

La guerre des concessions affole les acteurs du rail

La compagnie BLS veut briser le monopole des CFF dans le trafic grandes lignes. Quel impact aura le conflit?

Le clash était programmé. Entre la compagnie BLS et les CFF, les tensions n'ont cessé de croître ces derniers mois. La première veut sa part du gâteau dans l'exploitation du trafic grandes lignes. Les deuxièmes n'ont pas l'intention de se laisser faire. L'enjeu est de taille, il se chiffre en millions.

Le conflit s'est cristallisé ce vendredi, délai fixé par l'Office fédéral des transports (OFT) pour les appels d'offres. Une grande partie des concessions expirent en décembre et leur renouvellement aiguise les appétits.

Premiers à avoir dégainé: les CFF. Ils militent pour le statu quo, à savoir le monopole pour le trafic grandes lignes. Et ce, pour quinze ans de plus. Pour amadouer l'OFT, l'ex-régie vante ses mérites et sort l'argument financier. «Les CFF seront en mesure de faire économiser près de 30 millions de francs à la Confédération et aux cantons.»

Trois heures plus tard, la réplique de BLS ne s'est pas fait attendre. La compagnie ferroviaire a beau être la deuxième du pays, elle sait qu'elle est David qui se frotte à Goliath. Mais elle tente sa chance et revendique l'exploitation de cinq lignes longue distance: Interlaken-Bâle, Brigue-Bâle, Berne-Oltén, Bienne-Berne et Le Locle-Berne. Elle promet d'investir 495 millions et de créer 290 postes de travail. Et ajoute qu'il n'y aura aucun coût supplémentaire pour les collectivités.

Bien que les deux entreprises répètent qu'elles sont prêtes à collaborer, certaines déclarations montrent que les fronts sont figés. Preuve en est l'échec de la table ronde devant déboucher sur un compromis.

Cette foire d'empoigne, véritable «guerre des concessions»,

comme la nomme le Syndicat du personnel ferroviaire SEV, inquiète. Pour son président, Giorgio Tuti, il s'agit d'une concurrence stérile. Pire, cette absence de collaboration entre les CFF et BLS prolonge le climat d'incertitude pour leurs employés respectifs. Il appelle Doris Leuthard à réagir «pour éviter le pire».

«Les CFF doivent se battre»

Un alarmisme que Robin Eymann, de la Fédération des consommateurs, ne partage pas. Refusant de prendre position pour l'une ou l'autre entreprise, il estime qu'il est sain d'avoir un débat. «La concession ne doit pas constituer une rente de situation. Les CFF doivent se battre. Cette concurrence permet d'inciter l'ex-régie à être plus efficiente pour présenter la meilleure offre pour l'usager.» Un discours partagé à droite: «En mettant sous pression l'acteur principal, on fait sortir ses responsables de leur routine, analyse Olivier Français (PLR/VD). On les oblige à mener de nouvelles réflexions.» Et Manfred Buhler (UDC/BE) d'ajouter: «Swisscom aussi a dû affronter la concurrence. Les effets ont été positifs, sans que le service ne soit péjoré.»

A gauche, on avance plus prudemment sur ce dossier. Il y a quelques mois, Claude Hêche (PS/JU) mettait en garde contre de grands bouleversements qui risquent de reporter des charges sur les cantons. Les cantons restent discrets sur ce dossier. La Conférence des directeurs cantonaux des Transports ne souhaite pas s'exprimer. Mais elle ajoute que les cantons vont sans doute prendre position une fois que l'OFT aurait tranché.

D'ailleurs, sur quels critères, la décision se basera-t-elle? L'OFT donne trois critères: utilité pour les clients, contribution au perfectionnement du système des transports publics et impact économique positif pour les pouvoirs publics.

Florent Quiquerez