

«Nos petites compagnies ferroviaires sont condamnées à se regrouper pour survivre»

Transports Alors que la première fusion de trois entreprises – Travys, LEB et MBC – tourne mal, la conseillère d'État Nuria Gorrite défend sa politique de rapprochement.

L'usager ne devait même pas s'en rendre compte: la fusion de trois premières compagnies de transports vaudoises, Travys, le LEB et les MBC, en une seule holding ne concernant que les domaines transversaux. Raté. Le retrait avec fracas des autorités du Nord vaudois, la semaine passée, qui estiment leur région marginalisée au sein de la direction, questionne le rapprochement de nos «petits trains», une priorité cantonale. Interview de la conseillère d'État Nuria Gorrite.



Stéphanie Meylan/Keystone

Nuria Gorrite estime la fusion des compagnies indispensable.

Reprenons depuis le début.

Fusionner nos lignes de trains, c'était vraiment indispensable?

C'est indispensable. Pour l'Office fédéral des transports (OFT), le canton de Vaud, avec ses dix compagnies, est atypique en Suisse. Pour attribuer des financements, l'OFT exige maintenant une certaine taille critique, une professionnalisation de l'entreprise et de ses conseils d'administration. Et on peut le comprendre vu l'évolution du secteur: le volume financier des projets et leur complexité sont devenus énormes.

Pour la gare de Lausanne, mais pour une ligne locale...

Nous ne parlons pas d'une ligne, mais de trois compagnies qui vont regrouper 700 collaborateurs. Et les enjeux sont là: on va vers un remplacement des flottes et leur décarbonation, une digitalisation, le renforcement de la lutte contre la cybercriminalité, le développement de l'offre ou l'acquisition de nouveau matériel. Tout cela est très exigeant pour de petites entreprises.

Concrètement?

L'exemple du LEB est emblématique: seule sa reprise opérationnelle par les TL a permis d'obtenir les financements fédéraux qu'il fallait pour réaliser le tunnel sous l'avenue d'Échallens.

Et vous là-dedans?

Je suis favorable à une holding qui a du sens sur le plan straté-

gique et sur la gouvernance. Il y a une intelligence à mutualiser des compétences transversales, à attirer des spécialistes et à renforcer le développement de l'offre tout en conservant des filiales locales. C'est important pour pouvoir continuer à servir les usagers toujours plus nombreux sur ces lignes.

Vous voulez une seule compagnie pour le canton?

Personne ne nie que les TPF, BLS ou les TPN sont des entreprises très puissantes, et elles sont le résultat de fusions qui ont bien marché. Mais pour chez nous, je n'y crois pas une seule seconde. Je crois en des tailles critiques qui assurent la survie des compagnies. Parce que nous parlons de petites entreprises qui exploitent en fait des grandes lignes. Elles sont condamnées à se regrouper pour assurer leur survie à long terme.

Leur survie?

La Confédération, dans ses mesures d'économie, redéfinit le financement du transport régional. Si des entreprises ne sont pas capables d'augmenter leur taux de couverture, il y a un risque, in fine, de baisse de l'offre. Il faut anticiper un paysage qui se transforme.

Rappelons que le Canton est actionnaire de toutes ces boîtes.

Ailleurs en Europe, on se serait posé moins de questions...

On ne décrète pas brutalement le changement par le haut. Il faut que les gens aient envie de se lancer dans des processus aussi lourds. En l'occurrence, la concession du LEB avec les TL arrive à échéance. Ils se sont rapprochés des MBC, puis de Travys, qui a hésité, mais tout le monde a vu qu'il y avait une stratégie de développement commun à terme.

Mais là, le retrait d'Yverdon menace l'avenir même de la holding, non?

Le dialogue se poursuit de manière constructive. La Confédération, le Canton et la Ville ont signé une convention qui prévoit, entre autres, le nombre d'administrateurs de Movodis à parts égales entre les trois entreprises ainsi que le siège à Yverdon. Si Yverdon devait se retirer, la fusion entre le LEB et les MBC va se poursuivre, mais la convention sera caduque, voilà tout. Mais je reste confiante sur la suite.

Vous pouvez comprendre que des régions périphériques ont peur de perdre le contrôle de leur compagnie, non?

Il y a des enseignements à tirer. Nous avons identifié ce fort attachement. D'où le fait que des équilibres ont été recherchés. Mais cet attachement à une offre régionale implique également la recherche des meilleures solutions pour garantir son avenir...

On rappelle que le Nord vaudois dit être minorisé dans la direction et a peur de ne plus pouvoir défendre ses lignes. Légitime selon vous?

Nous nous sommes engagés pour que le siège administratif de la société, avec une centaine d'emplois, des transferts de compétences et un vrai projet industriel, soit créé à Yverdon parce que cela fait sens d'y renforcer l'ADN ferroviaire du Nord vaudois.

Quant au conseil d'administration, là où se définit la stratégie

d'action de la compagnie, la région est représentée par trois administrateurs: deux issus de Travys et le représentant de l'État de Vaud, qui est Pascal Broulis.

À leurs côtés, deux autres professionnels, afin de répondre aux exigences de l'OFT, qui sont claires. Leur recrutement a été fixé par les administrateurs.

Vous parlez de l'administration, pas de la direction, d'où Travys est absent.

Il restait trois postes encore ouverts et ils viennent, à ma connaissance, d'être attribués à des personnes issues de Travys. Les recrutements de la direction de Movodis ont été menés sur des critères de compétences par un cabinet professionnel choisi collégialement. Il serait très mauvais que le politique s'en mêle. On ne doit pas confondre ceux qui commandent l'offre et ceux qui la pilotent.

Mais c'est à vous d'assurer que chaque ligne soit traitée de manière équitable, non? Ce sont sur ces tracés que le Canton va se développer désormais.

C'est la responsabilité des pouvoirs publics. Pour ce qui est du canton de Vaud, je me suis par exemple battue, et avec succès, pour que le RER aille jusqu'à Grandson et pour que les ateliers mécaniques restent à Yverdon... Aujourd'hui notre responsabilité est de préparer l'avenir pour éviter qu'un jour, le retrait de la Confédération ne mette nos compagnies vaudoises en difficulté.

Vous pouvez assurer qu'il y aura encore des trains à Sainte-Croix, avec des cadences, du personnel et des élus au contrôle?

Je me répète. Tout le sens de ce rapprochement en cours, c'est de renforcer nos compagnies afin de continuer à pouvoir assurer les prestations sur la durée.

Erwan Le Bec