

L'ex-patron des CFF critique la libéralisation du rail suisse

CHEMIN DE FER Chantre de la libéralisation du rail en Autriche, l'ex-patron des CFF Benedikt Weibel estime qu'elle ne se justifie pas en Suisse. L'Office fédéral des transports diffère sa décision à ce sujet

MICHEL GUILLAUME, BERNE

[@mfguillaume](#)

«En Suisse, la concurrence n'a pas de sens, car l'ensemble du système ferroviaire est intégré. Ici, on ne fait que débattre de la répartition des lignes sur le marché.» C'est ce que déclare au *Temps* Benedikt Weibel. Son avis est d'autant plus intéressant que l'ancien patron des CFF est devenu président de la compagnie privée Westbahn en Autriche, où celle-ci s'affirme de plus en plus comme une sérieuse rivale de l'opérateur historique OeBB.

En Suisse, pourtant, la situation est totalement différente et l'Office fédéral des transports (OFT) a préféré différer sa décision au moment de trancher dans le conflit qui oppose les CFF à la compagnie BLS (Berne-Lötschberg-Simplon), qui souhaite élargir son réseau à des liaisons entre son bassin naturel et les aéroports de Bâle et de Zurich-Kloten.

Le directeur de l'OFT, Peter Füglistaler, a déçu tout le monde. Il n'a fait qu'annoncer une procédure supplémentaire d'enquête. Dans l'immédiat, il a prolongé de deux ans la concession accordée aux CFF sur les grandes lignes.

Il y a de l'eau dans le gaz

Entre les CFF et BLS, les relations sont plus tendues que jamais. Alors que l'opérateur ferroviaire national a toujours veillé à entretenir de bonnes relations avec les compagnies privées, le torchon brûle désormais avec la société qui gère le RER bernois jusqu'en territoire neuchâtelois et fribourgeois.

Celle-ci a lancé une grande offensive



BENEDIKT WEIBEL
ANCIEN PATRON DES CFF,
PRÉSIDENT DE LA
COMPAGNIE PRIVÉE
WESTBAHN EN AUTRICHE

«En Suisse, la concurrence sur le rail n'a pas de sens»

à l'occasion de la reconduction de la concession sur les grandes lignes. Elle veut mordre sur le monopole des CFF et souhaite s'arroger une part de ce gâteau sur un marché qu'on sait bénéficiaire d'environ 100 millions par an. Concrètement, en septembre dernier, elle a demandé une concession pour exploiter les lignes Romanshorn-Brigue via Zurich-Aéroport, Saint-Gall-Interlaken via Zurich et Aarau et Bâle-Interlaken via Olten et Berne. «Le monopole des CFF n'est plus justifié», estime son directeur général, Bernard Guillelmon.

En cette période de libéralisation du marché des transports, l'on s'attendait à ce que l'OFT permette au BLS de jouer un rôle d'aiguillon par rapport aux CFF. Tout le monde sait que les deux entreprises n'évoluent pas dans la même ligue. D'un côté, l'opérateur historique et ses 33000 employés, qui desservent 80% du réseau à voie normale. De l'autre, le partenaire junior, qui occupe 3100 collaborateurs et exploite 11% du réseau.

En Autriche, une situation différente

La non-décision de l'OFT n'a pas trop surpris Benedikt Weibel, dont la compagnie privée Westbahn exploite depuis

six ans la ligne Vienne-Salzburg. Cet hiver, elle étoffe largement son offre en mettant en service dix nouvelles rames, commandées au fabricant suisse Stadler Rail, pour desservir cinq gares supplémentaires dans la couronne de la capitale autrichienne. «Cela, c'est une vraie concurrence, nous sommes systématiquement moins chers qu'OeBB, d'au minimum 1 euro», raconte Benedikt Weibel, qui précise que Westbahn dépassera les 100 millions d'euros de chiffre d'affaires l'an prochain.

En Suisse, la situation est très différente: le système cadencé introduit par Rail 2000 est certes unique au monde, mais aussi cher. Y introduire un deuxième acteur sur les grandes lignes risque donc de «compliquer les choses, donc d'augmenter les coûts plutôt que de les réduire», craint Benedikt Weibel, qui partage ainsi l'avis de son successeur, Andreas Meyer.

Les CFF déçus

La décision de l'OFT a déçu les deux parties en conflit. Les CFF «regrettent» le report de l'adjudication de la concession et assurent qu'ils continueront à proposer une offre «sûre et fiable». Ils remarquent cependant qu'ils ont investi plus de 3 milliards de francs dans de nouveaux trains pour les grandes lignes. «Certaines lignes de trafic régional ne pourront pas être intégrées au trafic grandes lignes pour le moment, ce qui soulagerait les budgets des cantons et de la Confédération», déplorent-ils.

Pour sa part, BLS se contente de «prendre acte» de la poursuite de la procédure. Lui qui a promis d'investir près de 500 millions de francs dans l'achat de nouvelles rames et de créer 290 emplois aurait besoin d'un temps d'adaptation d'environ 18 mois pour exploiter les grandes lignes qu'il réclame. Il ne faudrait dès lors surtout pas que l'OFT se permette un nouveau retard dans sa prise de décision. ■