

«La procédure a avantage les CFF»

TRANSPORTS La compagnie BLS renonce à recourir contre l'octroi de deux concessions de grandes lignes seulement au lieu des cinq demandées. Son directeur porte un regard critique sur l'exercice d'ouverture à la concurrence lancé par la Confédération

La compagnie BLS rêvait d'obtenir cinq concessions en trafic grandes lignes: Bâle-Brigue, Bâle-Interlaken, Berne-Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds, Berne-Bienne et Berne-Olten. C'est la demande qu'elle a adressée à l'Office fédéral des transports (OFT) lorsque celui-ci a décidé de briser le monopole des CFF. Le BLS n'en a obtenu que deux: Berne-Bienne et Berne-Olten. La direction a demandé un délai de réflexion avant de dire si elle acceptait cette offre, moins alléchante, ou non. Elle a annoncé jeudi que, contrairement aux CFF, elle renonçait à recourir et qu'elle exploiterait bien ces deux axes InterRegio à partir de décembre 2019. Les explications de son patron, Bernard Guillelmon.

Pourquoi avez-vous hésité à accepter les deux concessions de grandes

lignes que l'OFT vous attribue? Nous voulions réfléchir à la procédure à suivre. Nous avons reçu de notre conseil d'administration le mandat d'exploiter cinq grandes lignes. Nous devons donc nous en référer à lui. Le conseil d'administration a accepté ces deux concessions.

Deux grandes lignes ou cinq grandes lignes, qu'est-ce que cela change pour le BLS?

Un réseau composé de cinq grandes lignes est raisonnable du point de vue économique. Il assure un revenu suffisant.

Il nous aurait permis d'avoir un certain équilibre entre les liaisons rentables et celles qui, à l'instar de Berne-La Chaux-de-Fonds, sont déficitaires. Les deux concessions que nous avons obtenues sont moins rentables, mais elles nous apporteront tout de même une certaine croissance.

Que va-t-il advenir de la liaison Berne-Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds?

Notre concession arrive à son terme en décembre 2020. Nous allons donc l'exploiter jusqu'à cette date, puis ce sont les CFF qui la reprendront en trafic grandes lignes. Nous regrettons cette déci-



BERNARD
GUILLELMON
DIRECTEUR DE BLS

«Un réseau composé de cinq grandes lignes est raisonnable du point de vue économique. Il assure un revenu suffisant»

sion, car nous avons prolongé la ligne directe au départ de Berne jusqu'à La Chaux-de-Fonds il y a trois ans et avions développé une offre touristique autour d'elle. Nous avons prévu de commander six nouvelles rames Flirt chez Stadler pour assurer ce service. Nous renonçons à cette commande. Quant au matériel roulant

qui circule sur cet axe, il date des années 1970 et partira au rebut.

Allez-vous commander de nouveaux trains pour vos deux concessions grandes lignes? Oui. Nous allons nous équiper de huit trains à deux étages de type Mutz, également chez Stadler. Nous pourrions le faire rapidement, car il s'agit d'activer une option que nous avions prévue dans le cadre d'une précédente commande en 2012.

Néanmoins, vous annoncez aujourd'hui que le fait de n'avoir que deux concessions ne vous permettra pas d'améliorer le service à bord comme vous l'aviez envisagé. A quoi renoncez-vous? Nous visions la présence permanente de personnel à bord, la vente de billets dans le train, le wifi et éventuellement un service à la place. Comme les deux lignes que nous exploiterons seront tout juste rentables, nous renonçons à ces services annexes. Les contrôles se feront de manière sporadique.

Avez-vous le sentiment que l'ouverture à la concurrence telle que vous l'avez appelée de vos vœux est réalisée? Nous sommes satisfaits que ce premier pas soit franchi. Mais nous aurions aimé aller plus loin.

Nous constatons qu'il faut une phase préparatoire plus longue avant d'octroyer une concession à une nouvelle entreprise, car il faut du temps pour acquérir le matériel roulant nécessaire. Pour cette raison, nous n'aurions par exemple pas été prêts à exploiter les liaisons Intercity Bâle-Brigue et Bâle-Interlaken avant 2024 ou 2025. La procédure choisie par l'OFT avantage l'entreprise en place, en l'occurrence les CFF.

Cette ouverture à la concurrence ne serait-elle qu'un exercice alibi? Je ne dirais pas cela, mais je reste critique. Les délais étaient trop courts entre l'appel d'offres et l'entrée en vigueur de la concession pour réaliser une vraie concurrence. Je vois un autre problème. Les CFF se financent auprès de la Confédération grâce à des prêts fédéraux avantageux. Une entreprise comme la nôtre supporte des coûts de capital et de financement du matériel roulant beaucoup plus élevés. Il faudra remédier à cette inégalité de traitement. Nous en discuterons avec l'OFT. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR BERNARD
WUTHRICH, BERNE

@BdWuthrich