

Huit compagnies ferroviaires romandes s'unissent pour soigner leurs trains

Transports publics
Huit entreprises, dont sept vaudoises, vont créer un centre commun de maintenance de leurs bogies à Villeneuve, afin de réduire leurs charges. Vingt emplois seront créés

De plus en plus prisés par les pendulaires, les petits trains vaudois deviennent grands. Et leurs charges suivent la même tendance. Dans le but de les réduire, les entreprises de transports publics vaudoises LEB, MBC, MOB, MVR, NStCM, TL, TRAVYS, ainsi que les Transports publics fribourgeois, vont créer un centre de maintenance de leurs bogies à Villeneuve, près de l'usine Bombardier. Il devrait être opérationnel au printemps 2019.

«L'entretien des bogies peut paraître anodin, explique Georges Oberson, directeur du MOB-MVR et chef de projet. Mais il représente 75% du travail de maintenance d'un train. Le bogie, élément de liaison entre le châssis du train et la voie ferrée, est un concentré de technologie. Composé de deux essieux, il intègre les moteurs de traction, le système de freinage et assure aussi la suspension de la caisse.»

Le Canton de Vaud soutient l'opération. «Elle préserve un savoir-faire industriel, en maintenant une vingtaine d'emplois auxquels s'ajouteront vingt nouveaux postes d'ici à 2026», se réjouit Philippe Leuba, chef du Département de l'économie. «Ce nouveau centre commun permettra surtout aux compagnies ferroviaires de ne plus dépendre de leurs fournisseurs et de leur politique de prix», ajoute Nuria Gorrite, patronne du Département des infrastructures.

La nouvelle installation permettra aussi aux pouvoirs publics de contenir les indemnités qu'ils



CHANTAL DERVY

Des mécaniciens du MOB à l'œuvre à Montreux sur des bogies ferroviaires, véritables concentrés de technologie de pointe.

«L'entretien des bogies représente 75% du travail de maintenance d'un train»

Georges Oberson Chef de projet

sont appelés à verser aux entreprises de chemin de fer, en pleine évolution. «En Suisse romande, la hausse des prestations a été massive ces dernières années, poursuit la conseillère d'Etat. L'augmentation du nombre d'utilisateurs et des cadences a nécessité l'achat de nouvelles rames pour de nombreuses lignes.»

Simultanément, les usagers se montrent plus exigeants, en termes de confort ou encore de ponctualité. Pour leur part, la Confédération et le Canton, commanditaires, n'ont pas réduit leurs exigences à l'égard des entreprises de transports publics «Nous attendons toujours d'elles qu'elles fournissent des prestations de qualité tout en limitant la hausse de leurs charges, commente Nuria Gorrite. Dans ce cadre, le renforcement de leur coo-

pération à l'échelle régionale est réjouissant.»

Tournée vers l'avenir

Aujourd'hui, les compagnies ferroviaires entretiennent les chariots articulés de leurs trains sur leurs propres sites. «L'achat groupé de matériel roulant de nouvelle génération effectué en 2013 nous impose désormais de disposer d'une infrastructure de maintenance adaptée aux contraintes techniques des nouveaux bogies ferroviaires», explique Georges Oberson.

Dans leur centre d'entretien de 3300 m², les entreprises pourront soigner leurs 950 bogies. L'usine, qui sera équipée de machines à la pointe de la technologie, a été dimensionnée en fonction des besoins futurs. Elle pourra accueillir jusqu'à 40 employés. Pas question de rogner sur les salaires, avertit déjà le Syndicat du personnel des transports (SEV), qui demande à être associé à la démarche de transfert. Le coût de la construction est estimé à 8 millions de francs, auxquels s'ajoutent près de 5 millions d'équipements techniques que les compagnies réaliseront elles-mêmes.

Claude Béda