

Trois mâles dominants s'affrontent dans la bataille du rail

TRANSPORTS Enjeux stratégiques et guerre des ego, ce que cache l'octroi des concessions pour le réseau ferroviaire longue distance.

FLORENT QUIQUEREZ
florent.quiquerez
@lematindimanche.ch

C'est un dossier explosif, devenu thriller économique. Ses principaux acteurs se connaissent très bien mais ne s'apprécient pas. Il y a Andreas Meyer, patron des CFF et garant du monopole. Puis Bernard Guillelmon, directeur de BLS, le numéro 2 du marché qui veut sa part du gâteau. Enfin Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports (OFT): le juge qui doit trancher mais qui

manquerait d'impartialité dans l'affaire.

L'enjeu porte sur l'exploitation du trafic grandes lignes, dont les concessions échoient à fin 2019. L'OFT veut octroyer deux liaisons à BLS. Un compromis qui ne satisfait ni la compagnie bernoise, qui revendique cinq lignes, ni l'ex-régie fédérale, qui refuse de céder quoi que ce soit.

Malgré plusieurs séances de conciliation, les fronts sont figés. «Il y a deux composantes à ce blocage: les objectifs stratégiques, mais aussi la personnalité des acteurs», confie une

source qui les connaît tous les trois.

Ce «combat de coqs» entre «mâles alpha qui ne s'aiment pas», pour reprendre les termes de la presse allemande, inquiète les syndicats. «On ne peut pas démanteler le service public pour des rivalités personnelles», réagit Giorgio Tuti, président du Syndicat du personnel des transports, qui espère encore une solution qui «permettra à tous de garder la face».

La consultation court jusqu'à mercredi, le 23 mai. Les CFF ont déjà prévenu qu'ils feraient recours si le projet n'était pas modifié.

Photos Marvin Zilm/13photo - Yvain Genevay - Peter Schneider/Anthony Anex/Keystone



Andreas Meyer
La forte tête

Parcours Fils de cheminot, Andreas Meyer est originaire de Bâle-Campagne. Avocat de formation, il fait carrière en Al-

lemagne, où il est cadre dirigeant à la Deutsche Bahn. Il dirige les CFF depuis 2007.

Personnalité «Il est brillant, et dit ce qu'il pense, sans filtre», déclare le sénateur Olivier Français (PLR/VD). Mais cette assurance lui donne un côté arrogant, qui passe mal auprès des politiciens. «Il a l'expérience du marché allemand, où le rapport de force est plus dur, plus frontal», confie un ancien collègue. En dirigeant l'entreprise d'une main de fer, il ne s'est pas fait que des amis, bien qu'il reste très populaire.

Relations Lorsque Andreas Meyer débarque à la tête des CFF, le secteur conduite et exploitation est dirigé par Bernard Guillelmon, également suppléant du directeur de la division infrastructure. Quant à Peter Füglistaler, il est le chef des finances de l'entreprise. Tous deux sont sous les ordres du Bâlois.

Stratégie Andreas Meyer veut à tout prix défendre la situation actuelle. Bien que les deux liaisons octroyées à BLS ne représentent que 2% des parts des grandes lignes, il estime qu'il s'agit de la porte ouverte à une libéralisation qui pourrait à terme amener des entreprises étrangères à lorgner le gâteau suisse. «Certaines lignes sont rentables, d'autres pas, seule une entreprise qui a le monopole peut équilibrer les résultats», explique Roger Nordmann (PS/VD).

Point faible Le ton menaçant d'Andreas Meyer, qui prédit une hausse des prix et une baisse de l'offre si les CFF n'obtiennent pas raison, lui donne une image de mauvais perdant. Sa volonté de faire recours contre le projet de l'OFT passe mal aussi. «Ça revient à s'opposer à une décision stratégique de son propriétaire», prévient Olivier Français.



Bernard Guillelmon
Le Latin rusé

Parcours Originaire de Nyon (VD), Bernard Guillelmon naît à Zurich. Bilingue, il étudie à l'EPFL. Il est à la tête de

BLS depuis 2008, après huit ans passés aux CFF.

Personnalité «C'est un renard», confie un proche. «Il est discret et subtil dans sa manière de mener les affaires et de convaincre», dit de lui Olivier Français. Dans cette guerre, il est David qui s'attaque à Goliath. «Il y a du coup une sympathie pour la volonté d'expansion de BLS», résume un spécialiste des chemins de fer.

Relations Andreas Meyer et Bernard Guillelmon ont tous deux étudié à l'Institut européen d'administration des affaires à Fontainebleau, en France. «La rancœur entre CFF et BLS est historique, mais elle s'est renforcée à cause de leurs ego surdimensionnés», confirme un connaisseur. Fait piquant, c'est l'OFT de Peter Füglistaler qui a encouragé BLS à s'intéresser au trafic grandes lignes. Pour un élu, Bernard Guillelmon est «tombé dans le panneau».

Stratégie BLS ne voit pas pourquoi les CFF devraient être les seuls à exploiter le trafic longue distance - le seul rentable - alors que les autres compagnies doivent se concentrer sur le trafic régional subventionné. BLS voit dans cette stratégie une possibilité de faire grandir l'entreprise et de la rendre plus efficace.

Point faible L'arrivée d'un nouvel acteur inquiète ceux qui craignent une libéralisation du rail. «C'est un essai à petite taille, mais c'est un pas qui va dans la mauvaise direction», critique Roger Nordmann. BLS a beau être numéro 2 en Suisse, il reste un nain vis-à-vis des CFF. L'OFT a d'ailleurs refusé de lui donner davantage de lignes, estimant qu'il y avait trop d'incertitudes. «C'est la grenouille qui gonfle pour être plus grosse que le bœuf», résume un observateur. Or, dans la fable, celle-ci finit par exploser.



Peter Füglistaler
Le bras armé

Parcours Fils de paysan, Peter Füglistaler grandit en Argovie avant d'étudier l'économie à Saint-Gall.

Après une carrière dans

l'administration puis aux CFF, il dirige depuis 2010 l'Office fédéral des transports (OFT).

Personnalité «C'est une personnalité aguerrie qui ne se laisse pas marcher dessus. Alors que les CFF et BLS critiquent ses décisions, il reste droit dans ses bottes», témoigne Olivier Français. «Il a aussi le beau rôle, celui de trancher. Il n'a pas à assumer les responsabilités de ses actes», estime un spécialiste des chemins de fer.

Relations Quand il était aux CFF, il a travaillé sous les ordres d'Andreas Meyer. «Ça ne passait pas entre eux», confie un proche. Aujourd'hui, les rôles sont inversés. En tant que directeur de l'OFT, «c'est lui qui paie et qui décide». «Il ne cédera pas à la pression des CFF», assure un proche.

Stratégie L'objectif de l'OFT est d'instaurer de la concurrence pour améliorer la qualité du réseau. Voilà pour le discours officiel. Un spécialiste du rail voit les choses différemment: «À l'image des empereurs romains, Doris Leuthard a voulu diviser pour mieux régner. En mettant dos à dos BLS et CFF, la ministre des Transports a renforcé le rôle de son office.» Une stratégie qui n'est pas nouvelle, l'acceptation du Fonds d'infrastructure ferroviaire donnait déjà plus de prérogatives à l'OFT. Fini le régime d'exception, les CFF sont désormais logés à la même enseigne que les autres entreprises.

Point faible L'OFT ne s'est pas contenté de donner deux grandes lignes à BLS, il a aussi décidé de limiter le bénéfice des CFF. Et défend ainsi une vision jugée contradictoire en encourageant tout en limitant la concurrence. À noter enfin que la position de Füglistaler est forte tant que Doris Leuthard reste au Conseil fédéral. Or elle a annoncé son départ d'ici à 2019.