

Toute reproduction, même partielle est interdite

Interview Daniel Schafer Directeur de BLS AG

« Une prédiction plus affinée des recettes permettrait de moins solliciter le subventionnement public »

L'entreprise ferroviaire suisse BLS est active sur plusieurs segments du transport national et international. Développement, optimisation des coûts et renforcement des infrastructures : Daniel Schafer fait le point sur la stratégie du groupe qu'il dirige.

*Propos recueillis
par Sylvain Meillasson*

Sur quels segments de la mobilité le BLS est-il actif en Suisse et à l'international ?

Nous avons des services de bus dans l'Emmental ainsi que de bateau sur les lacs de Thoune et de Brienz. Pour le ferroviaire, nous entretenons 430 km de lignes, soit

« Le but pour nous est de toujours parvenir à dégager des synergies avec l'exploitation du RER de Berne. Du reste, notre actionnaire majoritaire – le canton de Berne – nous autorise des activités annexes qu'à cette condition. »

650 km de voies. Nous produisons des trains de voyageurs pour les S-Bahn – ou RER – de Berne et Lucerne, ainsi que sur des liaisons régionales R, régionales express RE avec une incursion en Italie et interrégionaux IR. Nous mettons en œuvre les navettes autos entre

Kandersteg, dans le canton de Berne, Goppenstein, dans le Valais, voire Iselle, en Italie, et sommes actifs sur les trafics marchandises de trains entiers, d'import-export en Suisse et de transit à l'international.

Par rapport au trafic voyageurs en Suisse, comment est définie votre activité et quelles missions assurez-vous à ce jour ?

Le BLS a longtemps eu une activité grandes lignes, parfois même internationale. En 2004 est passé un accord, selon lequel le BLS se concentre sur l'exploitation du RER de Berne alors que les CFF reprennent les grandes lignes. La situation change en 2018 avec un intérêt affiché par le BLS pour le trafic grandes lignes et une confrontation directe avec les CFF. Pour sortir de cette impasse, les

autorités compétentes décident de nous confier les IR Berne - Bienne, Berne - La Chaux-de-Fonds et Berne - Olten. Saisies par un parlementaire, elles préciseront ensuite que le renouvellement de la concession grandes lignes en 2029, s'effectuera dans le cadre d'une concession unique attribuée aux CFF, qui seront néanmoins

tenus de coopérer avec le BLS et le SOB. Cette orientation est très concrète – nous produirons les IR Bienne - Bâle à partir de l'horaire 2026 –, mais des discussions avec les CFF ont cours afin d'affiner ce nouvel accord. En fait, il s'agit d'optimiser, en prenant en compte les différen-



tes variantes possibles, le système de transport existant. Le but pour nous est de toujours parvenir à dégager des synergies avec l'exploitation du RER de Berne. Du reste, notre actionnaire majoritaire – le canton de Berne – nous autorise des activités annexes qu'à cette condition. Cela suppose l'acquisition de nouvelles rames Mika. Nous produisons les IR "à nos coûts et à nos risques", alors que le SOB répercute ses coûts auprès des CFF. Pour le trafic R et RE, les prestations nous sont commandées par les cantons et la Confédération. Ces commanditaires exercent de plus en plus une réelle pression afin que la compensation des coûts non couverts par les recettes diminue, ce qui nous

oblige de produire de manière plus efficiente. Mais cela n'est pas toujours possible du fait de contraintes d'exploitation, comme à Berne où l'utilisation maximale de la gare ne permet pas de faire stationner en gare une rame entre deux missions, ce qui entraîne des manœuvres et des renchérissements. C'est par rapport à ce genre de problématique que je vois une première application pertinente pour l'ATO [Ndlr : *Automatic train operation*]. Cela étant, il y a un autre sujet avec la manière dont nous sommes rémunérés, dont le principe de bonus-malus, et qui pousse les entreprises à établir des budgets "défensifs" plutôt que réalistes. Une prédiction plus affinée des recettes permettrait de moins solliciter le subventionnement public. Il n'en reste pas moins que la contribution de la Confédération ne doit pas descendre en dessous des 50 %. Sans cet apport, il ne sera plus possible de satisfaire à l'obligation de services attendus par une majorité de la population.

Comment évolue la demande et qui sont vos clients ?

Les personnes utilisant nos trains

« Nous ne sommes pas positionnés sur le wagon isolé qui est subventionné et qui relève de CFF Cargo. Nous pensons que ce type de trafic à un futur en Suisse mais que cela requiert une autre approche ».

quotidiennement pour aller travailler sont en partie moins nombreuses. Depuis la COVID-19, elles télétravaillent, mais elles se déplacent toujours pour assister à des réunions. La clientèle loisirs nous intéresse particulièrement : elle voyage pendant les heures creuses, les weekends, les vacances, bref

durant des périodes où la capacité de nos trains serait autrement moins utilisée. Nous menons des campagnes – mais de manière très encadrée car nous sommes une activité subventionnée – pour in-

« Nous menons des campagnes – mais de manière très encadrée car nous sommes une activité subventionnée – pour inciter les populations à utiliser les transports publics aussi pour aller au ski et à des spectacles, ou encore assister à des matchs de hockey au niveau régional, voire national. »

citer les populations à utiliser les transports publics aussi pour aller au ski et à des spectacles, ou encore assister à des matchs de hockey au niveau régional, voire national. Nous réfléchissons à l'amélioration de l'accessibilité de l'Oberland depuis la Haute-Argovie et la région de Bienne en mettant en œuvre des trains directs, sans impasse à Berne, l'hiver et l'été durant les weekends. Nous travaillons aussi avec des partenaires à l'instauration d'une liaison par câble entre la gare de Kandersteg et un domaine skiable en altitude. Pour sa part, la clientèle internationale arrive généralement depuis les aéroports, donc *via* les trains grandes lignes des CFF, et n'emprunte nos trains, hors GoldenPass Express, que de manière très locale.

Quelles sont vos activités fret en Suisse ?

Nous produisons toujours des trains complets en Suisse, mais nous sommes sélectifs. Il faut qu'un trafic nous permette d'opti-

miser notre système de production. Nous sommes actifs aussi sur le trafic d'import-export, *alias* « Bimpex » [ndlr : en Allemand], avec notamment la desserte de sites Nespresso à Avenches et Ro-

mont. Pour des raisons politiques assumées, nous ne sommes pas positionnés sur le wagon isolé qui est subventionné et qui relève de CFF Cargo. Nous pensons que ce type de trafic à un futur en Suisse mais que cela requiert une autre approche que celle actuellement en vigueur.

Quid du financement de votre infrastructure et de vos projets ?

C'est un domaine où l'influence de la Confédération est cruciale. Les Conventions de prestations, basées sur l'offre et signées par périodes de quatre ans avec l'Office fédéral des transports [Ndlr : l'OFT], sont l'élément central. Elles portent sur les coûts non couverts, en lien avec l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure ou encore avec la conversion des gares aux normes L-Hand [Ndlr : « loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées »]. Les coûts couverts le sont *via* les sillons payés par les circulations en accès libre, la plus grande contribution découlant de l'activité grandes lignes. Nous sommes satisfaits de la convention qui vient d'entrer en application. Notre grand projet concerne le tunnel de base du Lötschberg qui, en service depuis 2007 et sur un tiers à deux tubes et deux voies,

doit être renforcé afin de répondre aux besoins actuels et futurs. Il y avait deux projets [Ndlr : construction partielle à environ 1,2 milliard d'euros ou complète à deux milliards avec un démarrage des travaux en 2027-28 pour une mise en service 2035], l'option finalement retenue – la construction complète – devant être financée par le FIF – Fonds d'infrastructure ferroviaire. J'ai, en tant que chef du BLS et président de la commission Infrastructure de l'Union des transports publics – UTP –, des inquiétudes quant à ce dispositif qui est à la fois unique et essentiel mais qui est à l'épreuve d'un trop grand nombre de projets ne tenant pas assez compte des aspects exploitation et entretien de l'existant. Il nous faut réinstaurer un équilibre en procédant, comme l'a proposé le conseiller fédéral Albert Rösti, à une évaluation de tout ce qui est demandé à la Confédération.

Que pouvez-vous nous dire de votre expérience du trafic voyageurs à l'international ?
Il s'agit des trafics de et vers Domodossola, en Italie, dans la région du Piémont – plus précisément, les liaisons RE1 Berne -

Domodossola et RE2 Viège - Domodossola. Notre succès repose d'abord sur le trafic des frontaliers italiens principalement en direction de Brigue et de Viège, que nous avons pris soin de ne pas "laisser tomber" pendant la pandémie. Nous avons aussi des touristes depuis l'Italie avec l'offre *Trenino verde delle alpi* en direction du Lötschental et du lac de Thoune. Nous avons, dans le sens inverse, des Suisses intéressés par le tourisme d'achat et la gastronomie italienne. L'infrastructure est internationale – CFF jusqu'à Iselle et RFI [Ndlr : *Rete ferroviaria italiana*] au-delà – et son exploitation est compliquée. Par exemple, le dispositif anti-incendie sera obligatoire en 2028-29 et nous devons retirer les Nina [Ndlr : automotrices RABe 525] engagées sur les RE2. Maintenant, nous discutons de projets, notamment avec la région Piémont, afin d'amé-

liorer l'offre en direction de Stresa sur le lac Majeur, de l'aéroport international de Malpensa ou encore du Grand Milan. Il nous faudra arriver à articuler les systèmes de financement suisse et italien et commander de nouvelles rames [Ndlr : l'offre initiale de Stadler pour les automotrices Mika comportait une option bicourant qui n'a pas été utilisée]. Nos interlocuteurs transalpins fixeront le curseur entre complémentarité et concurrence vis-à-vis de Trenord ou de Tilo. De manière générale, je dirais que le trafic régional transfrontalier constitue dans certains cas, par exemple, dans les régions lémanique et bâloise, une opportunité, mais que cela n'est pas toujours avéré. Plus spécifiquement, nous préparons avec l'IR56 notre arrivée dans le canton du Jura, mais savons d'ores et déjà que l'offre dans l'Arc jurassien est très fragmentée [Ndlr : de nom-

« Nous discutons de projets, notamment avec la région Piémont [...]. Il nous faudra arriver à articuler les systèmes de financement suisse et italien et commander de nouvelles rames ».



breux opérateurs sont en présence] et que cette redondance au niveau des ressources mobilisées nuit aux performances du système ferroviaire. La fragmentation est chez nous historique. Elle a des vertus – la diversité favorise parfois l'innovation, y compris dans le domaine de la traction –, mais elle

« Nous nous sommes complètement remis de notre rupture avec DB Cargo. La participation de 45 % de Rail Logistics Europe dans BLS Cargo permet d'étroites collaborations en Allemagne, et plus encore en Italie, où des mécaniciens Captrain conduisent nos locomotives au-delà de Domodossola. »

est depuis longtemps atténuée avec les premières bases d'un système tarifaire commun dès 1857. Donc, sans renoncer au développement de mon entreprise et sans omettre d'observer ce qui se passe en France voisine, l'objectif premier est d'être en mesure collectivement de gagner des clients face à route, grâce à une offre attractive, ce qui requiert préalablement des efforts d'optimisation côté suisse.

Comment se présente votre activité fret à l'international ?

Notre activité centrale concerne le transit entre les ports de la mer du Nord – Rotterdam, Anvers, Zeebruges – et l'Italie, ainsi que, plus secondairement, entre la Belgique et la Pologne. La production est assurée par BLS Cargo *via* ses filiales en Allemagne, ainsi qu'en Italie, et par Crossrail Benelux en Belgique, ainsi qu'au Pays Bas. Créée à l'époque par le Regio Mittelrand, cette entreprise nous appartient aujourd'hui. Nous nous sommes complètement remis de notre rupture avec DB Cargo. La participation de 45 % de Rail Logistics Europe [Ndlr : groupe SNCF] dans BLS Cargo permet

d'étroites collaborations en Allemagne, et plus encore en Italie, où des mécaniciens Captrain [Ndlr : filiale de Rail Logistics Europe] conduisent nos locomotives au-delà de Domodossola. Parmi nos clients actifs dans l'intermodal, Hupac, qui transporte conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques

des systèmes de sécurité, nous avons des engins configurés DA-CHINL [Ndlr : Allemagne, Autriche, Suisse, Italie et Pays-Bas], mais nous voudrions aussi des locomotives aptes Belgique, France, Suisse et Italie, éventuellement avec l'Allemagne en plus.

Pouvez-vous développer ?

Notre défi est de parvenir à produire de manière stable, parce qu'un train immobilisé coûte financièrement à BLS Cargo et parce qu'il impacte aussi commercialement les clients. Depuis que je suis en poste [Ndlr : 2021], le transit *via* la rive droite [Ndlr : du Rhin] d'un train *range* Nord - Italie est passé de 11 heures à 15-16 heures. Il y a plusieurs sujets comme la coordination relative aux travaux à l'échelle européenne, la gestion du mur de chantiers ou des aléas de production en Allemagne et la disponibilité de solutions alternatives. Nous allons également utiliser, à terme, la rive gauche du Rhin, comme SBB Cargo International, qui a pour sa part déjà commencé. Une lettre d'intention vient d'être signée par les ministres

préhensibles, constitue un compte très important. Cargo Beamer, avec son offre ouverte aux semi-remorques non appréhensibles, est aussi un client important. En revanche, l'autoroute roulante RALpin, qui achemine des camions complets et leurs chauffeurs, sera arrêtée en 2028.

Notre développement sur les trafics import-export et de transit nous a adressé un certain nombre de défis et nous a conduit à recourir de plus en plus à des locomotives interopérables, voire pour certaines, comme les TRAXX BR 187, avec une capacité *last miles*. Nous suivons de près l'arrivée de nouvelles plateformes, comme l'Euro 9000 qui fait

beaucoup de choses très bien mais qui ne cadre pas, en l'état, avec la totalité de nos besoins ou orientations y compris à cause de son puissant groupe thermique. Nous sommes plutôt intéressés par une capacité à évoluer sous caténaire ou avec des batteries. Au niveau

« Nous allons également utiliser, à terme, la rive gauche du Rhin, comme SBB Cargo International, qui a pour sa part déjà commencé. Une lettre d'intention vient d'être signée par les ministres français et suisse des Transports. »

français et suisse des Transports [Ndlr : portant *in fine* sur la mise au P400 des tunnels vosgiens au nord de Strasbourg]. De notre côté, nous discutons déjà avec Rail Logistics Europe et Captrain France d'une solution adossée à Sibelit. ■