

Bernard Guillelmon, le poil à gratter des CFF

TRANSPORTS La compagnie BLS a elle aussi touché des indemnités indues. Et un rapport du Contrôle fédéral des finances pointe la complexité comptable de l'entreprise. Son directeur démissionne

BERNARD WUTHRICH

 @BdWuthrich

La compagnie BLS s'est retrouvée confrontée au même dilemme que CarPostal. D'un côté, les propriétaires exigeaient que l'entreprise dégage un bénéfice ou contribue au résultat positif du groupe auquel il appartient. De l'autre, la loi interdit de déga-ger... des bénéfiques. Le rapport

établi par le consultant PwC, sur demande de BLS, atteste de ce conflit d'intérêts entre les exigences de rentabilité fixées par le conseil d'administration et l'interdiction de faire des bénéfices dans les activités subventionnées.

On connaît les réponses que CarPostal a apportées à ce dilemme. Ces réponses valent à six anciens responsables d'être poursuivis en justice pour escroquerie. De son côté, le directeur de BLS, Bernard Guillelmon, a reconnu le 28 février que la compagnie bernoise n'avait pas en compte les recettes provenant de la vente d'abonnements demi-tarif

dans la zone Libero. Elle a surévalué les coûts et sous-estimé les recettes et avait donc reçu des indemnités trop élevées entre 2011 et 2019. La compagnie s'est engagée à rembourser 43 millions de francs de subventions.

Les investigations de PwC ont démontré que la direction de BLS savait depuis 2017 que les recettes de ces abonnements demi-tarif n'avaient pas été incluses dans le budget. Après la publication d'un deuxième rapport, rédigé par le Contrôle fédéral des finances (CDF), qui démontre la complexité et l'opacité de la comptabilité interne de BLS,

Bernard Guillelmon a annoncé vendredi qu'il quittait son poste, qu'il occupait depuis 2008.

Il a contesté l'hégémonie des CFF

Durant ces douze années, ce Vaudois d'origine de 54 ans, parfaitement bilingue, aura contribué à modifier le paysage ferroviaire helvétique. Il ne s'est pas contenté de poursuivre la stratégie menée depuis le début des années 2000, qui voulait que les CFF soient maîtres et seigneurs dans le trafic grandes lignes et que la compagnie BLS se concentre sur l'exploitation du RER bernois.

Sous sa houlette, ce réseau régio-

nal s'est étendu sur les cantons voisins. Surtout, avec, il faut le souligner, la complicité de l'Office fédéral des transports (OFT), le BLS s'est mis à contester l'hégémonie des CFF. Bernard Guillelmon a remis en question le rôle joué par les CFF dans la gestion des horaires, des sillons et de la billetterie. Puis il a revendiqué l'octroi de cinq grandes lignes, pour finalement en obtenir deux: Berne-Bienne et Bienne-Olten.

A l'heure où le Vaudois a décidé de remettre les clés de la compagnie BLS, il ne faut pas perdre de vue l'influence qu'il a exercée pour réorganiser les transports publics en Suisse. Vis-à-vis des

CFF, Bernard Guillelmon a clairement été le poil à gratter du marché du rail.

Plaque tournante sous contrôle

Il serait sans doute regrettable pour le secteur des transports que, parce qu'elle a elle aussi été prise la main dans le sac, la compagnie BLS se recroqueville sur ses activités régionales et les deux grandes lignes qu'on a bien voulu lui attribuer. Les CFF doivent, bien entendu, rester la plaque tournante des transports publics. Mais il est bénéfique pour tous, collectivités publiques et usagers, qu'elle soit un tant soit peu « challengée » par d'autres acteurs. ■