



Un atelier d'entretien des bogies, ces éléments composés de deux essieux sur lesquels repose le châssis des wagons. (KEYSTONE/SALVATORE DI NOLFI)

Guerre des bogies dans la vallée du Rhône

TRAINS Deux centres d'entretien ferroviaire vont voir le jour à 35 km de distance, l'un à Martigny, l'autre à Villeneuve. Est-ce bien raisonnable?

BERNARD WUTHRICH
@BdWuthrich

Le 18 janvier 2018, le groupe Transports de Martigny et Régions SA (TMR) inaugurerà en grande pompe son nouveau centre de compétences pour la révision des bogies des trains à Martigny. L'investissement s'élève à 33 millions. Il est financé par un prêt remboursable contracté par l'entreprise, détenue en majorité par la Confédération et le canton du Valais. Avant cela, vers la fin de l'année, le Conseil d'Etat vaudois devrait demander au Grand Conseil un crédit de 8 millions pour construire un... centre de maintenance des bogies à Villeneuve. Deux ateliers ferroviaires chargés d'entretenir les mêmes pièces à 35 km de distance: est-ce bien raisonnable? Dans le monde ferroviaire, on s'interroge: pourquoi n'a-t-il pas été possible de s'entendre pour construire un seul site?

Le complexe de Martigny occupera le terrain de l'ancienne usine Acifer. Sa surface est de 23 000 mètres carrés. Comme l'explique le directeur des TMR, Martin von Kaenel, il regroupera l'entretien de l'ensemble du parc de véhicules du groupe et se spécialisera dans la maintenance des bogies, ces éléments composés de deux essieux qui font le lien entre le châssis et la voie ferrée. Il prendra aussi en charge le matériel d'autres compagnies ferroviaires, comme le Matterhorn Gotthard Bahn (MGB), BLS ou encore les lignes à voie étroite de la SNCF ainsi que les crémaillères. Mais les capacités sont suffisantes pour accueillir d'autres

clients. «Nous avons toutes les compétences nécessaires dans ce domaine et avons cherché des collaborations avec d'autres partenaires», confie Martin von Kaenel.

33 millions d'un côté, 13 de l'autre

TMR s'est notamment tourné vers les compagnies vaudoises, qui viennent de faire d'importants investissements pour renouveler leur matériel roulant et auront elles aussi besoin d'entretenir leurs bogies. En 2013, le MOB (Montreux-Oberland bernois), Travys (Yverdon-Sainte-Croix), MBC (Morges-Bière-Cossonay) et les TPF (Transports publics fribourgeois) ont passé une commande commune de 17 nouvelles rames régionales auprès de Stadler Rail pour la somme de 230 millions de francs. En 2016, MVR (Montreux-Vevy-Riviera, compagnie administrée par le MOB) a commandé quatre automotrices au même constructeur thurgovien pour la ligne métrique Vevey-Les Pléiades. «Nous avons examiné la possibilité de nous associer à TMR. Mais nous avons considéré que Villeneuve était plus proche et avons choisi de poursuivre le partenariat conclu lors de la commande de matériel chez Stadler Rail», argumente Georges Oberson, directeur du MOB et président du comité de pilotage du projet de Villeneuve.

Huit compagnies feront ainsi entretenir leurs 950 bogies dans la localité vaudoise: MOB, MVR, MBC, TPF, Travys, Nyon-Saint-Cergue-Morez (NStCM), Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) ainsi que les Transports lausannois (TL). En plus du crédit cantonal, elles investiront 5 millions dans des équipements techniques. Le terrain visé est le parking de l'usine Bombardier, que le consor-

tium compte racheter. Sa surface est de 3300 mètres carrés. Le centre de maintenance devrait être prêt au printemps 2019. «Il a un autre avantage: il est proche d'une bretelle autoroutière. Or, une fois déchargés des wagons, les bogies sont acheminés à l'atelier de maintenance par camionnette», poursuit-il. Une vingtaine de collaborateurs, qui travaillent aujourd'hui aux ateliers de Chernex (MOB) ou Bulle (TPF), seront occupés à Villeneuve. «Notre approche est artisanale. En nous mettant ensemble, nous pouvons acheter du matériel neuf à meilleur coût et disposer d'un véritable flux industriel», relève encore Georges Oberson.

Rumeurs sur l'avenir du site

Faut-il voir dans ce choix une compensation accordée à Bombardier, dont l'offre avait été écartée en 2013 au profit de celle de Stadler? A l'époque, le Conseil d'Etat vaudois avait en effet promis des compensations, et cela en dépit du fait que Stadler avait un avantage sur Bombardier, celui d'être considéré comme le grand spécialiste de la voie métrique. Par ailleurs, l'entreprise canadienne, qui est en train d'assembler les 62 trains à deux étages commandés par les CFF mais dont la livraison a pris du retard, est confrontée à des difficultés financières sur le plan international. A tel point que, régulièrement, des rumeurs circulent sur l'avenir du site de Villeneuve. En Valais, certains semblent penser qu'il y a derrière le choix des Vaudois des raisons politiques. Georges Oberson dément. «Nous avons examiné tous les terrains et toutes les halles disponibles dans le canton de Vaud. Ce sont vraiment des raisons pratiques qui nous ont fait choisir Villeneuve», assure-t-il. ■