

## Trafic ferroviaire

# Dans la guerre du rail, Berne brise timidement le monopole des CFF

**En octroyant la concession de deux grandes lignes à la compagnie BLS, l'Office fédéral des transports mise sur un compromis**

Florent Quiquerez Berne

Le vent de libéralisation qui souffle dans le domaine du rail en Europe se fait sentir jusqu'en Suisse. Mais il prend ici plutôt l'allure d'un courant d'air. Dès 2019, les CFF devraient perdre leur monopole sur le trafic «grandes lignes» (InterCity, Eurocity, InterRegio et RegioExpress), au profit des BLS. Une compagnie ferroviaire dont l'actionnaire majoritaire est le canton de Berne, et qui décroche une toute petite part du gâteau.

Lors d'une conférence de presse attendue ce jeudi, l'Office fédéral des transports (OFT) a présenté ce qui ressemble à un compromis très helvétique. Alors que l'entreprise BLS revendiquait cinq concessions, elle ne reçoit que la liaison Berne-Bienne, ainsi que Berne-Berthoud (BE)-Olten (SO). L'ex-régie fédérale se voit quant à elle déboutée dans sa volonté de conserver l'entier du secteur.

«Cette solution est la meilleure pour le client, estime Peter Füglistaler, directeur de l'OFT. Nous avons tenu compte de l'expérience positive et de la bonne qualité fournies jusqu'ici par les CFF. Concernant BLS, nous avons estimé qu'il y avait trop d'incertitudes pour leur donner davantage.» L'OFT espère que ce changement entraîne des effets positifs. «Cette concurrence peut être avantageuse, en termes de gains d'efficacité ou de nouvelles idées», ajoute Pierre-André Meyrat, directeur suppléant de l'Office.

## Ménager la chèvre et le chou

L'OFT a surtout essayé de ménager la chèvre et le chou. Les velléités de BLS de casser le monopole des CFF s'étaient transformées en guerre du rail, aux allures de combat entre David et Goliath. De quoi inquiéter syndicats et politiques. Dans ce climat tendu, l'OFT avait d'ailleurs renoncé à trancher en



La compagnie BLS, dont on aperçoit une locomotive, a obtenu deux petites lignes qui échappent ainsi aux CFF.

KEYSTONE-BEUTLER

octobre, estimant qu'il avait besoin d'analyses supplémentaires.

Six mois plus tard, le compromis trouvé n'arrange aucun des deux acteurs. La froideur de leur réaction en témoigne. «Nous de-

vous désormais vérifier les conséquences concrètes de cette décision», explique Stefan Dauner porte-parole de BLS. Les CFF parlent eux d'un changement de paradigme dans les transports pu-

blics. Et de prévenir que cette évolution serait «irréversible».

## Syndicat inquiet

Du côté des politiques, cette décision est analysée d'un point de

vue plus général, celui de la nécessité ou non d'introduire plus de concurrence dans le secteur du rail. «On peut comprendre les frustrations des uns et des autres, commente le sénateur Olivier

Français (PLR/VD) membre de la Commission des transports. Mais c'est un signal positif de créer de la concurrence. On est face à deux compagnies qui ont les compétences nécessaires.»

«Nous devons désormais vérifier les conséquences concrètes de cette décision»

Stefan Dauner

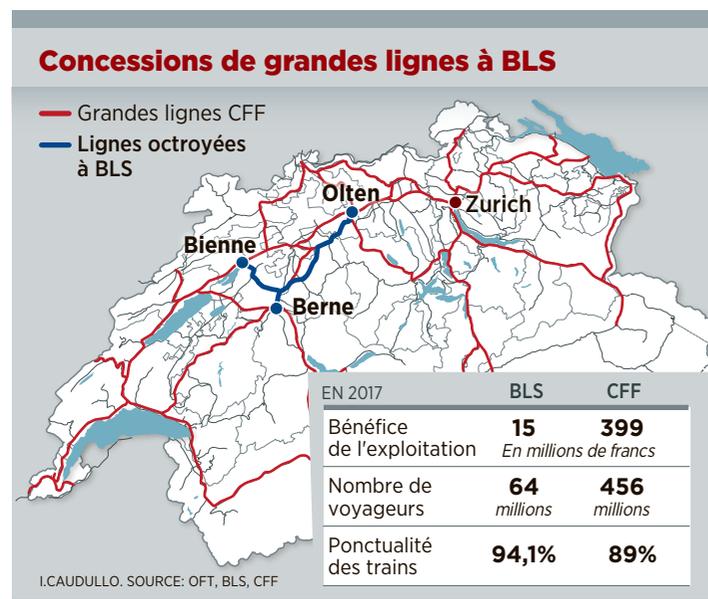
Porte-parole du BLS

Sa collègue Géraldine Savary (PS/VD) n'est pas convaincue que ce changement conduise à une amélioration des prestations. «Si une entreprise veut investir, elle doit avoir une certaine sécurité pour planifier. Après les bus à longues distances, voilà que l'OFT met les CFF face à un nouveau concurrent.» Des inquiétudes reprises par le Syndicat du personnel des transports. «L'exemple d'autres pays européens montre que la concurrence entre entreprises ne contribue pas à améliorer l'offre.»

## «Décision politique»

Actuel directeur général des Transports publics fribourgeois et ancien directeur du secteur «grande ligne» aux CFF, Vincent Ducrot parle, lui, d'une «décision politique très mesurée». «Ce n'est pas une vraie ouverture du trafic grandes lignes, puisque le BLS n'obtient que deux lignes de type RegioExpress, un peu entre le trafic «grandes lignes» et le trafic régional. Ce ne sont pas des lignes très lucratives. Mais cette décision fait sens, car BLS exploite déjà le RER bernois et plusieurs lignes de type RegioExpress au départ de Berne. En ce sens, l'OFT étend son périmètre. Cela peut permettre d'éviter que ces lignes tombent dans le trafic régional et doivent être reprises par les cantons.»

Des cantons qui auront jusqu'au 23 mai pour se prononcer sur ce projet. La décision finale, elle, devrait tomber à la mi-juin, avec un délai de 30 jours pour faire recours. Une fois tranchées, les concessions seront introduites pour dix ans.



## Des billets moins chers?

● La petite révolution engendrée par l'Office fédéral des transports peut-elle conduire à une baisse du prix des billets de train? La réponse est oui, mais elle n'est pas forcément liée à l'ouverture du monopole et à cette nouvelle concurrence sur le trafic «grande ligne». L'OFT a en effet profité du renouvellement des concessions pour introduire un nouveau mécanisme qui porte sur le bénéfice des entreprises ferroviaires. Afin d'éviter que les compagnies n'engrangent trop d'argent, l'office a instauré une

fourchette admissible des bénéfices nets. Le plafond est fixé à un maximum de 8% de rendement sur le chiffre d'affaires. Ainsi, si la compagnie dépasse cette limite, elle devra alors verser davantage pour sa contribution au prix du sillon, en clair, le péage qu'elle paie à la Confédération pour utiliser le réseau. Mais, grâce à ce mécanisme, l'OFT vise un autre but. L'idée est de convaincre les compagnies de ne pas atteindre cette barre des 8%. Soit en investissant davantage, soit en baissant le prix des billets.