

La guerre des CFF a assez duré

Patrick Monay

Chef de la rubrique

Suisse



Des compagnies ferroviaires étrangères aux commandes, des horaires aléatoires, une véritable jungle des tarifs et des perturbations en cascade. À en croire Andreas Meyer, le patron des CFF, voilà ce qui guette la Suisse au tournant si elle s'engage dans la libéralisation du rail. C'est donc pour s'opposer au chaos que l'ancienne régie fédérale en appelle aujourd'hui à la justice. Pas question de laisser l'Office fédéral des transports octroyer à un concurrent direct, le BLS, le droit d'exploiter deux grandes lignes du Mittelland.

Ces craintes paraissent très exagérées. La compagnie bernoise n'a rien d'un opérateur farfelu venu d'on ne sait où pour s'amuser, gagner de l'argent et s'en aller une fois qu'il se sera lassé de son nouveau jouet. C'est une entreprise historique, l'une des plus importantes parmi les quelque 120 entités qui exploitent les 1400 lignes de trafic régional que compte notre pays. Depuis des décennies, ces compagnies parviennent à se coordonner pour offrir aux voyageurs et aux pendulaires un réseau de transports d'une qualité qui fait des envieux dans le monde. On peine à croire qu'accorder 2% du réseau de grandes lignes au BLS suffise à gripper cette mécanique.

«On peine à croire qu'accorder 2% du réseau de grandes lignes au BLS suffise à gripper cette mécanique»

Autre garde-fou: l'entreprise bernoise est en mains des pouvoirs publics. Plus de 55% de ses actions sont détenues par le Canton de Berne, tandis que la Confédération en contrôle 27%. Elle a donc des comptes à leur rendre quant à la qualité des prestations fournies. Tout comme les CFF, propriété à 100% de la Confédération.

Si l'Office fédéral des transports décide d'ébrécher le monopole dont jouit l'ancienne régie dans le trafic grandes lignes, c'est certainement pour pousser à une saine concurrence. Mais c'est aussi pour rappeler au puissant Andreas Meyer et à son directoire qui commande vraiment. Autrement dit, qui est le régulateur et qui sont les exploitants.

Puisque les CFF en font une question de principe, autant que la justice tranche une fois pour toutes. La guéguerre du rail a assez duré. Au bout du combat, il ne doit y avoir qu'un seul vainqueur: le voyageur.

Pages 14-15