

La concurrence sur le rail a du plomb dans l'aile

TRANSPORTS L'Office fédéral des transports (OFT) voulait injecter une dose de concurrence dans le trafic grandes lignes. La tonalité a changé. Les CFF et leur principal rival, le BLS, cherchent un accord de coopération

BERNARD WUTHRICH, BERNE

🐦 @BdWuthrich

La concurrence rêvée par l'Office fédéral des transports (OFT) durant l'ère Leuthard a du plomb dans l'aile. En 2018, au moment de renouveler les concessions pour les dix prochaines années, l'OFT a souhaité retrouver le marché du trafic grandes lignes à la concurrence, conformément à la stratégie définie en 2014. Il a proposé d'octroyer deux liaisons à la compagnie BLS, qui conteste le monopole des CFF depuis plusieurs années. Il s'agit de Berne-Bienne et de Berne-Berthoud-Olten, et cela dès le changement d'horaire de décembre 2019. Cette décision n'a pas plu aux CFF, qui ont déposé un recours auprès du Tribunal administratif fédéral (TAF). Elle n'a pas davantage satisfait le BLS, qui espérait obtenir cinq concessions. L'entreprise bernoise avait en effet postulé pour trois autres liaisons longue distance: Bâle-Berne-Interlaken, Bâle-Berne-Brigue et Berne-Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds, axe qu'elle exploite aujourd'hui en trafic régional, avec prolongement jusqu'au Locle.

Le 5 juillet, un double coup de théâtre, passé largement inaperçu, s'est produit. D'un côté, les CFF ont annoncé qu'ils demandaient au TAF de suspendre leur recours et qu'ils avaient repris les discussions avec le BLS afin de trouver un accord de collaboration. Simultanément, l'OFT publiait dans sa newsletter un article dans lequel il disait qu'il «actualisait sa stratégie» en particulier sur la question de la concurrence. Le président du syndicat du personnel des transports SEV, Giorgio Tuti, s'est réjoui de cette annonce: «L'OFT renonce à la concurrence», s'est-il félicité. Deux mois auparavant, le 9 mai, le BLS avait lui-même pris une décision lourde importante: en raison du recours des CFF, il se voyait dans l'impossibilité de planifier la reprise des liaisons Berne-Bienne et Berne-Berthoud-Olten en décembre 2019. Celles-ci continueront ainsi de faire partie du monopole des CFF en 2020.

Une seule concession globale

La concurrence est-elle mort-née comme l'affirme le SEV? «Les idées proposant un renforcement de la concurrence dans les transports publics sont accueillies avec scepticisme, en particulier au parlement», répond Florence Pictet, porte-parole de

l'OFT. Elle fait référence aux décisions prises dans le cadre du nouveau projet d'organisation de l'infrastructure ferroviaire. Le parlement a décidé d'inscrire dans la loi les conditions d'attribution d'une concession de transport de voyageurs. Il a aussi «précisé que de nouvelles offres sont admissibles si elles ne mettent pas en péril l'existence du trafic grandes lignes non subventionné déjà en place et qu'elles complètent le transport régional subventionné.» L'OFT précise que c'est surtout l'arrivée des bus longue distance qui a motivé la position du parlement, mais que celle-ci vaut «pour les transports publics dans leur ensemble».

Il ajoute que l'octroi de deux concessions au BLS n'est «pas une mise en concurrence au sens strict puisque chaque ligne doit continuer d'être exploitée par une seule entreprise ferroviaire». Les CFF n'ont pas vu la chose ainsi. Dans la motivation de leur recours, ils ont considéré que la décision de donner ces deux mandats au BLS marquait un «changement important dans la politique des transports» et nécessitait des clarifications juridiques. Ils militent pour le maintien d'une concession unique et globale pour le trafic grandes lignes, évi-

tant ainsi un «morcellement inutile» mais impliquant plusieurs entreprises travaillant en partenariat.

La patte de Sommaruga

C'est dans cet esprit qu'ils ont repris les discussions avec le BLS. Un accord devrait être trouvé et communiqué d'ici à l'automne. «L'OFT salue la décision des CFF et de BLS de se parler de nouveau et de chercher une solution consensuelle», fait savoir Florence Pictet, qui précise qu'il appartient au TAF de statuer sur la demande d'interruption de la procédure judiciaire. «Nous saluons la suspension du recours des CFF. Nous sommes ouverts à toute solution qui soit bonne pour nos clients et les transports publics», commente de son côté la porte-parole du BLS, Tamara Traxler.

L'OFT ne semble plus placer la concurrence au premier plan. Certains observateurs voient dans cette adaptation stratégique la patte de la nouvelle ministre des Transports, la socialiste Simonetta Sommaruga. Elle a réuni les représentants des CFF et du BLS au début du mois et les a invités à trouver une solution consensuelle. ■

COOPÉRATION

Déjà un accord de collaboration

En quoi consistera la coopération entre les CFF et le BLS? Le dialogue entre les deux entreprises avait été interrompu en 2017 à cause de divergences de vues. Mais les CFF ont mené en parallèle, et avec succès, des négociations avec un autre opérateur, la Südostbahn (SOB), qui exploitera dès décembre 2020, avec son propre matériel roulant, l'ancienne ligne de faîte du Gothard au départ de Zurich ou de Bâle en direction du Tessin, ainsi que Berne-Olten-Zurich-Coire.

Possible reprise de certaines lignes

Une convention du même genre devrait être possible avec le BLS. Berne-Bienne et Berne-Berthoud-Olten partent du périmètre des pourparlers. Le BLS exploitera-t-il d'autres liaisons interrégionales dont la concession restera en mains des CFF? «Nous examinons plusieurs options. La reprise de certaines lignes en décembre 2019 est envisageable», répond sa porte-parole, Tamara Traxler. La question de la relation Berne-Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds

(avec prolongement jusqu'au Locle) va peut-être se reposer. La concession du BLS sur cet axe arrive à échéance en décembre 2020. A cette date, les CFF devraient la reprendre en trafic grandes lignes, mais la situation nouvelle ouvre peut-être le jeu. En 2017, BLS a commandé 58 rames de type Flirt à un seul niveau au constructeur Stadler, dont six étaient destinées à la liaison Berne-Montagnes neuchâteloises. N'étant pas certaine d'obtenir la concession interrégionale pour cet axe, la compagnie a signé avec Stadler, en 2018, un contrat pour la livraison de 52 trains, tout en gardant une option pour un complément de commande.

Quelle que soit la solution retenue, elle sera limitée dans le temps. En effet, dans le cadre des crédits adoptés par les Chambres fédérales en juin, un montant d'un milliard est prévu pour la construction d'une ligne directe souterraine entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Elle remplacera d'ici à 2032 environ l'ancien tracé montagneux qui relie les deux villes. ■ B.W.