

**OPUS ONE CÉLÈBRE SES 20 ANS. HISTOIRE D'UNE SOCIÉTÉ QUI CARTONNE**  
**Vaud, page 24**



**LE NYON-SAINT-CERGUE VA CONSTRUIRE UN DÉPÔT SUR LE TERRAIN DE PALÉO**  
**La Côte, page 30**



# Vaud & régions

**Vaud  
 Lausanne & région  
 Riviera-Chablais  
 Nord vaudois-Broye  
 La Côte**

**Nouvelles rames**

# Stadler, et non pas Bombardier, modernisera nos petits trains

**Quatre compagnies régionales préfèrent la firme thurgovienne à sa concurrente vaudoise. Le Conseil d'Etat obtient des compensations**

**Daniel Audéat**

Dans le canton de Vaud tout du moins, jamais Conseil d'Etat n'aura été aussi pugnace en matière de politique économique. Ces dix-huit derniers mois, on a vu ce gouvernement s'opposer avec succès à la fermeture de l'usine nyonnaise de Novartis, soutenir la reconversion des chaînes de production de Bobst, ou encore contribuer à sauver ce qui pouvait l'être des ex-IRL (Imprimeries Réunies Lausanne). Et, maintenant, le voici qui se démène pour protéger les ateliers de construction de matériel ferroviaire qu'exploite à Villeneuve la multinationale Bombardier. Ce géant industriel canadien a repris en 1998 l'entreprise Vevey Technologies, elle-même ultime descendante des historiques Ateliers de constructions mécaniques de Vevey.

**Contrat à 231 millions**

La sollicitude du gouvernement cantonal découle du revers pour la fabrique de Villeneuve qui a été annoncé hier. Ce n'est pas à elle, mais à Stadler Busnang AG, son concurrent thurgovien, qu'a été accordé un contrat estimé à 231,5 millions de francs (dont 80,1 millions en options). Il porte sur la construction de 24 rames ferroviaires (dont 7 en option). «Toute la procédure de sélection a été menée dans le plus strict respect de la loi vaudoise sur les marchés publics», a assuré hier lors d'une conférence de presse Michel Pernet, directeur du Morges-Bière-Cossonay (MBC, ex-Bière-Apples-Morges).

Pour lancer en août 2012 un appel d'offres groupé, sa compagnie s'était alliée à trois autres: Travys (Transports Vallée de Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix), MOB GoldenPass (Montreux-Oberland Bernois) et TPF (Transports publics fribourgeois, ex-Gruyère-Fribourg-Morat).

**Le projet Metrixx**

«L'objectif était de parvenir à proposer un marché suffisamment intéressant pour éviter de ne se voir proposer qu'une seule offre», a expliqué hier Vincent Ducrot, directeur des TPF. C'est que le matériel



**Les Transports publics fribourgeois (TPF) commandent six rames pour renforcer le réseau RER de leur canton. DR**



**Les Transports Morges-Bière-Cossonay (MBC) commandent quatre rames pour assurer la cadence à la demi-heure. DR**



**Le Montreux-Oberland Bernois (MOB) commande quatre rames dans le cadre du projet de liaison Montreux-Interlaken. DR**



**Les Transports Vallée de Joux - Yverdon - Sainte-Croix (Travys) commandent trois rames pour la cadence à la demi-heure. DR**

ferroviaire à renouveler circule sur des voies à écartement métrique (un mètre, contre 1,435 m pour la «voie normale» des CFF) qui n'existe guère qu'en Suisse. Champion du domaine, Stadler se retrouve ainsi en position de quasi-monopole national. Entre autres parce que Bombardier a délaissé ce marché il y a une bonne dizaine d'années. Mais, dans la perspective d'une commande ferme de 17 rames (soit 44 voitures), la direction de la fabrique de Villeneuve a demandé à ses ingénieurs de développer un produit original qui a pris le nom de «projet Metrixx».

**Déception houleuse**

Face au savoir-faire éprouvé de Stadler dans le domaine, Bombardier n'a pourtant pas réussi à faire la différence. Michel Pernet reprend: «L'appel public fixait quatre familles de critères relatifs aux qualités techniques, au prix, aux délais et aux capacités organisationnelles. A chaque fois, l'offre de Stadler est arrivée en tête.»

Les directeurs des quatre compagnies ont donc fait leur choix sans qu'il y ait à discuter. Des discussions, il y a en a pourtant eu au début de février, lorsque cette adjudication a été annoncée aux conseils d'administration. Les représentants des Communes et du Canton de Vaud n'ont pas caché leur déception. Hier, cette déconvenue était encore suffisamment vive pour que deux conseillers d'Etat - la socialiste Nuria Gorrite, en charge des Infrastructures, et le libéral-radical Philippe Leuba, en charge de l'Economie - la répètent lors d'une conférence de presse qui a suivi celles des quatre compagnies régionales.

**40 millions en contrepartie**

Mais, dans l'intervalle, les deux magistrats étaient allés à la rencontre de Peter Spuhler, big boss du Stadler Rail Group, qui est aussi une figure fameuse de l'UDC. A résulté «un contrat» par lequel «Stadler s'est engagée à augmenter massivement les commandes à des sous-traitants vaudois sur les huit prochaines années. L'objectif est fixé à hauteur de 40 millions», a révélé hier Philippe Leuba. Le plus beau, c'est que 10 de ces 40 millions iront à Bombardier.

Cela aidera l'usine de Villeneuve à traverser la période de chômage technique qu'elle endure avant de pouvoir commencer à produire les 59 trains à deux étages qui lui ont été commandés à la fin de l'an dernier par les CFF. Bombardier avait alors emporté au détriment de Stadler ce «contrat du siècle» devisé à 1,9 milliard. La route tourne, diront-ils.

**Soutien cantonal**

**Perspective** Le contrat que Bombardier a obtenu en décembre des CFF assure du travail pendant dix-sept ans aux ateliers de Villeneuve. La production ne devrait pourtant pas commencer avant l'an prochain.

**Transition** Pour viter des licenciements, le Canton participe au financement du changement technique qui touche une soixantaine des 200 collaborateurs de Villeneuve.

**Investissements** Bombardier engagera 20 millions Villeneuve pour tre en mesure de livrer leurs trains aux CFF. Le Canton cofinancera une partie de cet investissement et accordera des crédits de formation pour le personnel technique.

## Le bon moment pour être bon prince

● Grand patron de Stadler, Peter Spuhler apparaît dans le rôle du bon prince en promettant pour 10 millions de travaux en sous-traitance à Bombardier. Au total, l'entreprise thurgovienne garantit à l'industrie vaudoise un retour sur investissements de 40 millions de francs entre 2013 et 2020. Appréciation de Philippe Leuba, ministre de l'Economie cantonale: «C'est environ quinze fois plus en regard de la situation actuelle, où le canton de Vaud n'est que faiblement représenté parmi les sous-traitants suisses de Stadler.»

Au-delà de la magnanimité, de nouvelles perspectives

contribuent sans doute aux bonnes relations que Peter Spuhler se soucie d'entretenir avec le gouvernement vaudois. Comme cela s'est beaucoup dit ces dernières années, le canton a pris du retard dans le développement de ses infrastructures de transports. Un retard qu'il faut désormais rattraper.

D'ici à l'été, le Conseil d'Etat ne demandera donc pas seulement à son Grand Conseil d'approuver la part des investissements du MCB, de Travys et du MOB qui lui reviennent, soit environ 95 millions de francs. Pour un montant supplémentaire d'environ 200 millions, ce message au parlement intégrera d'autres investissements

régionaux en infrastructures et en achats de matériel roulant, que la ministre Nuria Gorrite n'a pas encore dévoilés.

Et ce n'est qu'un début. Avant la fin de l'année, le Grand Conseil sera encore sollicité pour un renforcement substantiel du réseau RER cantonal. En vue de nouveaux appels d'offres publics, Stadler a donc tout intérêt à se rapprocher de l'industrie vaudoise.

Bombardier Suisse devra opérer un choix stratégique, relève Stéphane Wettstein, son directeur général: persévérer ou non dans sa volonté de reprendre pied sur le marché de la voie métrique, qui est aussi celle de plusieurs réseaux de trams.