

# Concessions ferroviaires: les CFF déclarent la guerre à l'Office fédéral des transports

**RAIL** Un projet de réforme du réseau grandes lignes, qui attribue deux liaisons à la compagnie BLS, fait grogner l'ex-régie fédérale. Les CFF annoncent déjà un recours auprès du Tribunal administratif fédéral si l'OFT maintient sa décision

Les CFF sont très remontés contre l'Office fédéral des transports (OFT). Celui-ci a mis en consultation jusqu'au 23 mai un projet de réforme du réseau grandes lignes, qui attribue deux liaisons à la compagnie BLS: Berne-Bienne et Berne-Olten, soit 2% de ce réseau. L'OFT est animé par la volonté d'introduire un peu de concurrence dans un marché détenu par un opérateur unique.

Les CFF ont fait connaître leur position vendredi. Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'ils sont de mauvaise humeur. Ils annoncent déjà un recours auprès du Tribunal administratif fédéral si l'OFT maintient sa décision au terme de la consultation en cours. Et ils attaquent frontalement l'office fédéral. L'adaptation des règles pour l'attribution des futures grandes lignes est un «changement de système irréversible», qui manquerait de base légale, selon son directeur général, Andreas Meyer.

Manque de base légale? L'OFT rejette l'accusation. Il dit s'appuyer sur une

décision du Conseil fédéral de 2003 qui prévoit un modèle oligopolistique composé des CFF et d'au moins une entreprise concurrente. L'OFT invoque par ailleurs la loi sur le transport des voyageurs, qui lui donne la compétence d'attribuer et de révoquer les concessions.

## Horaire cadencé menacé?

Pour Andreas Meyer, «le passage d'une concession de réseau à la répartition à la carte de lignes isolées» ne rendra pas le chemin de fer plus performant. Il craint que la gestion des perturbations ne devienne plus compliquée et voit dans le partage proposé une menace pour l'horaire cadencé.

Les CFF sont surtout gênés par les nouvelles règles financières envisagées. Le rendement sur le chiffre d'affaires ne devra pas dépasser 8%. Si les bénéfices sont plus élevés, l'entreprise devra baisser ses prix ou réserver les excédents à la couverture des besoins financiers de l'infrastructure. C'est une «modification radicale» et «inadmissible» du système de financement des transports publics, critiquent les CFF. Elle provoquera un surcoût de 100 millions de francs à partir de 2020, calculent-ils. Avec, à la clé, des hausses de prix pour les clients et les commanditaires ainsi qu'une diminution de la qualité de l'offre, pré-

viennent-ils. A l'inverse, la compagnie BLS verrait ses charges s'alléger de 5,6 millions sur les deux axes dont elle aurait la concession.

L'OFT présente l'affaire différemment. Selon l'autorité fédérale, le nouveau modèle n'empêchera pas les concessionnaires de faire du bénéfice dans le trafic grandes lignes et les incitera même à offrir des billets à des prix attractifs. Ce serait profitable aux clients et aux contribuables.

S'ils s'accrochent à leur monopole, les CFF sont toutefois prêts à conclure des partenariats avec d'autres opérateurs. Ils citent la coopération avec la compagnie Südostbahn (SOB), qui, dès 2020, exploitera avec son propre matériel deux lignes CFF: celle qui passe par l'ancien tunnel de faîte du Gothard ainsi qu'une liaison directe Berne-Coire. Andreas Meyer se dit prêt à collaborer de la même manière avec la compagnie BLS.

Estimant que le dossier a été insuffisamment préparé, les CFF exigent une étude globale des risques et des effets secondaires de la stratégie que l'OFT tente de mettre en place. Ils redoutent par ailleurs que la réforme envisagée n'ouvre la porte à des concurrents étrangers, une intention que dément l'OFT. ■ B. W., BERNE