


# *Le monopole du rail, pas des idées*

BERNARD WUTHRICH

 @BdWuthrich

En 2004, les deux principaux opérateurs ferroviaires, les CFF et le BLS, ont signé un pacte de non-agression. Le premier a conservé le monopole sur le réseau grandes lignes, le second a pris la responsabilité du réseau RER autour de Berne. Dix ans plus tard, en 2014, ce partage du gâteau a été remis en question par l'Office fédéral des transports (OFT) et le DETEC, le département dirigé alors par Doris Leuthard. C'était légitime. La suite s'est révélée plus douloureuse. Elle a démontré que, dans un pays comme la Suisse, petit en taille mais doté d'un réseau de mobilité dense et interconnecté, la concurrence n'était pas applicable partout.

En l'occurrence, le découpage proposé par l'OFT pour les concessions du trafic grandes lignes était voué à l'échec. L'OFT a voulu retirer aux CFF deux liaisons au départ de Berne pour les confier

au BLS, qui en demandait cinq. Ce choix, présenté comme un prétendu compromis, était aberrant. Il ne pouvait qu'insatisfaire tout le monde,

*Plus petite, la compagnie BLS peut être plus innovante*

et c'est bien ce qui s'est produit. L'affaire a été portée en justice, alors qu'elle est politique. Le revirement qui s'est produit jeudi en est l'issue logique. Il est aussi dû au changement de cheffe à la tête du DETEC en 2018.

Il n'y aura donc pas de concurrence sur le réseau. Mais cela ne veut pas dire qu'il n'y ait rien à changer. Il est logique que les CFF conservent le monopole des grandes lignes au moins jusqu'en 2029, date de l'échéance de la nouvelle concession. En revanche, le BLS aura un rôle d'aiguillon à jouer pour faire bouger l'ex-régie sur d'autres plans, comme l'étendue et la qualité de certaines prestations. Plus petite, la compagnie bernoise peut être plus innovante. Cela concerne le wi-fi, l'installation d'automates à boissons et à snacks à bord des trains, les alertes par SMS ou, tout simplement, le confort des voyageurs. A la concurrence du rail se substitue celle des idées et des prestations annexes. C'est toujours ça de pris.

Le monde politique a désormais dix ans devant lui pour réfléchir à l'organisation du réseau des transports publics du futur. Or, le levier à actionner sera celui de la multimodalité, c'est-à-dire la combinaison entre différents moyens de transport du domicile jusqu'au lieu de travail ou de loisirs. C'est autour de cet enjeu que les opérateurs devront se montrer créatifs et meilleurs que leurs rivaux.