

16 Economie

Quel avenir pour Bombardier en Suisse?

TRANSPORTS La filiale suisse du groupe canadien va livrer 23 premières rames duplex aux CFF cette année, avec trois ans de retard; 39 autres suivront d'ici à 2020. Elles sont assemblées sur le site de Villeneuve (VD), dont l'avenir dépend de plusieurs facteurs

BERNARD WUTHRICH, BERNE

@BdWuthrich

Le groupe canadien Bombardier rencontre de grandes difficultés financières, qui ont nécessité en 2015 un apport de fonds publics de 1,7 milliard de dollars canadiens. Une réorganisation stratégique et un programme d'économies sont en cours. Pas moins de 7500 postes devraient être supprimés sur le plan international, dont 5000 dans le secteur transport. Dans ce contexte, une polémique a éclaté outre-Atlantique à cause de la rémunération des dirigeants du groupe. Une augmentation de 50% de leur traitement, à 40 millions de dollars canadiens, était prévue. Sous pression, le président du conseil d'administration, Pierre Beaudoin, a annoncé vendredi qu'il y renonçait.

Les difficultés de Bombardier menacent-elles l'atelier vaudois de Villeneuve? La direction suisse se contente de déclarer que l'impact de la restructuration sur l'emploi en Suisse n'est «pas encore clair». Elle précise que le groupe a bien l'intention de conserver ses sites de Villeneuve et de Zurich. Néanmoins, il apparaît que l'avenir de l'usine romande résidera dans la spécialisation de ses activités, soit l'assemblage final des voitures, les tests, les opérations de mise en service et le service après-vente. Seuls trois sites européens construiront des trains: Crespin (France), Hennigsdorf (Allemagne) et Derby (Grande-Bretagne).

Trois ans de retard

En 2014, Bombardier employait 200 collaborateurs à Villeneuve. Aujourd'hui, 700 personnes y travaillent, mais 400 sont des externes au bénéfice d'un contrat de durée limitée et liés à des projets spécifiques tels que l'assemblage des 62 trains à deux étages destinés aux CFF. Cette «commande du siècle» représente un volume financier de 1,9 milliard



Les nouveaux trains à deux étages des CFF seront assemblés à Villeneuve (VD) jusqu'en 2020. (LAURENT GILLIERON/KEYSTONE)

de francs. Elle a connu des rebondissements spectaculaires.

Ces rames sont «très attendues depuis des années», si l'on en croit les déclarations faites par le directeur général des CFF Andreas Meyer lors du Facebook Live du *Temps* en décembre, puis répétées lors de la présentation des résultats 2016 il y a quinze jours. Elles vont enfin arriver. Bombardier a confirmé au *Temps* l'information lâchée à la fin de l'an dernier: 23 rames longues de 100 et 200 mètres seront livrées cette année aux CFF, avec plus de trois ans de retard sur le calendrier initial. Et les autres? Trente-six seront fournies d'ici à fin 2019 et

Aujourd'hui, 700 personnes travaillent à l'usine Bombardier de Villeneuve contre 200 en 2014

trois compositions supplémentaires, qui résultent d'un arrangement entre le constructeur et le client, arriveront en 2020, selon l'antenne suisse de l'entreprise de Montréal.

Les nouveaux trains duplex, qui

seront équipés du mécanisme de compensation du roulis WAKO leur permettant de s'incliner légèrement dans les courbes, seront mis en service sur l'axe est-ouest. Les homologations des premières compositions devraient être achevées cette année, selon Bombardier. «C'est possible, mais ambitieux», tempèrent les CFF.

L'affaire avait tourné à l'aigre. Les CFF et Bombardier se sont mutuellement reproché d'être responsables des retards, dus à des modifications du projet initial et à des faiblesses techniques qu'il a fallu rectifier. Il faut ajouter à ce litige une cause externe: le Tribunal administratif fédéral a donné

raison à une organisation de handicapés qui exigeait que l'accès des personnes à mobilité réduite soit amélioré. Le client et le constructeur se sont réciproquement menacés d'exiger des centaines de millions de francs de dédommagements.

L'affaire a trouvé son épilogue dans une convention conclue en 2014. Les deux parties ont défini un nouveau calendrier de livraison et le constructeur a accepté de fournir trois rames supplémentaires, ce qui, selon les experts, représente une compensation d'environ 120 millions de francs. Ainsi, au total, Bombardier fournira 53 rames de 200 mètres et 9

de 100 mètres pouvant être couplées en compositions de 300 ou 400 mètres. Les CFF mettront ces nouveaux trains en service de manière prudente et progressive. Ils «s'assureront de la parfaite fiabilité des véhicules avant de les mettre en circulation et ne se livreront à aucune expérience au détriment de la clientèle», soulignent-ils laconiquement.

Tram lausannois et RER bernois et neuchâtelois

Les rames duplex devraient permettre de raccourcir certains temps de parcours, mais aucune adaptation n'est prévue au changement d'horaire de décembre prochain. Le mécanisme de compensation du roulis doit en effet être combiné avec des améliorations portées à l'infrastructure pour qu'il soit pleinement efficace, notamment entre Lausanne et Berne, où, à terme, on espère passer au-dessous de l'heure (66 minutes actuellement).

Quel est l'avenir de Villeneuve une fois que ces travaux d'assemblage des 62 trains à deux étages seront achevés? Il dépendra de son degré de spécialisation et des options futures. Bombardier a plusieurs marchés dans son viseur. Le groupe a répondu à l'appel d'offres de la compagnie BLS pour 56 nouvelles compositions. Ces trains sont destinés au trafic régional et au RER et seront mis en service entre 2021 et 2026. Le choix du constructeur se fera d'ici à la fin de l'année entre les quatre participants à l'appel d'offres, soit Bombardier, Alstom, Siemens et Stadler.

Selon nos informations, le constructeur canadien s'intéresse aussi au futur tramway lausannois T1 qui reliera Renens à la place de l'Europe. Il se mettra également sur les rangs pour la future liaison RER Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds. Bombardier dispose en effet d'une certaine expérience en matière de navettes automatisées, si cette solution est retenue à Neuchâtel. Mais là non plus, il ne sera pas seul sur les rangs. ■