

CFF et BLS préfèrent coopérer que s'affronter

RAIL Le réseau grandes lignes reste entièrement en mains des CFF. Mais l'ex-régie sous-traitera cinq lignes à deux autres opérateurs, le BLS et la compagnie Südostbahn. Cette décision met un terme à un conflit juridique qui promettait de durer des années

BERNARD WUTHRICH, BERNE

@BdWuthrich

La guerre du rail n'aura finalement pas lieu. A la suite de la médiation orchestrée par la cheffe du Département fédéral des transports (DETEC), Simonetta Sommaruga, les CFF et la compagnie BLS ont trouvé un terrain d'entente, annoncé jeudi.

Le BLS renonce à sa demande de concession pour le trafic grandes lignes, qui reste ainsi le monopole de l'ancienne régie fédérale jusqu'à la prochaine échéance, en 2029. Mais un contrat de collaboration a été signé. Il prévoit que le BLS exploitera les deux axes prioritaires pour lesquels il avait obtenu, dans un premier temps, une concession de la part de l'Office fédéral des transports (OFT): Berne-Bienne, dès décembre 2019, et Berne-Berthoud-Olten, à partir de décembre 2020. Le BLS va également conserver dans son giron la liaison Berne-Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds, qu'il aurait dû céder aux CFF en décembre 2020.

Cinq grandes lignes sous-traitées à BLS

Conséquence de cet accord: les CFF retirent le recours qu'ils avaient déposé au Tribunal administratif fédéral contre l'octroi de deux concessions à leur rival bernois. «On évite ainsi un long combat juridique qui n'aurait fait que des perdants», commente Simonetta Sommaruga. Les CFF – qui comptent 32000 employés pour 9,6 milliards de chiffre d'affaires en 2018 – conservent la souveraineté des grandes lignes pour les dix ans à venir. L'accord conclu avec le BLS – 3200 collaborateurs pour 1,1 milliard de chiffre d'affaires – est très similaire à celui qui a déjà été passé avec un autre opérateur, la Südostbahn (SOB).

Ces dix prochaines années, les CFF sous-traiteront ainsi cinq grandes lignes à leurs partenaires: Berne-Bienne, Berne-Berthoud-Olten et Berne-Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds au BLS et la ligne de faîte du Gothard ainsi



Avec cet accord entre les deux transporteurs ferroviaires, l'idée d'une concurrence sur le rail, lancée en 2014 du temps de Doris Leuthard, est ainsi enterrée, du moins pour la durée de la concession 2019-2029. (CHRISTIAN BEUTLER/KEYSTONE)

que Coire-Zurich-Berne au SOB. L'idée d'une concurrence sur le rail, lancée en 2014 du temps de Doris Leuthard, est ainsi enterrée, du moins pour la durée de la concession 2019-2029.

Neuchâtel fera une économie

Le BLS exploitera les trois axes que les CFF lui confient avec son propre matériel roulant. Il a passé commande à Stadler Rail de huit rames Mutz à deux étages pour Berne-Bienne et Berne-Olten. Mais il avait suspendu la commande de six compositions de type Flirt à un seul niveau pour remplacer les vieux trains

«On évite un long combat juridique qui n'aurait fait que des perdants»

SIMONETTA SOMMARUGA, CONSEILLÈRE FÉDÉRALE CHARGÉE DU DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES TRANSPORTS (DETEC)

des années 1970, qui circulent aujourd'hui entre Berne et La Chaux-de-Fonds et qui arrivent en fin de vie. Cette commande est réactivée. Le nouveau matériel devrait être mis en service à fin 2020, date à partir de laquelle les CFF verseront une contribution au BLS.

La ligne pourrait toutefois repasser en mains de l'ex-régie nationale avant l'échéance de la concession. L'accord prévoit en effet que, dans une deuxième étape, les CFF la reprennent au moment où des liaisons directes entre La Chaux-de-Fonds et le Bassin lémanique pourront être réalisées. Cette perspective réjouit le conseil-

ler d'Etat neuchâtelois Laurent Favre. «Cet accord est une très bonne nouvelle. Il permettra de replacer les Montagnes neuchâteloises sur le réseau national des grandes lignes. Et le raccordement au bassin lémanique, pour lequel il existe un bon potentiel de voyageurs, accroîtra l'attractivité résidentielle de la région», réagit-il. Le transfert de cet axe du trafic régional indemnisé au groupe des grandes lignes non subventionnées permettra au canton de Neuchâtel d'économiser environ 1 million de francs en 2021, ajoute-t-il.

Il y aura ensuite une troisième étape. D'ici à une quin-

zaine d'années, le tracé historique, qui grimpe de Neuchâtel à La Chaux-de-Fonds en passant par le rebroussement de Chambrilien et le tunnel sous La Vuedes-Alpes, disparaîtra. Il sera remplacé par une ligne directe souterraine reliant les deux villes par le Val-de-Ruz. Les crédits fédéraux permettant la réalisation de ce nouvel itinéraire ont été votés par les Chambres fédérales en juin. Le coût de la réalisation dépasse le milliard.

Des recettes bienvenues

Au départ, le BLS espérait obtenir cinq grandes lignes: aux trois octroyées s'ajoutaient les axes reliant Bâle à Interlaken et à Brigue. Président du conseil d'administration, Rudolf Stämpfli s'accommode de ce qu'il reçoit. «Le BLS se réjouit de pouvoir circuler sur le réseau grandes lignes. C'est important pour faire croître notre société. Nous avons besoin de ces recettes pour offrir de nouvelles prestations à notre clientèle. Cette solution permet à nos deux entreprises d'être compétitives et évite que des acteurs étrangers s'emparent du marché», commente-t-il.

Quant à la présidente du conseil d'administration des CFF, Monika Ribar, elle est évidemment ravie de l'accord qui a été trouvé: «En Suisse, la concurrence est difficile. La Suisse n'est pas un grand pays. Elle dispose cependant d'un réseau complexe. La planification doit être concentrée dans une seule main, mais en association avec nos partenaires du BLS et de SOB.»

Si l'idée d'une concurrence sur le rail est abandonnée, il y aura en revanche concurrence sur les idées. «Certaines de nos prestations inciteront peut-être les CFF à s'en inspirer», lâche Rudolf Stämpfli. Il fait référence aux automates à boissons et à snacks dont seront équipées les nouvelles rames commandées pour les grandes lignes. On peut aussi évoquer le wifi, que les CFF ne jugent pas nécessaire d'offrir sur leurs trains. ■