



## Rail



Sur la liaison Paris-Berne (photo), la société Lyria a obtenu la concession en tant qu'entreprise à la fois française et suisse (SNCF et CFF). KEYSTONE/ALESSANDRO DELLA VALLE

# La libéralisation si explosive en France atteint la Suisse

## Le Conseil fédéral envisage de libéraliser les liaisons transfrontalières mais à petites doses

Pierre Veya

La France découvre une réalité à laquelle elle n'a pas été préparée. Le chemin de fer, la SNCF, s'ouvre progressivement à la concurrence. Cela a commencé par le trafic de marchandises et cela se poursuit avec le transport des personnes, dès 2020. Si les cheminots français sont dans les rues en raison du changement de leur statut, leurs homologues suisses, eux, peuvent se rassurer. La concurrence qu'envisage d'introduire le Conseil fédéral (décision prévue en été 2018) sera douce, pour ne pas dire homéopathique.

### Concurrence limitée

Jusqu'ici, la concurrence ne s'exerce que sur les lignes transfrontalières, qui relient Berne, Bâle, Genève ou Zurich aux pays voisins. Et encore, tout opérateur étranger ne peut obtenir une concession que s'il a un partenaire suisse (c'est le cas de la société Lyria, une entreprise commune aux CFF et la SNCF, qui exploite les liaisons vers Paris).

Le changement auquel songe le Conseil fédéral revêt surtout une

portée symbolique. La Confédération pourrait assouplir le cadre légal en autorisant un opérateur étranger ou suisse à exploiter une ligne internationale de manière autonome, comme c'est le cas en Autriche, en Allemagne ou en Italie par exemple. Dans cette configuration, l'opérateur «loue» les rails (propriété de la Confédération) et verse une redevance.

Mais tout montre que ce cas de figure demeure très théorique: le marché suisse transfrontalier est peu attractif en termes de volume et de prix. S'agissant du réseau ferroviaire interne, on attend avec intérêt la décision du Conseil fédéral sur la demande du BLS qui aimerait étendre son réseau aux aéroports de Bâle et Zurich.

À l'évidence, si ouverture à la concurrence il y a, elle sera très limitée. Bruxelles n'exerce pour l'heure aucune pression sur la Suisse. Et cela s'explique: «N'étant pas membre de l'Union européenne, la Suisse n'est pas contrainte de reprendre tel quel le droit européen. L'accord sur les transports terrestres passé entre la Suisse et l'UE fonctionne selon le principe de l'équivalence entre législations. Mais il n'y a pas d'automatisme», commente Florence Pictet, porte-parole de l'Office fédéral des transports (OFT).

La Suisse ferroviaire est donc à l'abri. «Oui, c'est exact. Il y a peu de pression, du moins pour le moment», explique Matthias P. Finger, économiste, professeur à l'EPFL et

titulaire de la chaire spécialisée sur l'industrie des réseaux. «Par ailleurs, la Suisse est considérée comme un bon exemple en Europe. Son réseau de chemin de fer est souvent cité en exemple.» Autre élément: dans le droit communautaire, les transports d'agglomération ou les métros échappent aux règles de concurrence classique. Or la Suisse ferroviaire, avec sa cadence à la demi-heure, peut être assimilée à un métro national.

### La libéralisation pâlit

Enfin, selon plusieurs interlocuteurs, le souffle de la libéralisation en Europe se serait calmé. Matthias P. Finger, qui est l'un des meilleurs observateurs de la régulation des économies des réseaux (transport

aérien, électricité, marché postal, rail, etc.), constate «que le bilan de la libéralisation du rail est mitigé. Tout dépend des pays. Globalement, on constate que le rail reste subventionné à hauteur de 50%. Une concurrence entre compagnies n'est possible que si les coûts de l'infrastructure ne sont pas prohibitifs. Le transport ferroviaire reste cher, même s'il est très efficace, comme c'est le cas en Suisse. La concurrence a des effets limités dans cette industrie.»

Matthias P. Finger se montre toutefois très critique sur un point: «En Suisse, la gouvernance fonctionne très mal. Il faut mieux définir les responsabilités des compagnies de chemin de fer, les attributions de l'Office fédéral des trans-

ports et du régulateur. J'estime que la propriété des CFF devrait être transférée au Département des finances pour plus de clarté.» Ces critiques rejoignent celle du conseiller aux États PLR (VD) Olivier François: «Le patron des CFF, Andreas Meyer, est tout-puissant dans ce pays et impose des stratégies en jouant de l'influence des cantons quand cela l'arrange, en particulier au détriment des cantons de la Suisse orientale et de la Suisse occidentale. Or, ce n'est pas aux CFF de décider de l'avenir du chemin de fer dans ce pays.» Quant à introduire un peu de concurrence, Olivier François se montre très sceptique: «Le réseau suisse ne s'y prête pas. Par ailleurs, politiquement, ce serait suicidaire que de vouloir en parler...»

### À la politique de décider

Géraldine Savary (PS/VD), sa collègue au Conseil des États et membre elle aussi de la Commission des transports, considère que la question de la concurrence ne concerne aujourd'hui que celle touchant des lignes de bus. Mais, comme Olivier François, elle «estime important que la politique reprenne la main sur les entreprises comme les CFF ou La Poste. S'il était légitime de leur accorder une autonomie dans la gestion commerciale, je suis convaincue que la politique doit décider des grandes questions stratégiques.»

À l'évidence, les dissimulations des bénéfices de CarPostal auront également un impact sur l'autonomie future des CFF...

## Premier bilan de la concurrence dans le chemin de fer

● La libéralisation du chemin de fer en Europe a commencé au début des années 90.

**Royaume-Uni** C'est Margaret Thatcher qui a été la plus radicale: non seulement elle a ouvert les lignes à la concurrence, mais elle a également privatisé l'infrastructure. Les premiers résultats furent catastrophiques, avec de nombreux accidents mortels. Depuis, la situation s'est améliorée sur le plan de la sécurité; le pays possède le réseau le plus sûr d'Europe. En revanche, les prix des billets sont en moyenne 30% plus élevés qu'en

Europe continentale. En outre, le réseau «grande vitesse» est peu développé et les «rails» sont repassés sous le contrôle de l'État. **Suède** Une cinquantaine d'opérateurs se disputent le réseau de chemin de fer du pays, libéralisé dès 1988. Le prix des billets a baissé et la qualité a augmenté. Mais des congestions de trafic sont régulières, entraînant des retards. Les «rails» sont loués gratuitement par l'État. **Allemagne** La Deutsche Bahn contrôle toujours 80% du trafic voyageurs mais a cédé du terrain dans les régions au profit des

compagnies privées. Sur les grandes lignes, rares sont les compagnies qui ont réussi à percer. Depuis peu, des compagnies ferroviaires low cost tentent de relier les grandes villes. **Italie** La compagnie nationale Trenitalia est aujourd'hui en compétition sur les grandes lignes avec Italo. L'arrivée de ce concurrent a fait chuter le prix des billets de plus de 30%. La qualité s'est améliorée. En revanche, sur le plan régional, la situation est jugée mauvaise. **Autriche** La concurrence existe depuis 2011 sur le tronçon Vienne-

Salzbourg, la ligne la plus fréquentée du pays. La concurrence sur les prix est forte et les passagers peuvent obtenir des rabais de plus de 50% suivant les heures réservées. Les chercheurs de l'European University Institute et de la Fondation Robert Schuman concluent, dans une étude récente, que la concurrence augmente globalement la qualité des services. Le prix des billets dépend, lui, des coûts liés à l'infrastructure, soit des subventions accordées ou non par les États. **PVE**