



« Le système de billetterie en ligne est très prometteur selon moi, car il permet des coopérations avec des prestataires touristiques en Valais »: Urs Hochuli, dans son bureau.

Ça, je ne peux pas vous le dire.

■ Une collaboration avec les CFF serait-elle imaginable?

Le BLS n'exclut certainement pas des solutions constructives. Mais il est beaucoup trop tôt pour penser à de tels modèles. Et ce ne sont pas les entreprises qui décident de telles coopérations mais bien le mandant, dans ce cas-ci la Confédération.

■ En mars 2013, le BLS a annoncé qu'il allait reprendre le transport voitures entre Brigue et Iselle, exploité aujourd'hui par les CFF. Pourquoi?

Nous proposons déjà, en saison, des trains autos entre Kandersteg et Iselle, en plus du transport voitures au Lötschberg. Nous sommes de loin le plus grand transporteur voitures en Suisse et nous avons le plus grand savoir-faire dans ce domaine, ainsi que la plupart des ressources. Si le transport voitures nous est confié lorsque la concession des CFF s'arrêtera fin 2017, nous pourrions, grâce à des synergies – en utilisant encore plus efficacement notre matériel roulant – offrir une offre

deux fois meilleure qu'aujourd'hui, et nettement meilleur marché pour le canton du Valais qui est notre client. Aujourd'hui, le train-voitures roule toutes les deux heures entre Brigue et Iselle. Nous pourrions rouler toutes les heures, sans devoir acquérir du matériel roulant supplémentaire. Le projet du BLS au Simplon veut également améliorer le trafic voyageurs régional avec des trains modernes circulant toutes les heures entre Berne-Brigue et Domodossola. Aujourd'hui, entre Brigue et Domodossola, il n'y a que quatre trains régionaux par jour en semaine, encore moins le week-end.

■ Même question qu'auparavant: une coopération avec les CFF est-elle une option possible?

Proposer une coopération n'est pas de notre compétence. Ce sont les mandants qui doivent le vouloir. Les villes de Brigue et Domodossola ne sont pas satisfaites de l'offre actuelle. C'est à leur initiative que les régions de l'UE ont demandé des moyens, dans le cadre des projets «Interreg», moyens qui leur ont été pro-

mis. En tant qu'entreprise ferroviaire, nous avons fait notre job, en présentant une offre ayant des effets positifs pour la région et la population.

■ Comment votre secteur du transport voitures a-t-il évolué en 2014 et comment percevez-vous l'avenir?

En 2014, le tourisme valaisan

a stagné, mais il n'y a pas eu de recul. Comme 75 % de notre clientèle sont des touristes, notre nombre de transports a également stagné. Nous avons adapté les tarifs en décembre, en accord avec le surveillant des prix, afin de ne plus connaître de perte en 2015. Nous avons introduit une billetterie online, à laquelle je crois fer-

mement, car cela nous permet des coopérations avec des prestataires touristiques valaisans comme les hôtels, le «Seilpark Fiesch», Lauchernalp, la région d'Aletsch, etc. Nous nous faisons de la pub l'un pour l'autre, offrons des rabais, et organisons des campagnes de publicité communes. **Markus Fischer/Hes**

Le transport de voitures dépend beaucoup du tourisme en Valais

En 2012, le BLS a transporté 1,253 millions de voitures avec 40342 trains, entre Kandersteg et Goppenstein ainsi qu'entre Kandersteg et Iselle (Italie). Cela représente 2,3 % de moins qu'en 2011. Ce recul s'explique, selon le BLS, par la diminution du tourisme en Valais et des fermetures de route en raison de danger d'avalanches. Le transport de voitures au BLS, secteur non subventionné, a connu une perte de 1,62 million de francs en 2012.

En 2013, le BLS a réduit ses trains-voitures à 36266. Les kilomètres par train ont diminué de 10 %, ce qui a permis des économies internes à la production ferroviaire, surtout en ce qui concerne l'entretien du matériel roulant et le per-

sonnel des locomotives. D'autre part, les coûts des sillons et des locations de locomotives ont augmenté. C'est pourquoi le total des dépenses n'a diminué que de 0,3 million de francs. Le nombre de véhicules transportés a certes pu être maintenu (1,26 million + 0,1 %), mais des promotions ont été proposées et «le recul de la demande du côté des touristes, qui paient les prix les plus élevés, a entraîné une baisse importante des recettes par véhicule transporté (-4,3 %)», écrit le BLS dans son rapport 2013. Le résultat du chargement-voitures au BLS est ainsi passé, en 2013, à -2,2 millions de francs. «Les mesures prises pour augmenter la productivité et réduire les coûts seront poursuivies

mais on arrive au maximum», explique l'entreprise dans son rapport d'activité 2013. «L'utilisation devrait être encore optimisée vu l'amélioration continue des offres. Il faut aussi prendre des mesures pour augmenter les recettes ces prochaines années.»

En 2014, le BLS s'est mis d'accord sur une augmentation de prix avec le surveillant des prix, augmentation en vigueur depuis le changement d'horaires. Le BLS offre désormais deux nouveaux trains «de nuit» (départ de Goppenstein à 0.20 et de Kandersteg à 0.50), ainsi que des billets meilleur marché vendus en ligne. Des rabais sont également possibles pour les hauts lieux du tourisme valaisans. **Fi/Hes**