

Concurrence sur rails

Comment concilier une émulation stimulante entre exploitants avec un réseau intégré dans l'intérêt public

Michel Béguelin - 16 mai 2017 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/31517>



Le renouvellement de la concession accordée par la Confédération aux CFF pour le trafic des grandes lignes échoit au changement d'horaire de décembre 2017, avec un délai au 9 septembre pour présenter une demande.

Jusqu'à présent cette procédure était de pure forme, puisque les CFF exploitent en exclusivité le [réseau national](#) comprenant les trains Inter- et Eurocity, Interregio (IR) et certains RegioExpress, en vertu d'une concession octroyée en 1999, renouvelée pour dix ans en 2007 et adaptée en fonction des différents aménagements ferroviaires (Rail 2000, tunnels de base du Lötschberg et du Saint-Gothard).

Or, cette année, une grande nouveauté est annoncée: la [société anonyme](#) Bern-Lötschberg-Simplon (BLS), dont le canton de Berne et la Confédération sont les principaux actionnaires, s'est mise sur les rangs pour obtenir une concession sur les axes Zurich-Bern-Interlaken et Bâle-Berne-Lötschberg-Simplon-Domodossola ainsi que pour la ligne interrégionale Berne-

Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds, entre autres.

Les trois cas illustrent l'éventail des formes de collaboration et de concurrence possibles entre entreprises ferroviaires.

Des délais trop courts

L'Office fédéral des transports (OFT) est à la manœuvre. Il a élaboré un [guide](#) de 23 pages fixant des «*Principes relatifs au trafic grandes lignes*». Comme le réseau supporte aussi une part importante de trafic régional et d'agglomération, les cantons sont évidemment concernés. Les offices cantonaux des transports ont eu jusqu'au 15 avril pour participer à une «*consultation informelle*».

Pour obtenir une concession du trafic grandes lignes, il faut satisfaire à des conditions-cadres aussi claires que contraignantes: horaire cadencé, structure tarifaire, taux d'autofinancement, faisabilité au niveau de l'exploitation et stratégie 2025 d'utilisation du réseau.

Dès lors, la marge de manœuvre pour une réelle mise en concurrence telle qu'elle est précisée par l'[ordonnance sur le trafic des voyageurs](#) paraît bien étroite. *A priori*, la collaboration entre sociétés d'exploitation constitue un mode de fonctionnement plus conforme à la tradition helvétique. C'était probablement la conviction de l'OFT au début du processus, à l'automne dernier, au moment où il a invité à un tour de table les trois prestataires principaux sur le marché du transport ferroviaire, soit, en plus des CFF et du BLS, la compagnie SOB, active en Suisse orientale et intéressée par la ligne de faite du Gothard. Les discussions se sont poursuivies jusqu'en février dernier, date de leur rupture. Le chacun pour soi, une première en Suisse. Depuis lors, les cantons ont été consultés et l'OFT se borne à observer la partie.

Le BLS prépare son dossier d'entente avec les autorités cantonales concernées. Il comporte trois volets principaux: interrégional, grandes lignes et transalpin.

L'exemple neuchâtelois et la nécessité suisse

Le BLS exploite déjà la ligne (Berne)-Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds depuis un an et demi, visiblement avec davantage de succès que les CFF: «*La fréquentation est bonne et la demande est en hausse.*» Actuellement, le BLS investit, d'entente avec les partenaires régionaux, dans le développement touristique des Montagnes neuchâteloises, dénommées *Bijouland* pour l'occasion — par opposition à *Heimatland* qui désigne les environs de Berne, l'Emmental et autres régions garnies de géraniums. Sur une ligne au tracé de 1860, dont l'infrastructure et les tunnels arrivent à leur limite, cette renaissance est à saluer. Elle est typique du «*style BLS*», toujours proche des sensibilités régionales.

Mais cette heureuse évolution risque de se briser, à court terme, sur un choix crucial. Il s'agira de procéder soit au renouvellement complet de la ligne, impliquant plusieurs années de travaux estimés entre 450 et 700 millions de francs selon les variantes, soit à son remplacement par un tunnel direct mettant le Haut du canton à 14 minutes du Bas, pour un chantier à 850 millions de francs mais sans perturbations pour les usagers.

De son côté, l'OFT souhaite faire de cette liaison directe une ligne test permettant d'introduire l'automatisation au moins partielle de la conduite des trains ([DP 2160](#)). C'est à l'évidence la solution d'avenir à moyen terme, qu'il faut donc impérativement préserver. Une perspective que le BLS se doit de soutenir et de prendre en compte, au lieu de les compromettre par ses propres projets.

Le BLS vise aussi la liaison Zurich-Aéroport - Berne/Interlaken/Brigue. Si cette intention devenait réalité, la cohérence et l'efficacité de l'axe essentiel du Plateau se trouveraient remises en cause. Or la force du système suisse réside précisément dans son intégration, gage d'une qualité égale pour tous. Toutes les améliorations, quelles que soient les sources, y compris celles venant du BLS, doivent bénéficier à l'ensemble du réseau. Et non pas seulement à

certaines liaisons passant par Berne, siège de la SA BLS.

Rentabilité différenciée et concurrence limitée

Les lecteurs de DP savent que les coûts d'exploitation de l'axe du Gothard sont sensiblement plus élevés que ceux du Lötschberg (DP [2135](#), [2149](#), [2150](#)). En particulier, l'onéreux maintien de l'exploitation sur la longue ligne de façade - pour une moyenne de 500 voyageurs/jour - et les coûts engendrés par la résistance de l'air dans le nouveau tunnel de base de 57 kilomètres au gabarit plus étroit, engendrent de gros surcoûts d'exploitation. Selon les CFF eux-mêmes, ils sont estimés à 110 millions par an - dont 50 millions pour la seule ligne de façade.

Inversement, comme en témoigne la carte ci-dessus, l'exploitation de l'axe du Lötschberg est plus rentable, grâce à des conditions particulières et favorables — à commencer par l'absence de toute concurrence routière. En bonne logique d'entreprise, le BLS veut exploiter seul «*sa ligne*». Il n'existe aucune raison pour que la compagnie contribue à couvrir, sous une forme ou une autre, les lacunes d'exploitation du Gothard. Le BLS souffre déjà bien assez des insuffisances d'infrastructure au sud du tunnel du Simplon dont les corrections, expressément voulues par le Parlement à hauteur de 50 millions de francs, continueront de se faire attendre pendant des années.

Les deux transversales alpines du Gothard et du Lötschberg sont depuis toujours en concurrence plus ou moins larvée. Le «*petit*» BLS s'en est accommodé en soignant toujours au mieux «*sa*» clientèle et en développant des trouvailles techniques, en matière de traction par exemple, dont les CFF ont finalement bénéficié.

Il n'empêche: des cas de dérapage de la concurrence sont aussi survenus, par exemple lorsque les CFF, au début des années 2000, refusaient d'accrocher les locomotives BLS aux trains en transit de Vallorbe à Domodossola, obligeant cette compagnie à envoyer (en taxi depuis Neuchâtel) un agent de la manœuvre pour effectuer cet accrochage...

Le rôle d'aiguillon tenu par le BLS face aux CFF présente un bilan très positif pour la collectivité. Dans la situation actuelle de l'axe du Gothard, en rodage long et pénible pour plusieurs années encore, l'exemple d'efficacité de la gestion BLS du Lötschberg-Simplon sert au mieux le transit nord-sud et, par conséquent, l'ensemble du réseau national.

Choisir dans l'urgence?

Compte tenu des enjeux, l'OFT a fixé des délais beaucoup trop courts. Il semble en être bien conscient: dans sa présentation devant le comité d'Ouestrail le 16 mars à Neuchâtel, Anna Barbara Remund, sous-directrice responsable de la division Infrastructure de l'OFT, a tenu à préciser que, le cas échéant, «*un changement d'exploitant se ferait progressivement au cours des prochaines années*». Il faut effectivement prévoir une telle transition pour que le [débat politique](#) puisse se dérouler ouvertement et non pas à la sauvette, aussi bien au niveau des cantons qu'à celui de la Confédération.

L'OFT n'a plus le temps d'observer et doit désormais jouer pleinement son rôle d'acteur disposant des pouvoirs appropriés pour apporter une double garantie. D'une part, il faut veiller à ce que les entreprises travaillent en toutes circonstances au bénéfice du système intégré national. Et, d'autre part, il incombe à l'OFT de prévenir la destruction de ce système par la concurrence des bus.