

Le passeport à croix blanche se barricade

> Nationalité Le projet de loi du Conseil fédéral a été durci sur de nombreux points
> Les jeunes étrangers pénalisés

«faiseurs de Suisses» et «partisans de naturalisations de masse». Au final, les conditions d'accès au sésame à croix blanche ont été durcies. Les jeunes étrangers en font les frais.

Pour le Conseil fédéral, un étranger devrait pouvoir se naturaliser après huit ans déjà contre douze actuellement. Le National n'en a pas voulu: il a préféré opter pour une période de dix ans. Par contre, et c'est un point qui a été très contesté, malgré cette apparente facilitation, seuls les titulaires d'un permis C (permis d'établissement) pourront désormais prétendre à la nationalité suisse. C'est l'un des points qui avaient suscité le plus de polémique en commission, selon Cesla Amarelle (PS/VD). «15% des naturalisés n'ont aujourd'hui pas de permis C, mais un permis B (permis de séjour) ou F (admission provisoire)», a rappelé la Vaudoise. «Environ 500 personnes avec un permis F obtiennent chaque année la nationalité suisse et 80% ont moins de 25 ans.» Des arguments qui n'ont pas fait mouche.

Autre point important: la décision concernant les jeunes. Les années de séjour des jeunes âgés entre 10 et 20 ans comptent aujourd'hui double. Pour la majorité du National,

ce «privilège» n'a plus de raison d'être. Il a décidé de le supprimer par 103 voix contre 77, contre l'avis du Conseil fédéral. Une décision que la gauche a aussi combattue avec véhémence. Elle a invoqué l'intérêt de naturaliser rapidement les jeunes qui ont suivi leur scolarité en Suisse, pour leur faciliter l'accès aux places d'apprentissage et au marché du travail. Elle n'a été appuyée que

Le nombre de naturalisations est en baisse: 35 000 en 2012, contre 47 000 en 2006

par une minorité du groupe PDC. Hans Fehr (UDC/ZH) n'a pas mâché ses mots. Il a laissé entendre que les jeunes étrangers dans cette catégorie d'âge sont précisément ceux qui «posent le plus de problèmes».

Le but de la révision de la loi sur la nationalité vise à harmoniser les procédures et à ne naturaliser que les personnes bien intégrées. Mais les assemblées communales pourront continuer à se prononcer, mal-

gré les décisions arbitraires qui peuvent en découler, a décidé le National. La nationalité du candidat restera indiquée. La volonté de l'UDC de révéler également sa confession – les musulmans étaient visés – a par contre été balayée, par 127 voix contre 57.

Les critères d'une bonne intégration pour «mériter» la nationalité suisse ont été renforcés et concernent aussi les candidats à une naturalisation facilitée. La capacité de savoir écrire dans une langue nationale doit désormais aussi en faire partie, selon la majorité des députés. Un prétexte discriminatoire pour exclure des personnes de condition modeste, a dénoncé Cesla Amarelle. Outre le respect de l'ordre public et des valeurs de la Constitution, les candidats devront également participer à la vie économique. Et pas uniquement souhaiter y participer. Là encore, la gauche a fait chou blanc en s'érigant contre cette nouvelle restriction.

La question de l'admission provisoire a été longuement thématisée. Si les requérants d'asile qui n'obtiennent pas le statut de réfugié mais néanmoins le droit de rester en Suisse ne pourront plus être natura-

lisés, même ceux qui obtiennent le permis C ne pourront pas faire valoir leurs années avec permis F comme durée de séjour. Au final, le projet de révision a été adopté par 80 voix contre 61 et 40 abstentions. Ces dernières viennent de conseillers nationaux UDC qui auraient souhaité aller encore plus loin, malgré les tours de vis imposés. Le dossier passe au Conseil des Etats. Le camp rose-vert caresse l'espoir de pouvoir l'adoucir après son échec total au National.

Selon les statistiques, 1,7 million d'étrangers séjournaient en Suisse en 2010, soit 22,4% de la population. 740 000 répondaient aux critères de naturalisation mais seuls environ 2% ont franchi le pas. Le passeport suisse est moins prisé: le nombre de demandes est en baisse depuis 2008. En 2012, quelque 35 000 étrangers ont été naturalisés contre 47 000 en 2006. Avant, la tendance était à la hausse: 6000 naturalisations en 1990, contre 30 000 à 40 000 durant la période 2000-2005. Un mouvement qui s'expliquait par des changements législatifs, comme la reconnaissance de la double nationalité ou la suppression de la naturalisation automatique pour les conjoints.

Les naturalisations reculeraient de 16%

D'après les estimations de la Commission fédérale pour les questions de migration (CFM), le projet du Conseil fédéral provoquera un recul de 3500 à 5500 naturalisations par an, une baisse d'environ 10%. Elle serait de près de 16% avec les propositions, plus dures, de la commission préparatoire avalisées mercredi par le National. Ce recul résulte surtout de la restriction de l'accès à la nationalité aux seuls titulaires de permis C (-4900 cas selon la CFM). La commission a évalué que la suppression des années qui comptent double pour les jeunes de 10 et 20 ans concernerait 900 cas par an. La réduction de la durée de séjour exigée de 12 à 10 ans – comme adopté mercredi – générerait, elle, 750 naturalisations supplémentaires. De l'avis de la CFM, la révision de la loi sur la nationalité envoie un signal négatif aux jeunes, aux personnes nécessitant une protection – comme les personnes en admission provisoire – et aux ressortissants d'Etats tiers qui sont bien intégrés et souhaitent se faire naturaliser. **V. de G.**

Vaud vole au secours des emplois ferroviaires

> Rail Bombardier perd un important marché au profit de Stadler. Vaud s'en mêle et obtient des compensations

Dans l'arrière-salle d'un café proche de la gare de Lausanne, en pleine heure de midi, deux conseillers d'Etat vaudois face à la presse. Les modalités inhabituelles de cette convocation posent la dramaturgie du moment. L'attribution d'un important marché ferroviaire romand au thurgovien Stadler Rail, au détriment de Bombardier et de son site de Villeneuve, vient d'être confirmée. Mais le gouvernement cantonal sort de sa manche une carte surprise: il a obtenu du vainqueur la promesse de retombées pour l'économie vaudoise, dont certaines profiteront au perdant lui-même. Le libéral Philippe Leuba, chef du Département de l'économie, et la socialiste Nuria Gorrite, responsable des Transports, semblent incarner en cet instant l'union sacrée pour la place industrielle vaudoise.

Après Novartis, pour son site de Frangins, Bobst pour sa formation des apprentis, ou encore les Imprimeries réunies de Lausanne, la liste des entreprises pour lesquelles l'Etat de Vaud s'engage afin de préserver des emplois s'allonge. Mais cette intervention gouvernementale dans les coulisses d'un marché public constitue du jamais-vu, à l'échelle cantonale du moins. «C'est le dossier

le plus important de nos deux départements depuis plusieurs semaines», assure Philippe Leuba, qui ne peut citer à titre de comparaison que les marchés compensatoires que le Conseil fédéral négocie dans le cadre des commandes d'armement.

Donc, le marché de 231 millions de francs (dont 80 en options) pour la commande groupée de trois compagnies régionales vaudoises et des Transports publics fribourgeois (TPF) est allée à Stadler. Pour autant, Vaud n'est pas resté «des bras croisés». Il a «négocié» avec Peter Spuhler, patron de l'entreprise allemandique et ancien conseiller national (lire ci-dessous) un «objectif» de 40 millions de francs sur huit ans (2013-2020) pour la sous-traitance attribuée aux entreprises vaudoises sur l'ensemble de ses commandes. Cela représente quinze fois plus que les montants actuels, Vaud étant faiblement représenté parmi les sous-traitants de Stadler. Un quart de cet objectif, soit 10 millions, devrait être attribué à Bombardier.

Le gouvernement vaudois n'avait pas fait mystère de sa préférence pour l'offre de ce dernier. Il dit sa déception de voir échapper au canton cette importante commande, alors même que le matériel roulant

La conférence de presse qui a suivi l'annonce de l'attribution du contrat à Stadler Rail. De gauche à droite: Stéphane Wettstein, directeur général de Bombardier Suisse, Ronny van Laere, directeur du site de Villeneuve, et les conseillers d'Etat Philippe Leuba et Nuria Gorrite.

LAUSANNE, 13 MARS 2013



commandé sera dans une large mesure payé par la collectivité publique vaudoise.

Offre moins chère

L'accord conclu mardi avec Stadler permet de mettre de l'huile dans les rouages avant le vote parlementaire sur les engagements financiers. Sans entraîner de surcoût, il allège la pression qui pèse sur le gouvernement du fait que le Chablais s'inquiète pour ses emplois et toute la place industrielle vaudoise pour sa solidité.

L'engagement de Stadler à doper la sous-traitance vaudoise a été

accordé sans contrepartie en vue de futures commandes, ont assuré les ministres. Ils ont salué l'ouverture de Peter Spuhler, qui aurait très bien pu s'en tenir au fait qu'il avait gagné.

Une heure avant l'annonce du gouvernement vaudois, les quatre compagnies regroupées pour la commande de matériel roulant avaient expliqué les raisons de leur choix. A entendre leurs explications, il n'y avait pas photo. Non seulement l'offre thurgovienne est moins chère de 25 millions, mais elle est supérieure pour les trois autres critères.

Les Transports publics fribourgeois (TPF), le Montreux-Oberland

beimois (MOB) et les compagnies Trarvys (Vallée de Joux-Yverdon-Sainte-Croix) et MBC (Morges-Bière-Cossonay) se sont mis à quatre et sur deux cantons – c'est également une première – pour commander quatre lots de 17 rames au total, qui renouvelleront ou augmenteront leur matériel.

Le choix du quatuor n'est pas une surprise, selon un acteur du dossier. Stadler a pu proposer des produits prêts et connus des entreprises de chemin de fer métrique, tandis que Bombardier essaie d'entrer sur ce marché. Le choix des quatre compagnies a été fait le 2 février et avalisé durant le mois par les conseils d'administration. Ces compagnies ont fait état de pressions politiques vaudoises en faveur de Bombardier, qui ont toutefois été trop tardives pour influencer un choix déjà fait.

Dans le rôle plutôt piteux de perdants du jour, les dirigeants de Bombardier Suisse ont confirmé la volonté du groupe canadien d'investir 20 millions dans le site de Villeneuve, auquel, comme le Conseil d'Etat, ils présentent un grand avenir de «place ferroviaire romande». En 2010, Bombardier a remporté, sur Stadler et Siemens, le «contrat du siècle»: 59 trains CFF à deux étages, pour près de 2 milliards de francs et dix-sept ans de travail. Mais la réalisation de cette commande est freinée par des difficultés techniques: la commande pour les CFF a pris deux ans de retard car il a fallu améliorer la résistance des caisses aux hautes pressions, ainsi que l'accessibilité pour les handicapés. A l'heure actuelle, 56 de ses 80 ouvriers, sur un total de 200 collaborateurs, sont au chômage technique. **Yelmarc Roulet**

«C'est un vœu du gouvernement vaudois»

> Patron de Stadler Rail, Peter Spuhler livre ses impressions

L'attribution du mandat à Stadler Rail s'accompagne d'une particularité: le Conseil d'Etat a «approché» l'entreprise pour fixer un «objectif de sous-traitance» de 40 millions pour la période 2013 à 2020 au profit d'entreprises vaudoises, dont 10 millions pour Bombardier. Un connaisseur du dossier juge ce procédé «un peu spécial» et «limite» par rapport à la réglementation sur les marchés publics. Selon les chiffres fournis par

la part attribuée à des fournisseurs vaudois a atteint près de 1 million de francs pour des travaux de soudage, de tôlerie, de pièces moulées en fonte, de transports spéciaux ou encore d'ingénierie numérique. Le volume sous-traité dans le canton de Vaud grimpera à 5 millions par an. Patron de Stadler Rail, Peter Spuhler livre son appréciation. **Le Temps: Quels sont les arguments qui ont fait pencher la balance en faveur de votre projet?** Peter Spuhler: Notre entreprise a une longue expérience en matière de trains métriques, alors que Bombardier était moins présent

Bombardier, je pense pouvoir dire que la nôtre était très attractive.

– Bombardier dispose d'un site dans le canton de Vaud, contrairement à Stadler. Comment avez-vous contourné cet obstacle?

– Les règles des marchés publics disent clairement que l'emplacement géographique ne doit jouer aucun rôle. Néanmoins, notre entreprise a réalisé des projets romands importants, comme des trains pour les TPG ou les rames Flirt du réseau express lémanique. Cela a contribué à faire connaître nos produits en Suisse romande.

– Non. Cet objectif est un vœu du gouvernement vaudois. Nous lui avons donné suite.

– Les négociations ont été difficiles? – Il n'y a pas eu de négociation. Je le répète: c'est un vœu du gouvernement vaudois.

– Vous allez augmenter à 5 millions par an le volume confié à des sous-traitants vaudois, dont Bombardier doit faire partie. Comment allez-vous choisir vos partenaires? – La même règle est valable pour tous: ils doivent être concurrentiels.

– Quand les premières rames seront-

PUBLICITE

KOLLER

Vente à Zurich le 22 mars 2013
Exposition du 9 au 17 mars 2013

EGLON HENRIK VAN DER NEER.
Portrait d'une dame assise à une table avec un luth et une oarition (détail). Vers 1667.



14.03.13 16:13