

## Chemins de fer

# Débat sous haute tension pour gérer les grandes lignes de train

**Les CFF exploitent les lignes à grande distance. BLS, la deuxième compagnie du pays, s'intéresse à ce marché**

Caroline Zuercher

Les CFF sont sous pression. Depuis près de quinze ans, l'entreprise bénéficie du monopole sur les lignes à longue distance les plus rentables du pays. Mais une grande partie de cette concession expire en décembre et son renouvellement aiguise les appétits. Des discussions ont été menées sous l'égide de l'Office fédéral des transports (OFT) avec les principaux acteurs - les CFF, le BLS (dont l'actionnaire principal est le Canton de Berne) et la Südostbahn (SOB, qui exploite la ligne Lucerne-Saint-Gall). Leur échec a été annoncé le 16 février et depuis, la bataille a pris une nouvelle dimension.

Les CFF et la SOB continuent de négocier en vue de coopérer. La SOB s'intéresse à l'ancienne ligne du Gothard, pour relier Bâle et Zurich à Lugano, ainsi qu'au trajet Coire-Saint-Gall-Zurich. Simultanément, les CFF préparent une offre de renouvellement de la concession actuelle, précise leur porte-parole, Donatella Del Vecchio (SOB, qui exploite la ligne Lucerne-Saint-Gall). Leur échec a été annoncé le 16 février et depuis, la bataille a pris une nouvelle dimension.

Selon la *SonntagsZeitung*, la deuxième compagnie du pays veut relier les aéroports de Zurich et de Bâle à l'Oberland bernois, en passant par la ville de Berne. Elle serait aussi intéressée par une ligne de Berne au Locle, via Neuchâtel. Le porte-parole de BLS ne confirme pas ces informations. «Nous visons un réseau partant de notre marché dans la région de la capitale, résume Hugo Wyler. Notre offre sera un paquet équilibré contenant quelques lignes à grande distance qui sont rentables et d'autres qui ne le sont pas.»

Signe de la nervosité ambiante, la *SonntagsZeitung* a révélé qu'un document avait été retiré du site de l'Association des cadres des transports publics suite à l'intervention des CFF. La compagnie estime qu'il a vraisemblablement été mis en ligne par erreur. Cette carte, disponible sur d'autres sites et publiée ci-dessus, précise quelles lignes sont rentables (en vert) et lesquelles



Le BLS et les CFF se battent pour les lignes à grande distance. Comme il n'a pas été possible de trouver un accord commun, l'Office fédéral des transports attend les offres des compagnies et les évaluera. Keystone



Le document publié dans la presse dominicale, qui montre quelles lignes sont rentables et lesquelles ne le sont pas.

«Les grandes lignes doivent rester dans les mains de compagnies suisses, qui garantissent aussi la qualité»



**Olivier Français**  
Président de la CTT des Etats (PLR/VD)

les ne le sont pas (en rouge). Ainsi, les lignes directes Lausanne-Genève et Berne-Zurich sont particulièrement intéressantes, contrairement à la liaison Lausanne-Berne.

## Document interne

Donatella Del Vecchio explique que «ces documents internes de travail n'auraient pas dû être publiés». Mais la présidente de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) du National, Natalie Rickli (UDC/ZH), regrette le manque de transparence. Elle précise que sa commission rencontrera les compagnies ferroviaires le 10 avril. «Des informations détaillées aideraient aux décisions politiques. Nous avons également besoin de connaître

le taux de fréquentation des lignes», ajoute le conseiller aux Etats Claude Hêche (PS/JU).

Hugo Wyler adopte le même ton: «Ces informations sont nouvelles. Les entreprises qui demandent des concessions doivent connaître tous les détails des lignes qu'elles veulent exploiter à l'avenir.» Olivier Français (PLR/VD), président de la CTT des Etats, relativise toutefois la portée des renseignements: «Ces choses sont connues des décideurs, des cantons et des administrateurs de compagnies.»

Reste la question de fond. Faut-il ouvrir le marché? Selon Natalie Rickli, la concurrence fait toujours du bien. Olivier Français y est favorable, sous certaines conditions: «Je suis circonspect en ce qui concerne les grandes lignes, dont le bénéfice permet de financer le reste du réseau. Il ne faudrait pas assécher ce bénéfice. Ces tronçons doivent rester dans les mains de compagnies suisses, qui garantissent aussi la qualité.» Claude Hêche estime qu'une ouverture «peut améliorer l'offre». Il met toutefois en garde contre de grands bouleversements qui risqueraient de reporter des charges sur les cantons. Et puis, conclut-il, les chiffres ne disent pas tout: «Il ne faut pas oublier que si une petite ligne n'est pas rentable, elle apporte des passagers sur des tronçons plus importants. Cela valorise son rôle.»

## Mieux définir les lignes

● L'Office fédéral des transports (OFT) veut mieux définir ce qu'on entend par «trafic ferroviaire grandes lignes». Dans un rapport soumis lundi aux cantons, il propose une distinction entre le réseau de base pour «la desserte fine du pays» et un autre qualifié de «premium». Ce dernier desservirait les grands centres et correspondrait en grande partie à l'actuel réseau Intercity et Eurocity. Les lignes Berne-Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds et Coire-Saint-Gall-Will passeraient dans cette catégorie, qui offrirait un standard supérieur. «Jusqu'à présent, le service offert sur ces lignes n'était pas défini. Ce rapport précise qu'il faut une offre de restauration sans dire laquelle ou encore quel matériel roulant doit être proposé», détaille Gregor Saladin, porte-parole de l'OFT. Cette consultation préalable et informelle est menée parallèlement au renouvellement des concessions. Ces dernières pourraient être accordées avant qu'il aboutisse. **C.Z.**