la consultation externe	Fü, pbr
1.7	24.01.2017	Adoption par le comité de projet, libération pour consultation	CP



Référence du dossier : BAV-311.00-00001/00003/00017

Remarque préliminaire

La Confédération commande le transport régional de voyageurs¹ conjointement avec les cantons. Le trafic grandes lignes (TGL) étant quant à lui rentable, il ne fait pas l'objet d'une commande. C'est pourquoi il est capital de délimiter proprement le TGL par rapport au transport régional de voyageurs, et ce, aussi bien dans la perspective des subventions que de la planification de l'offre². Le présent guide commente la définition du réseau suisse du trafic grandes lignes. La première partie décrit les principes et les critères relatifs au TGL. La deuxième partie commente les critères relatifs à l'attribution des lignes et présente des exemples. Il en résulte un « plan stratégique » du futur réseau TGL qui sera mis en œuvre progressivement. La troisième partie indique la marche à suivre concernant le prochain renouvellement de la concession TGL.

Dans le présent guide, il est question du TGL, du réseau TGL « Premium » et du réseau TGL de base. A noter que le terme TGL utilisé seul désigne à la fois le réseau « Premium » et le réseau de base.

1. Principes et critères relatifs au trafic grandes lignes

1.1 Objectifs

- a) Le réseau TGL est basé sur le système des nœuds et sur l'horaire cadencé ; il relie tous les territoires d'action et les centres d'ordre supérieur en Suisse, assurant ainsi la cohésion de la Suisse et la raccordant aux principaux axes de trafic européens.
- b) Le réseau TGL est constitué d'un réseau TGL de base et d'un réseau TGL « Premium ». Celui-ci présente un standard qualitatif uniforme et supérieur à celui du réseau de base.
- c) Le réseau TGL doit être géré de manière autofinancée dans son ensemble, de même que les deux réseaux partiels³.
- d) Il n'existe pas de lignes à concession mixte.

1.2 Principes et critères fonctionnels

La constitution du réseau et des lignes est dictée par les principes et la hiérarchie des centres fixés dans le Projet de territoire Suisse (PTCH)⁴ (cf. figure 1). Il s'agit de soutenir le développement territorial polycentrique de la Suisse grâce à un réseau de transports performant et échelonné au niveau géographique. Il est prévu en premier lieu de renforcer de manière ciblée les liaisons entre les centres d'ordre supérieur, c.-à-d. des centres métropolitains, des grands et moyens centres urbains ainsi que des agglomérations à forte population et de les relier aux aéroports nationaux, de même que d'améliorer l'accessibilité au niveau international. Le raccordement des petits centres aux centres d'ordre supérieur doit être assuré.

Les arrêts importants pour le réseau sont des arrêts qui revêtent une grande importance pour le réseau TGL du point de vue de la planification des transports. Il s'agit par ex. des arrêts nécessaires à l'horaire cadencé intégral ou des nœuds d'importance suprarrégionale comme Olten ou Landquart (liste exhaustive cf. annexe 2).

Pour la planification à long terme (PRODES EA 2030/35 et suivantes), le PTCH est une base cruciale qui sert à concrétiser la hiérarchie du réseau TGL et la planification de l'offre.

¹ Art. 28, al. 1, de la loi sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1)

² Art. 48a ss de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101)

³ Un réseau partiel est un réseau exploité par *un* exploitant.

⁴ Projet de territoire Suisse, ARE 2012. https://www.aren.admin.ch/dam/are/fr/dokumente/raumplanung/publikationen/raumkonzept_schweiz.pdf.download



Référence du dossier : BAV-311.00-00001/00003/00017

Pour la planification à court et à moyen terme, la délimitation fonctionnelle TGL/Transport régional (TR) fondée sur le PTCH constitue la base principale du renouvellement de concession.

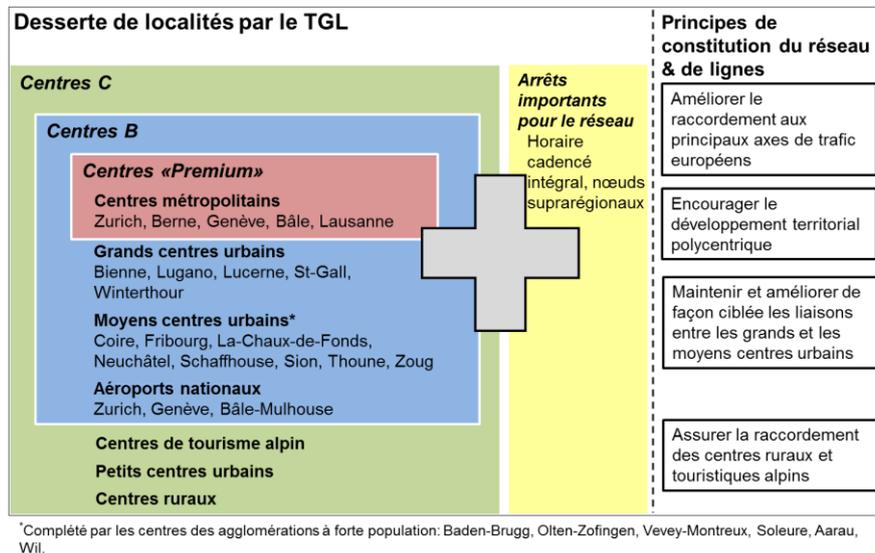


Figure 1 Hiérarchie des centres et principes de constitution du réseau et des lignes conformément au PTCH

1.2.1 Conditions-cadre

- Avec la hiérarchie des centres et les principes de constitution du réseau et des lignes, le PTCH constitue la base de la planification du TGL (cf. figure 1).
- Le transport international de voyageurs ne fait pas l'objet des présentes réflexions.

Le projet d'offre décidé par le Parlement (concept de référence EA 2025) constitue la base de l'horizon à court et à moyen terme. En conséquence, l'accent est mis sur l'attribution des lignes et non sur de nouvelles planifications de l'offre.⁵

1.2.2 Principes et critères fonctionnels concernant l'attribution des lignes

- Une ligne du TGL relie au moins deux territoires d'action tels que visés par le PTCH (cf. figure 2).
- Le réseau TGL de base forme la structure fondamentale. Le réseau TGL « Premium » est la partie d'ordre supérieur du TGL. Les deux catégories découlent de la hiérarchie des centres et des principes de constitution du réseau et des lignes fixés dans le PTCH :

Réseau TGL de base : Le réseau TGL de base assure la desserte capillaire du pays moyennant le TGL. Il dessert tous les territoires d'action et relie les grands et moyens centres urbains, les agglomérations à forte population ainsi que les aéroports nationaux aux centres métropolitains.

Réseau TGL « Premium » : Le réseau TGL « Premium » assure la liaison d'ordre supérieur moyennant le TGL. Il relie les centres métropolitains entre eux,

⁵ Cette condition-cadre ne s'applique pas à la planification de l'offre TGL à long terme. Des écarts restent possibles dans le cadre des modifications habituelles de la planification de l'offre par le biais du concept de référence, de la STUR et des PLUR.



Référence du dossier : BAV-311.00-00001/00003/00017

dessert les territoires d'action suisses et les raccorde aux principaux axes de trafic européens. La politique des arrêts est limitée aux centres d'ordre supérieur.

- c) Les centres d'agglomérations à forte population⁶ (>70 000 hab., OFS état 2015) qui ne sont ni un centre métropolitain, ni un grand ou moyen centre urbain sont considérés comme des moyens centres urbains.⁷
- d) Les arrêts importants pour le réseau *peuvent* être considérés comme hiérarchiquement équivalents au moins aux moyens centres urbains.
- e) Une ligne TGL se caractérise par le fait qu'elle est la liaison la plus rapide entre les centres métropolitains et les grands et moyens centres urbains.

Les aires principales et élargies des 12 territoires du Projet de territoire Suisse (réseaux ferroviaires et routiers, communes)

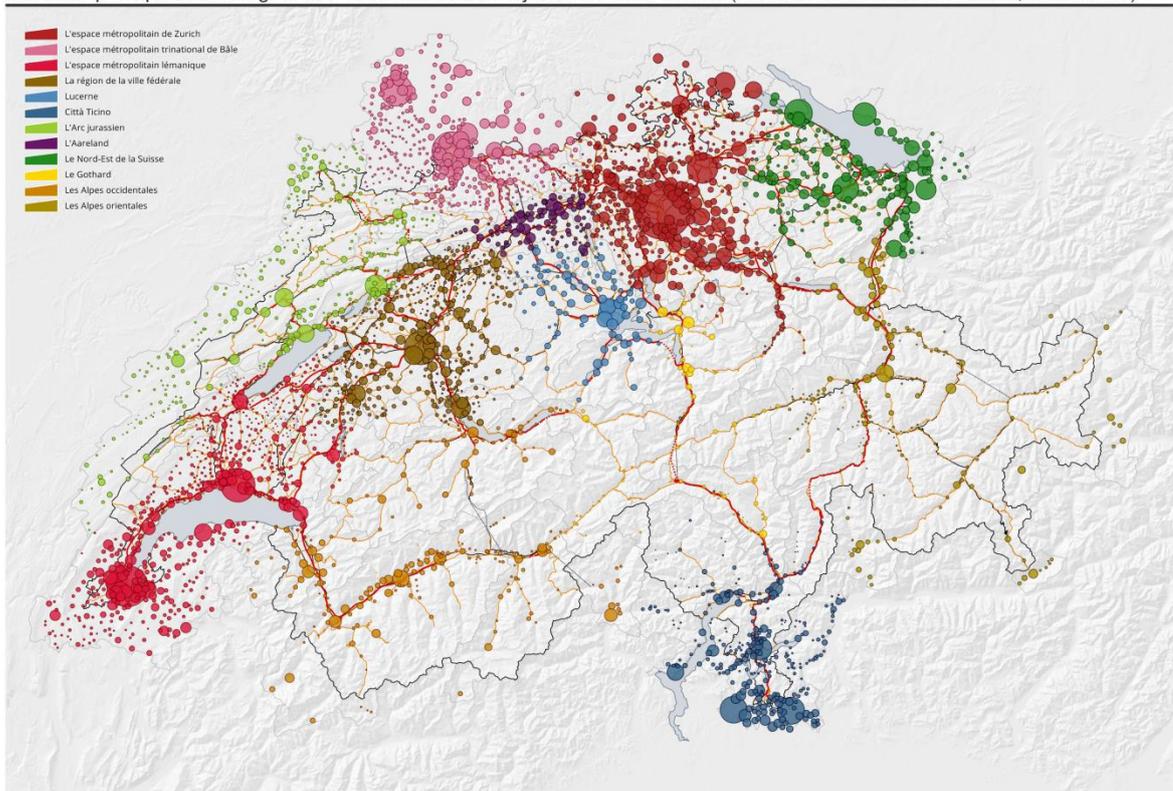


Figure 2 Délimitation des territoires d'action conformément au PTCH⁸

1.2.3 La politique des arrêts en TGL

- a) Sur les lignes des réseaux TGL de base et « Premium », des arrêts classés dans la catégorie inférieure selon le PTCH *peuvent* être desservis. C'est-à-dire que des centres desservis par le

⁶ Conformément à l'OFS 2015, cela concerne les agglomérations de Baden – Brugg, Olten – Zofingen, Vevey – Montreux, Soleure, Aarau, Wil (SG). Sources : <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/population/effectif-evolution/repartition-territoriale.assetdetail.80392.html>, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/bases-statistiques/niveaux-geographiques.assetdetail.275789.html>

⁷ Lors de l'application du critère, il faut tenir compte du fait qu'au moins une localité est reliée à un centre métropolitain ou à un grand centre urbain, mais que toutes les localités ne peuvent pas revendiquer une desserte par le TGL (cf. annexe 2).

⁸ Projet de territoire Suisse, délimitation des territoires d'action (ARE 2016). Source : https://www.aret.admin.ch/dam/are/fr/dokumente/raumplanung/publikationen/raumkonzept_schweizabgrenzungderhandlungsraeume.pdf.download.pdf/projet_de_territoiresuisseedelimitationdesterritoiresdaction.pdf



Référence du dossier : BAV-311.00-00001/00003/00017

réseau de base (grands et moyens centres urbains, y c. aéroports nationaux) peuvent être desservis par le réseau TGL « Premium » tandis que le réseau TGL de base peut également desservir des arrêts régionaux (petits centres urbains, centres touristiques ruraux et alpins conformément au PTCH⁹), à condition qu'ils soient situés sur une ligne du réseau TGL de base et que l'exploitation le permette.

- b) Pour des motifs d'exploitation, les trains du TGL *peuvent* s'arrêter aux gares frontières sur les principaux axes de trafic européen (par ex. Chiasso).
- c) Les gares de banlieue de centres métropolitains *peuvent* être desservies par les lignes du réseau TGL de base (par ex. Zürich Altstetten, Zürich Oerlikon, Bern Wankdorf, Renens).

1.3 Autres critères

1.3.1 Importance au sein du réseau suisse des transports publics

Les lignes attribuées au réseau TGL de base du fait de leur fonction peuvent être attribuées au réseau TGL « Premium » en raison de leur importance politique, notamment en cas de réglementation par une convention internationale.

1.3.2 Interconnexions d'exploitation et politique des arrêts dues aux sillons

Les interconnexions d'exploitation des lignes existantes sont un des critères d'attribution d'une ligne au réseau TGL « Premium ». Certaines lignes sont liées à d'autres en raison de rotations du matériel roulant, d'aires de stationnement et d'autres optimisations. Comme le matériel roulant se prête particulièrement bien aux délimitations qualitatives, ces interconnexions peuvent être prises en compte lors de la constitution du réseau TGL « Premium ». La conclusion inverse, selon laquelle la desserte de deux lignes interconnectées à l'aide du même matériel roulant impose l'attribution de ces deux lignes à la même catégorie TGL, n'est pas valable.

1.3.3 Critères de qualité

En trafic grandes lignes

En TGL, il s'agit d'offrir un standard de qualité élevée. Pour ce faire, les entreprises de transport bénéficient d'une marge de manœuvre aux niveaux entrepreneurial et formel. La structure des produits circulant sur les réseaux respectifs relève de la compétence des exploitants, c.-à-d. que ce sont eux qui définissent les marques des produits et les prestations promises. Les pouvoirs publics tiennent toutefois compte d'intérêts essentiels en fixant des objectifs dans la concession.

De plus, le niveau de qualité offert sur le réseau TGL « Premium » doit être plus élevé que sur le réseau TGL de base. Parmi les critères de qualité envisageables, on compte le matériel roulant, l'accompagnement des trains, l'offre culinaire et le libre accès au système ; ce dernier critère est également impératif pour le réseau TGL de base (pas de tarif lié à un train précis). Tandis que la quantité de l'offre TGL est adaptée périodiquement aux conditions du marché du fait de la demande, il s'agit d'ancrer un standard minimal de qualité. L'actuelle concession TGL ne prescrit rien de tel, à l'exception de la prestation du service direct. Les critères de qualité ci-après sont fixés en vue des futures concessions TGL :

- **Politique des places debout**
En TGL, il est souhaité que chaque voyageur ait une place assise.

⁹ Centres conformément à l'annexe du Projet de territoire Suisse, ARE 2012.



Référence du dossier : BAV-311.00-00001/00003/00017

- **Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite**

Aux termes de l'art. 4 de la directive sur la part minimale de trains du TGL accessibles en toute autonomie, les parts minimales dans les concessions TGL sont fixées pour chaque ligne. Conformément à cette directive, au moins un train de l'horaire régulier par heure et par direction doit être doté, au plus tard à l'échéance du délai d'adaptation prévu par la LHand, soit au 31 décembre 2023, et pour chaque ligne du trafic grandes lignes en Suisse, d'au moins un accès à niveau utilisable par les chaises roulantes et les déambulateurs, et ce, à chaque gare que ce train dessert. Dans la mesure du possible, ces trains doivent permettre de prendre les principales correspondances ; de plus le premier et le dernier train prévus à l'horaire du TGL doivent avoir au moins un accès à niveau. Des dérogations sont possibles dans certaines conditions.

Même si le délai de mise en œuvre de cette part minimale court jusqu'en 2023, cette dernière doit déjà être mentionnée dans la concession TGL de décembre 2017 par un renvoi au délai de mise en œuvre.

- **Matériel roulant**

S'agissant de la qualité du matériel roulant, il y a lieu de prendre en compte les données d'exploitation et les données financières. Les prescriptions quant au matériel roulant influent sur la souplesse d'utilisation de ce dernier. Par ailleurs, les différentes caractéristiques de confort (distance entre les sièges, répartition des sièges) sont souvent liées à la capacité de transport, de sorte que des prescriptions à ce sujet peuvent être en contradiction avec les efforts visant une meilleure absorption de la demande.

Par conséquent, la concession ne prescrira que des standards minimaux concernant l'équipement du matériel roulant. En TGL, la répartition des sièges sera au moins 2+2. Sur le réseau TGL « Premium », qualitativement supérieur, l'agencement 2+1 sera prescrit en première classe, celle-ci étant particulièrement demandée sur les longues distances.

Des WC devront être disponibles partout dans le TGL.

Les zones multifonctions telles que les espaces de rangement des poussettes, des bagages, des vélos etc. seront prescrites pour le réseau TGL « Premium ». Sur le réseau TGL de base, les exploitants seront libres de proposer ou non ce genre de zones.

- **Radiocommunication mobile dans les trains**

De nos jours, la clientèle attend des trains qu'ils permettent la réception des signaux de radiocommunication mobile. Cette réception peut être assurée à l'aide de réseaux Wi-Fi ou améliorée à l'aide de répéteurs. Il n'est pas nécessaire d'inscrire une prescription allant dans ce sens dans la concession, car la satisfaction des clients relève de la responsabilité de l'exploitant.

- **Accompagnement des trains**

Actuellement, c'est aux chemins de fer qu'il incombe de définir si des agents accompagnent des trains et, dans l'affirmative, quels trains. L'autorité de surveillance considère cette question comme une pure réflexion de sécurité. De manière générale, on s'attend à ce que les trains du TGL soient accompagnés.

Cependant, la nouvelle concession prescrira que les trains circulant sur le réseau TGL « Premium » devront obligatoirement être accompagnés par des agents, tandis que les exploitants conserveront leur pouvoir d'appréciation à ce sujet pour les trains du réseau TGL de base.

- **Offre culinaire**

Dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau concept TGL, il est prévu d'exiger une offre culinaire sur le réseau TGL « Premium ». Les exploitants sont libres de choisir si cette offre se



Référence du dossier : BAV-311.00-00001/00003/00017

traduira par des voitures-restaurant, des minibars ou d'autres solutions. Une offre culinaire ne sera pas prescrite sur le réseau TGL de base du fait des distances et des temps de voyage plus courts.

- **Tarifs**

Toutes les concessions actuelles incluent déjà des prescriptions en termes de tarifs. Les tarifs ci-après s'entendent comme faisant partie de l'offre minimale du service direct et doivent – à quelques exceptions près – être appliqués par les entreprises de transport concessionnaires :

- Tarif général des voyageurs
- Tarif des abonnements de parcours
- Tarif des abonnements général et demi-tarif reconnu intégralement
- Tarif des éventuelles associations tarifaires et communautés de transport

Il n'est pas prévu que la concession contienne d'autres prescriptions tarifaires.

- **Libre accès au système / réservation des places**

Le libre accès à tous les trains du service direct sera assuré. Une obligation générale de réservation est exclue. La réservation de places assises sera possible sur le réseau TGL « Premium ».

- **Offre minimale**

Sur le plan quantitatif, une offre peut être définie par les horaires d'exploitation journaliers (première ou dernière course), d'une part, et par la fréquence des courses (cadence), d'autre part. Dans l'actuelle concession n° 584, chaque section du TGL est attribuée à l'une des trois catégories de cadence (30 minutes, 1 heure ou 2 heures). Les cadences minimales prescrites dans la concession correspondent en règle générale à l'offre d'horaire actuelle, étant donné que la concession a été adaptée lors de chaque étoffement de la cadence.

La future offre minimale ne permettra plus la cadence bi-horaire (toutes les 2 heures) pour les liaisons TGL. Sur les lignes du réseau TGL de base, les trains devront circuler au moins toutes les heures et au moins toutes les 30 minutes sur les lignes du réseau TGL « Premium ». Ce point sera défini en fonction de l'offre planifiée.

L'horaire d'exploitation minimal destiné à assurer une desserte de base s'étendra de 6 à 23 heures (départ première course 06.XX heures, départ dernière course 22.XX heures). Sur les lignes à forte demande, il y aura des trains plus tôt et plus tard, en fonction de la demande. Sur les lignes à plus faible demande, l'exploitant du TGL devra fournir l'offre durant tout l'intervalle d'exploitation.

1.3.4 Critères financiers, taux d'autofinancement

Le réseau TGL et ses deux réseaux partiels doivent tous être exploités de manière autofinancée. Le taux d'autofinancement peut être influencé de différentes manières :

- **Conception du réseau TGL**

Une valeur de pilotage déterminante réside dans la définition du réseau TGL, plus précisément de ses réseaux partiels, qui font l'objet de concessions accordées à différents exploitants. La rentabilité était prescrite lors de la conception du réseau TGL. Par rapport au réseau TGL actuel, il n'en résulte que quelques rares déplacements de lignes ; on peut donc partir du principe que le réseau TGL remplit les conditions. Pour les réseaux partiels, l'autofinancement sera attesté à l'aide de comptes prévisionnels.



Référence du dossier : BAV-311.00-00001/00003/00017

- **Exploitation économique du réseau et politique tarifaire**

Les exploitants du réseau TGL sont appelés à optimiser les coûts par une exploitation efficiente.

L'autonomie tarifaire relève des entreprises de transport, la compétence de fixation des tarifs étant toutefois déléguée au service direct et aux communautés. La politique tarifaire exige un équilibre entre la réalisation de l'autofinancement et des prix attractifs des titres de transport.

- **Contribution de couverture**

Le degré de couverture des frais d'un réseau peut être piloté par une adaptation de la contribution de couverture incluse dans le prix du sillon. Cette contribution de couverture, en tant que redevance perçue en pour-cent des recettes, doit tenir compte de la capacité de rendement économique d'un réseau. Il en découle une contribution de couverture différenciée selon le réseau TGL de base et le réseau TGL « Premium », mais aussi selon différents réseaux partiels. Cette décision peut se répercuter sur les recettes du côté de l'infrastructure, ce qu'il faudrait compenser au besoin par une adaptation de la convention sur les prestations conclue avec le gestionnaire d'infrastructure concerné. Le montant de la contribution de couverture est fixé sur la base des comptes prévisionnels lors de la procédure de concession et il peut être adapté a posteriori.

1.3.5 Vue d'ensemble des critères

Catégorie	Critères	En détail	Réseau TGL « Premium »	Réseau TGL de base	Pas de prescription
Politique des places debout	Places assises pour tous les passagers		X	X	
Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	<u>Un train par heure</u> avec accès à niveau utilisable par les personnes à mobilité réduite		X	X	
	Accès à niveau utilisable par les personnes à mobilité réduite dans le <u>premier</u> et le <u>dernier</u> train.		X	X	
Matériel roulant	Répartition des sièges	2+2 2 ^e classe	X	X	
		2+1 1 ^{re} classe	X		
	Toilettes		X	X	
	Zone multifonctions ¹⁰		X		

¹⁰ Surface de dépôt pour bagages, poussettes, vélos, etc.



Référence du dossier : BAV-311.00-00001/00003/00017

Catégorie	Critères	En détail	Réseau TGL « Premium »	Réseau TGL de base	Pas de prescription
Réception de signaux de radiocommunication mobile dans les trains					X
Accompagnement des trains			X		
Offre culinaire	Voiture-restaurant / minibar		X		
Tarifs ¹¹			X	X	
Libre accès au système / réservation des places	Obligation de réserver				X
	Possibilité de réserver		X		
Offre minimale ¹²	Cadence 30 min. si l'exploitation le permet		X		
	Cadence horaire			X	
Horaires d'exploitation	Prescription minimale		6h-23h	6h-23h	
Critères financiers	Rentabilité du réseau		X	X	
	Contribution de couverture incluse dans le prix du sillon		à définir ¹³	à définir ¹⁴	

1.4 Réseau TGL

Compte tenu des principes présentés ci-avant, le réseau TGL (ferroviaire) suisse est constitué d'un réseau TGL de base et d'un réseau TGL « Premium » répondant à des exigences de qualité supérieures et soumis à une politique des arrêts limitée aux grands centres.

1.4.1 Le réseau TGL de base

Le réseau TGL de base constitue la structure de base du TGL. Il relie les centres métropolitains entre eux, les raccorde aux principaux axes de trafic européens et dessert les grands et moyens centres urbains ainsi que les aéroports nationaux (cf. figure de l'annexe 1).

¹¹ Les prescriptions détaillées pour toutes les concessions sont commentées plus haut.

¹² La cadence bi-horaire ne sera plus admise en TGL.

¹³ Fixée sur la base de la capacité financière.

¹⁴ Fixée sur la base de la capacité financière.



Référence du dossier : BAV-311.00-00001/00003/00017

1.4.2 Le réseau TGL « Premium »

Le réseau TGL « Premium » dessert le cœur du pays et se caractérise par une politique des arrêts limitée aux centres importants. Il dessert les territoires d'action suisses, relie les centres métropolitains entre eux et les raccorde aux principaux axes européens de trafic. Il reflète le concept Est-Ouest et Nord-Sud du TGL (cf. figure de l'annexe 1).

1.4.3 Déplacement des réseaux TGL-TR et TR-TGL

En conséquence de l'application des principes énumérés, l'ajustage des lignes actuelles TGL et TR en fonction du projet d'horaire 2018 et du concept de référence de PRODES EA 2025 donne lieu à des reports de lignes du TR au TGL et vice-versa. La séparation des trafics exclut les concessions mixtes, par ex. l'exploitation superposée d'une ligne TR et d'une ligne TGL, toutes deux à la cadence bi-horaire (alternée).

En plus des lignes TGL actuelles, l'OFT a examiné certaines lignes de l'actuel réseau TR. L'attribution exhaustive de toutes les lignes reste à faire. Selon l'état actuel des connaissances, il en résulte notamment les modifications suivantes :

Liaisons intégrées au réseau TGL :

- Berne – Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds
La Chaux-de-Fonds sera raccordée au réseau TGL via Neuchâtel – Berne.
- Coire – St-Gall – Wil SG (Rheintalexpress)
La ligne de la vallée du Rhin et son prolongement jusqu'à Wil SG seront intégrés au réseau TGL moyennant une liaison horaire.

Liaison passant du TGL au TR :

- La-Chaux-de-Fonds – Sonceboz-Sombeval – Biel/Bienne
Sur cette ligne, toutes les offres seront attribuées au TR.

Les modifications dues aux critères d'attribution au réseau sont visibles sur la carte à l'annexe 1.

1.5 Rapports sur la qualité et la rentabilité

En octroyant une concession TGL, la Confédération confère à un exploitant le droit et l'obligation de desservir une grande région de la Suisse par du trafic ferroviaire de grande qualité. Cela inclut la possibilité de générer des bénéfices à partir de l'exploitation d'un monopole. Afin de pouvoir déterminer si les prescriptions relevant du droit des concessions sont remplies, l'OFT prévoit d'exiger des exploitants du TGL un rapport annuel sur les points essentiels. Il y aura lieu de fournir des informations sur les éléments suivants :

- Respect des critères qualitatifs tels que l'accompagnement des trains, l'offre culinaire etc.
- État de la mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés
- Ponctualité des trains
- Satisfaction des clients
- Résultat économique



Référence du dossier : BAV-311.00-00001/00003/00017

2. Marche à suivre proposée pour l'horizon à court et à moyen terme

2.1 Attribution des lignes

- Les planifications de l'offre sont données par année d'horaire. Elles servent à attribuer les lignes au TR ou au TGL. Le graphique réticulaire 2018 ou le concept de référence EA 2025, par exemple, servent de base.
- Sur le graphique réticulaire, seule la couleur d'une ligne, c.-à-d. son attribution au TR/TGL, peut changer, mais pas l'itinéraire ni la politique des arrêts.¹⁵
- L'itinéraire d'une ligne, la politique des arrêts à laquelle la ligne est soumise et l'intégration des nœuds sont pilotés à l'aide des instruments de planification de l'offre : PRODES, STUR/PLUR, procédure d'établissement de l'horaire.
- L'attribution des lignes au TR et au TGL est régie par les principes commentés dans la première partie.
- Pour effectuer une évaluation globale et attribuer définitivement une ligne, d'autres critères sont utilisés, tels que les interconnexions d'exploitation, l'intégration et l'importance internationales, l'importance au sein du réseau suisse des transports (raccordement de régions importantes, utilité pour les clients, rentabilité, etc.).

La figure 3 présente schématiquement la procédure d'attribution d'une ligne à partir des critères fonctionnels.

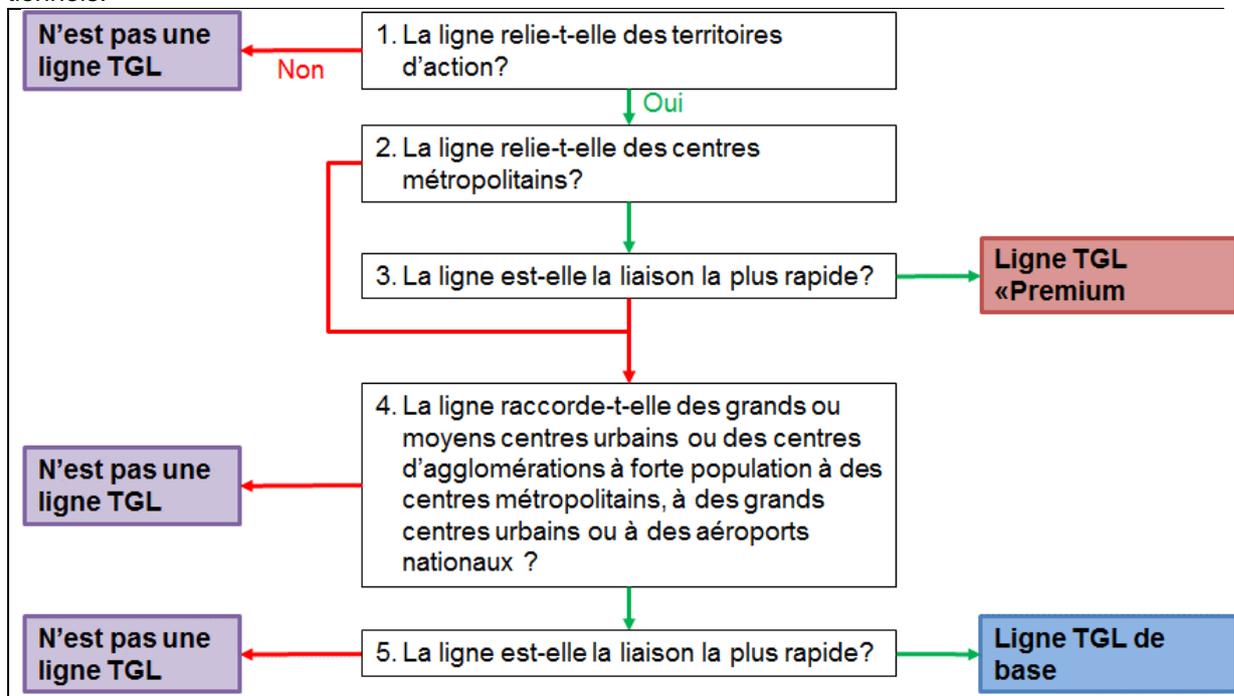


Figure 3 Procédure d'attribution fonctionnelle des lignes

¹⁵ Des écarts dans le cadre des modifications usuelles de la planification de l'offre restent possibles via les modifications du concept de référence, de la STUR et des PLUR.



Référence du dossier : BAV-311.00-00001/00003/00017

2.2 Exemples

Les exemples ci-après illustrent l'application de la méthodologie inhérente aux critères fonctionnels (n° 0-5). Les critères visés au n° 6 sont des propositions en vue d'une évaluation d'ensemble des lignes, qui permettent, en complément, une estimation globale et une attribution définitive. La signification des couleurs figure à l'annexe 2 et correspond à la hiérarchie des centres conformément à la figure 1.

1. Ligne Genève Aéroport – St-Gall

Genève Aéroport Genève Lausanne Fribourg Berne Zurich Zurich Aéroport Winterthur St-Gall

0	Compatible avec la planification de l'offre (par ex. graphique réticulaire 2018, concept de référence PRODES EA 2025) ?	Oui, comprise dans le concept de référence PRODES EA 2025.
1	La ligne relie-t-elle des territoires d'action ?	Oui, elle relie les territoires d'action Métropole Lémanique, région de la ville fédérale Berne, espace métropolitain Zurich, Suisse du Nord-est.
2	La ligne relie-t-elle des centres métropolitains ?	Oui, elle relie les centres métropolitains Genève, Berne et Zurich.
3	La ligne est-elle la liaison la plus rapide ?	Oui, il n'existe pas d'autre ligne qui relie plus rapidement les centres Genève, Lausanne, Berne et Zurich. → Ligne du TGL « Premium »
4	La ligne raccorde-t-elle des grands ou moyens centres urbains, des centres d'agglomérations à forte population ou des aéroports nationaux à des centres métropolitains ?	
5	La ligne est-elle la liaison la plus rapide ?	
	Résultat de l'application des critères fonctionnels	Après application des critères fonctionnels, l'offre est une ligne TGL « Premium »
6	Autres critères (utilité pour les clients, rentabilité, conventions, ...)	Actuellement, la rentabilité n'est pas déterminée
	Evaluation globale	...actuellement non exhaustive

Tableau 1 Exemple 1

2. Ligne Berne – Brugg – Zurich

Berne Olten Aarau Brugg AG Baden Zurich

0	Compatible avec la planification de l'offre (par ex. graphique réticulaire 2018, concept de référence PRODES EA 2025) ?	Oui, comprise dans le concept de référence PRODES EA 2025.
1	La ligne relie-t-elle des territoires d'action ?	Oui, relie la région de la ville fédérale Berne, la région Aareland et l'espace métropolitain Zurich.
2	La ligne relie-t-elle des centres métropolitains ?	Oui, relie les centres métropolitains Zurich et Berne.
3.	La ligne est-elle la liaison la plus rapide ?	Non, il existe d'autres lignes qui relient plus rapidement les centres métropolitains Zurich et Berne.



Référence du dossier : BAV-311.00-00001/00003/00017

		→ n'est pas une ligne TGL « Premium »
4.	La ligne raccorde-t-elle des grands ou moyens centres urbains, des centres d'agglomérations à forte population ou des aéroports nationaux à des centres métropolitains ?	Oui, raccorde Olten à Berne et les centres d'agglomération Aarau, Brugg-Baden à Berne et à Zurich.
	La ligne est-elle la liaison la plus rapide ?	Oui, raccordement rapide des centres d'agglomération aux centres supérieurs. → Ligne TGL de base
	Résultat de l'application des critères fonctionnels	Après application des critères fonctionnels, l'offre est une ligne TGL de base
	Autres critères (utilité pour les clients, rentabilité, conventions, ...)	Actuellement, la rentabilité n'est pas déterminée
	Evaluation globale	...actuellement non exhaustive

Tableau 2 Exemple 2

3. Ligne Berne – Berthoud – Zurich

Berne Burgdorf Herzogenbuchsee Langenthal Olten Zurich

0	Compatible avec la planification de l'offre (par ex. graphique réticulaire 2018, concept de référence PRODES EA 2025) ?	Oui, comprise dans le concept de référence PRODES EA 2025.
1	La ligne relie-t-elle des territoires d'action ?	Oui, relie la région de la ville fédérale Berne, la région Aareland et l'espace métropolitain Zurich.
2	La ligne relie-t-elle des centres métropolitains ?	Oui, relie les centres métropolitains Zurich et Berne.
3.	La ligne est-elle la liaison la plus rapide ?	Non, il existe d'autres lignes qui relient plus rapidement les centres métropolitains Zurich et Berne. → n'est pas une ligne TGL « Premium »
4.	La ligne raccorde-t-elle des grands ou moyens centres urbains ou des centres d'agglomérations à forte population à des centres métropolitains, à des grands centres urbains ou à des aéroports nationaux ?	Oui, raccorde Olten à Berne et à Zurich.
5.	La ligne est-elle la liaison la plus rapide ?	En partie : oui pour la section Olten – Zurich, non pour la section Berne – Olten.
	Résultat de l'application des critères fonctionnels	Après application des critères fonctionnels, la ligne n'est que partiellement une ligne TGL de base
	Autres critères (utilité pour les clients, rentabilité, conventions, ...)	Actuellement, la rentabilité n'est pas déterminée
	Évaluation globale	...actuellement non exhaustive

Tableau 3 Exemple 3



Référence du dossier : BAV-311.00-00001/00003/00017

3. Perspective de la procédure de concession

3.1 Critères de perfectionnement du réseau TGL

La concession n° 584 des CFF, qui inclut le TGL, expire fin 2017 pour la plupart des lignes concernées. Celles-ci doivent donc faire l'objet d'une nouvelle concession. L'OFT effectuera à cet effet une procédure ordinaire de concession. Dans ce cadre, il consultera les cantons. Il octroiera les concessions d'ici au 10 décembre 2017, à moins que l'examen des exigences légales et la consultation des cantons ne donnent lieu à des motifs de refus.

Le « plan stratégique » décrit dans le présent guide en vue du futur réseau TGL sera mis en œuvre progressivement. Les étapes qui seront intégrées à la prochaine concession seront déterminées lors de la procédure de concession.



Référence du dossier : BAV-311.00-00001/00003/00017

4. Conclusion

La définition des principes et des critères applicables au TGL permet d'atteindre l'objectif selon lequel un réseau TGL relie les territoires d'action et les centres d'ordre supérieur de la Suisse et raccorde cette dernière aux principaux axes de trafic européens. A long terme, il est également possible de diviser le réseau TGL en un réseau de base et un réseau « Premium » et d'éliminer ainsi les concessions mixtes.

Pour le court et le moyen terme, une procédure d'attribution des lignes sur la base de critères fonctionnels a été fixée, ce qui permet une évaluation claire des lignes. Il faudra décider au cas par cas le moment concret du transfert des lignes d'un réseau à un autre.

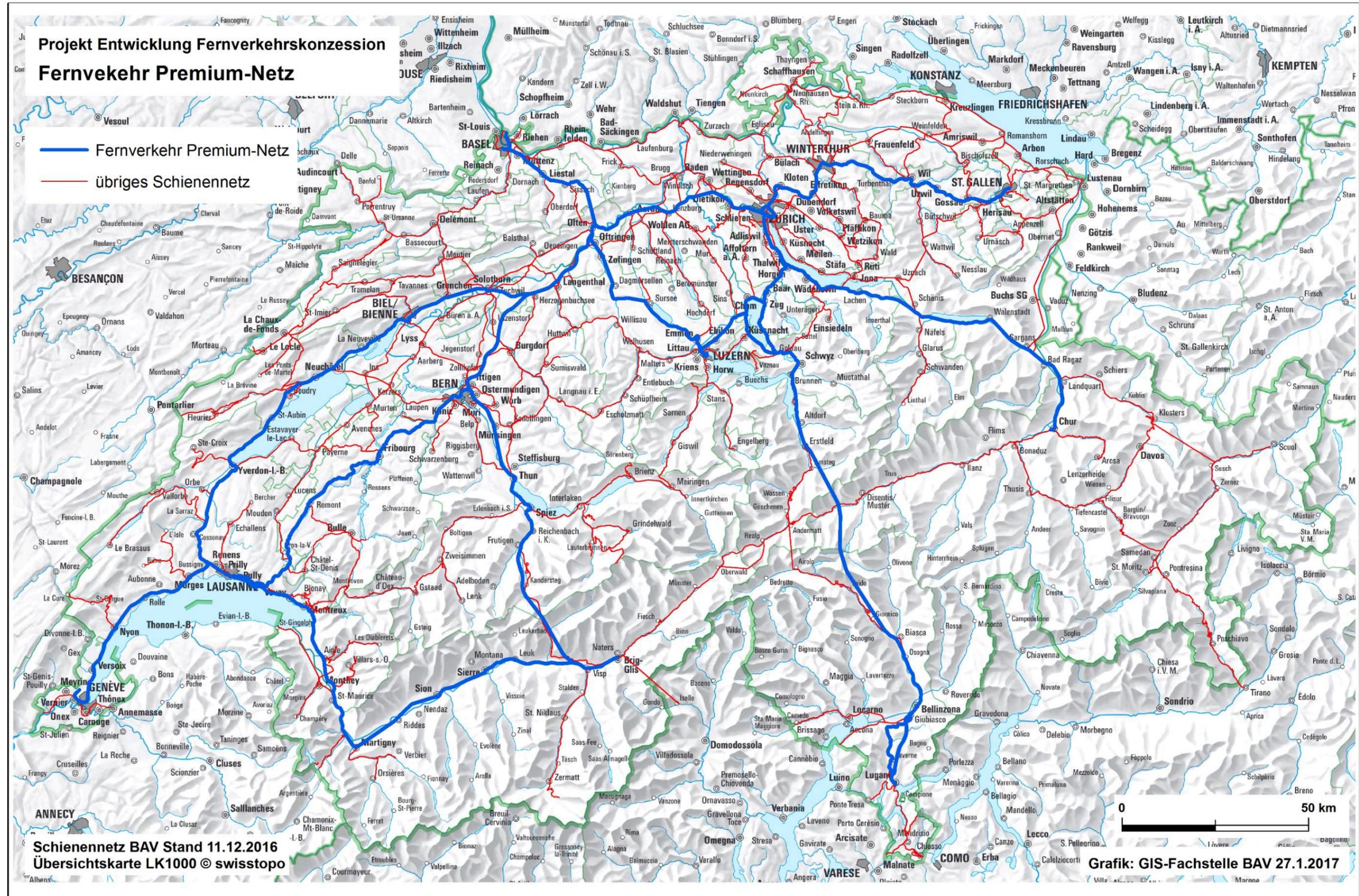
Les cantons seront consultés lors de la procédure de concession.

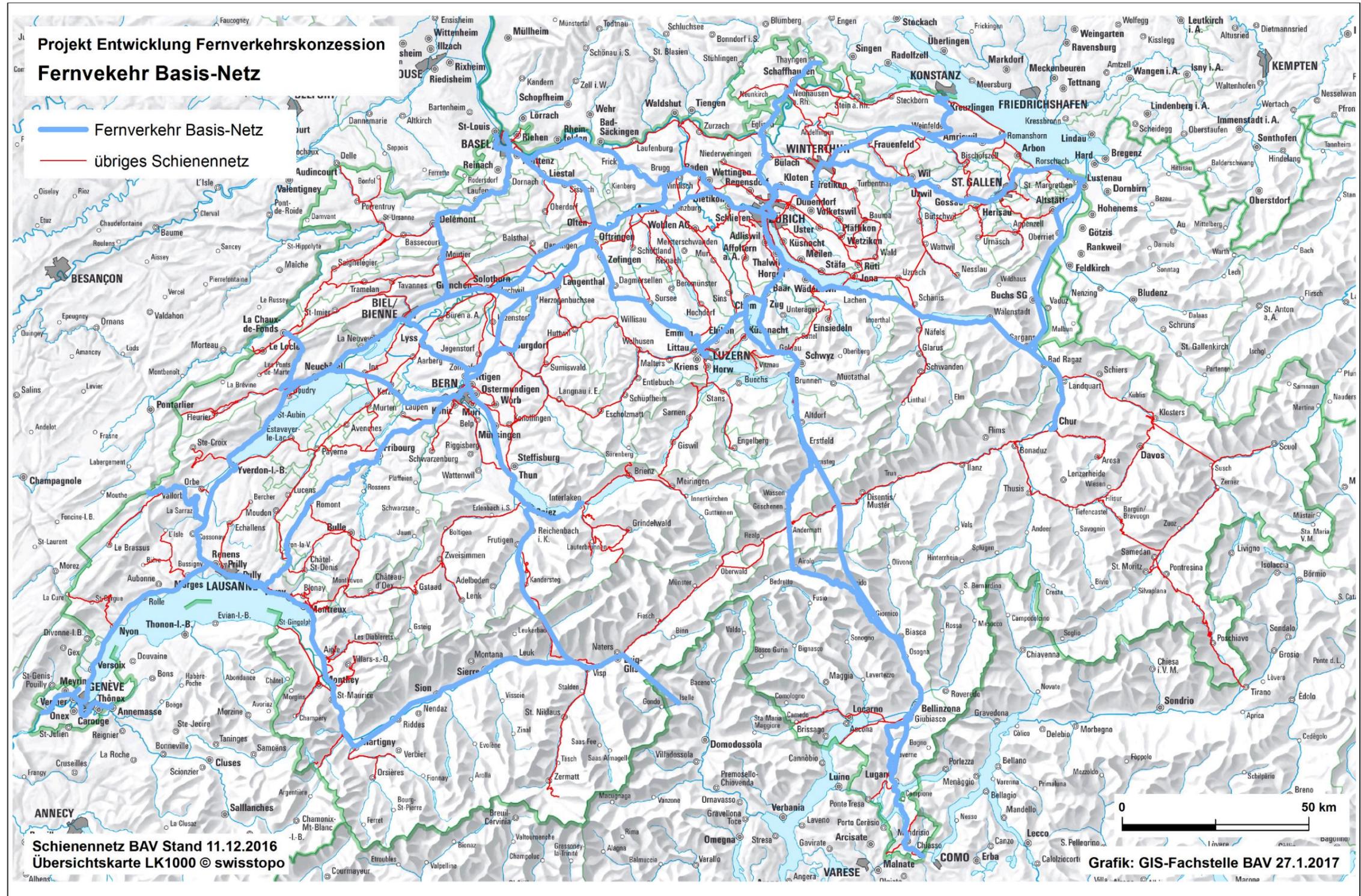


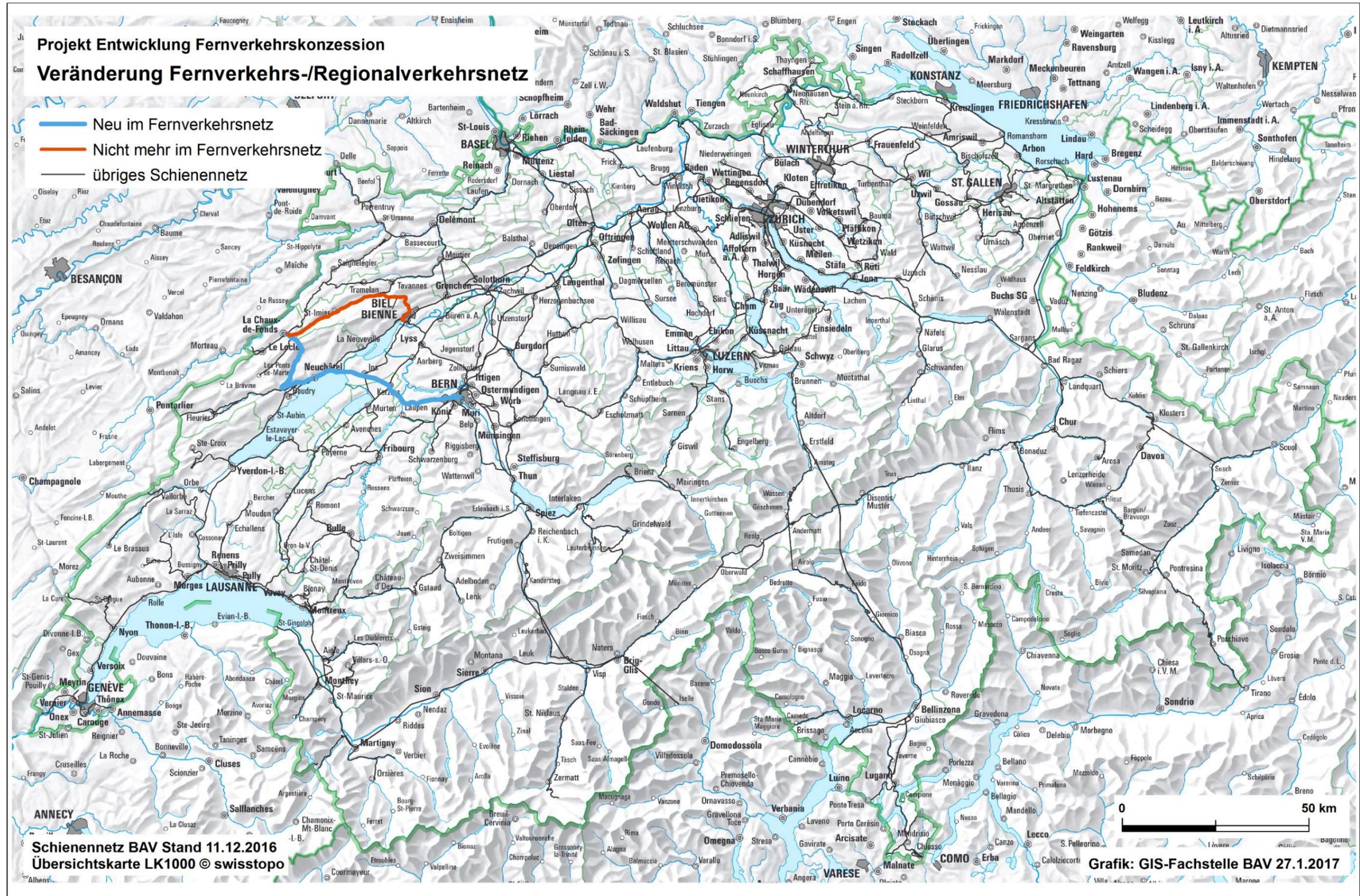
Référence du dossier : BAV-311.00-00001/00003/00017

Annexe

Annexe 1 : cartes TGL









Annexe 2 : Liste des centres importants

Type de centre	Centre	Territoire d'action
Métropolitain	Zürich	Espace métropolitain Zurich
	Genève	Métropole Lémanique
	Basel	Espace trinational Bâle
	Bern	Région de la ville fédérale Berne
	Lausanne	Métropole Lémanique
Grand centre urbain	Luzern	Lucerne
	St. Gallen	Suisse du Nord-est
	Lugano	Città Ticino
	Winterthur	Espace métropolitain Zurich
	Biel/Bienne	Arc jurassien
Aéroport national	Zürich Flughafen	Espace métropolitain Zurich
	Genève Aéroport	Métropole Lémanique
	Basel-Mulhouse	Espace trinational Bâle
Moyen centre urbain	Zug	Espace métropolitain Zurich
	Fribourg	Région de la ville fédérale Berne
	Neuchâtel	Arc jurassien
	Sion	Alpes occidentales
	Thun	Alpes occidentales
	Schaffhausen	Espace métropolitain Zurich
	Chur	Alpes orientales
	La Chaux-de-Fonds	Arc jurassien
Agglomération à forte population (>70 000 habitants, état 2015) (communes concernées cf. an- nexe 2)	Baden – Brugg	Espace métropolitain Zurich
	Olten – Zofingen	Aareland
	Vevey – Montreux	Métropole Lémanique
	Solothurn	Région de la ville fédérale Berne
	Aarau	Aareland
	Wil (SG)	Suisse du Nord-est
Arrêt important pour le réseau	Olten	Aareland
	Arth-Goldau	Gotthard
	Visp	Alpes occidentales
	Brig	Alpes occidentales
	Bellinzona	Città Ticino
	Landquart	Alpes orientales
	Sargans	Alpes orientales
	Spiez	Alpes occidentales
	Interlaken	Alpes occidentales
	Wien	Étranger
Raccordement aux principaux axes de trafic européens	Stuttgart	Étranger
	Milano	Étranger
	Paris	Étranger
	Frankfurt	Étranger
	Strasbourg	Étranger
	Lyon – Marseille	Étranger
	Torino – Milano	Étranger
	München	Étranger
	Bregenz	Étranger
	Konstanz	Étranger





Référence du dossier : BAV-311.00-00001/00003/00017

Annexe 2 : Communes des agglomérations à forte population qui ne sont ni un centre métropolitain, ni un grand ou moyen centre urbain, mais qui sont assimilées à un moyen centre urbain (>70 000 habitants, état 2015).

Agglomération	Commune
Baden – Brugg	Remigen
	Neuenhof
	Baden
	Ennetbaden
	Fislisbach
	Gebenstorf
	Oberrohrdorf
	Obersiggenthal
	Turgi
	Untersiggenthal
	Wettingen
	Brugg
	Hausen (AG)
	Riniken
	Windisch
VeveydMontreux	Villeneuve (VD)
	Blonay
	Chardonne
	Corseaux
	Corsier-sur-Vevey
	Jongny
	Montreux
	Saint-Légier-La Chiésaz
	La Tour-de-Peilz
	Vevey
Veytaux	
Aarau	Erlinsbach (SO)
	Eppenberg-Wöschnau
	Aarau
	Biberstein
	Buchs (AG)
	Erlinsbach (AG)
	Gränichen
	Küttigen
	Muhlen
	Oberentfelden
	Suhr
	Untereentfelden
	Wil
Oberuzwil	
Uzwil	
Oberbüren	
Wil (SG)	
Eschlikon	

Agglomération	Commune
Olten – Zofingen	Wikon
	Hauenstein-Ifenthal
	Wisen (SO)
	Vordemwald
	Lostorf
	Obergösgen
	Trimbach
	Winznau
	Boningen
	Dulliken
	Hägendorf
	Kappel (SO)
	Olten
	Rickenbach (SO)
	Starkkirch-Wil
	Wangen bei Olten
	Aarburg
Brittnau	
Oftringen	
Strengelbach	
Zofingen	
Solothurn	Deitingen
	Hüniken
	Günsberg
	Biberist
	Derendingen
	Gerlafingen
	Halten
	Lohn-Ammannsegg
	Luterbach
	Obergerlafingen
	Oekingen
	Subingen
	Zuchwil
	Bellach
	Feldbrunnen-St. Niklaus
	Hubersdorf
	Langendorf
Lommiswil	
Oberdorf (SO)	
Riedholz	
Rüttenen	
Solothurn	



Référence du dossier : BAV-311.00-00001/00003/00017

	Münchwilen (TG)
	Rickenbach (TG)
	Simach
	Wilen (TG)