

# La concurrence ferroviaire a déraillé

BERNARD WUTHRICH

 @BdWuthrich

Injecter une dose de concurrence dans le transport des voyageurs. Telle était la grande idée développée par l'Office fédéral des transports à l'époque de Doris Leuthard. Elle s'inspirait de ce qui se faisait déjà pour les marchandises. Elle était motivée par la volonté de confronter les puissants CFF à de nouvelles réalités, de les faire sortir de la zone de confort dans laquelle ils se trouvaient grâce au monopole du trafic grandes lignes. Sur le papier, tout était parfait. Mais à quelle concurrence peut-on réellement soumettre l'ex-régie?

Aujourd'hui, le marché ferroviaire helvétique n'est rien d'autre que le partage d'un gâteau. Le trafic régional est fractionné entre les CFF et de multiples compagnies territoriales de tailles diverses. Pour le reste, les CFF et leur principal « concurrent », la compagnie bernoise BLS, ont conclu en 2004 un

pacte de non-agression. Ils se sont réparti les rôles. Aux premiers, le monopole sur les grandes lignes. A la seconde, le réseau RER autour de la

capitale. En 2014, on a souhaité remettre cette organisation en question à l'occasion du renouvellement des concessions, planifié pour la fin de la présente décennie.

Mais cela ne s'est pas bien passé. Le patron des CFF, Andreas Meyer, déploie de considérables efforts pour conserver le monopole des grandes liaisons interrégionales. Son collègue du BLS, Bernard Guillelmon, ne ménage pas les siens pour faire grandir sa société et lui permettre d'accéder à ce marché alléchant (et non subventionné). Il a demandé cinq lignes, n'en a obtenu que deux, et les CFF, jugeant que c'était déjà trop, ont porté l'affaire devant la justice. La procédure est aujourd'hui suspendue.

La concurrence est toujours stimulante, car elle fait pression sur les prix et favorise l'innovation ainsi que la créativité. Le BLS s'est par exemple montré plus réactif face aux attentes des consommateurs que les CFF. La compagnie n'a pas rechigné à équiper ses trains du wifi et a développé un système plutôt efficace d'alarme par SMS en cas de retard et de dérangement. Pendant ce temps, les CFF doivent encore et toujours faire face aux critiques de leurs clients fâchés de ne pas être correctement informés lors d'une interruption de trafic.

Mais la manière dont l'OFT a voulu faire jouer la compétition pour les concessions est un fiasco. Son choix a déçu et fâché tout le monde, y compris les milieux politiques. L'office fédéral admet d'ailleurs lui-même qu'il ne s'agit pas vraiment d'une concurrence, chaque ligne continuant d'être exploitée par un seul opérateur. Il est désormais nécessaire que les CFF et le BLS, qui ont renoué le dialogue, imaginent une solution commune permettant à chacun d'y trouver son compte. C'est dans l'intérêt du système ferroviaire suisse, très intégré, qui se caractérise par un horaire coordonné et un nombre élevé d'abonnements généraux (500000) et de demi-tarifs (2,6 millions).

**Un choix qui a déçu et fâché tout le monde, y compris les milieux politiques**