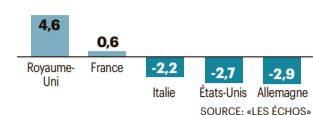


# Economie

## Lauréat de la semaine

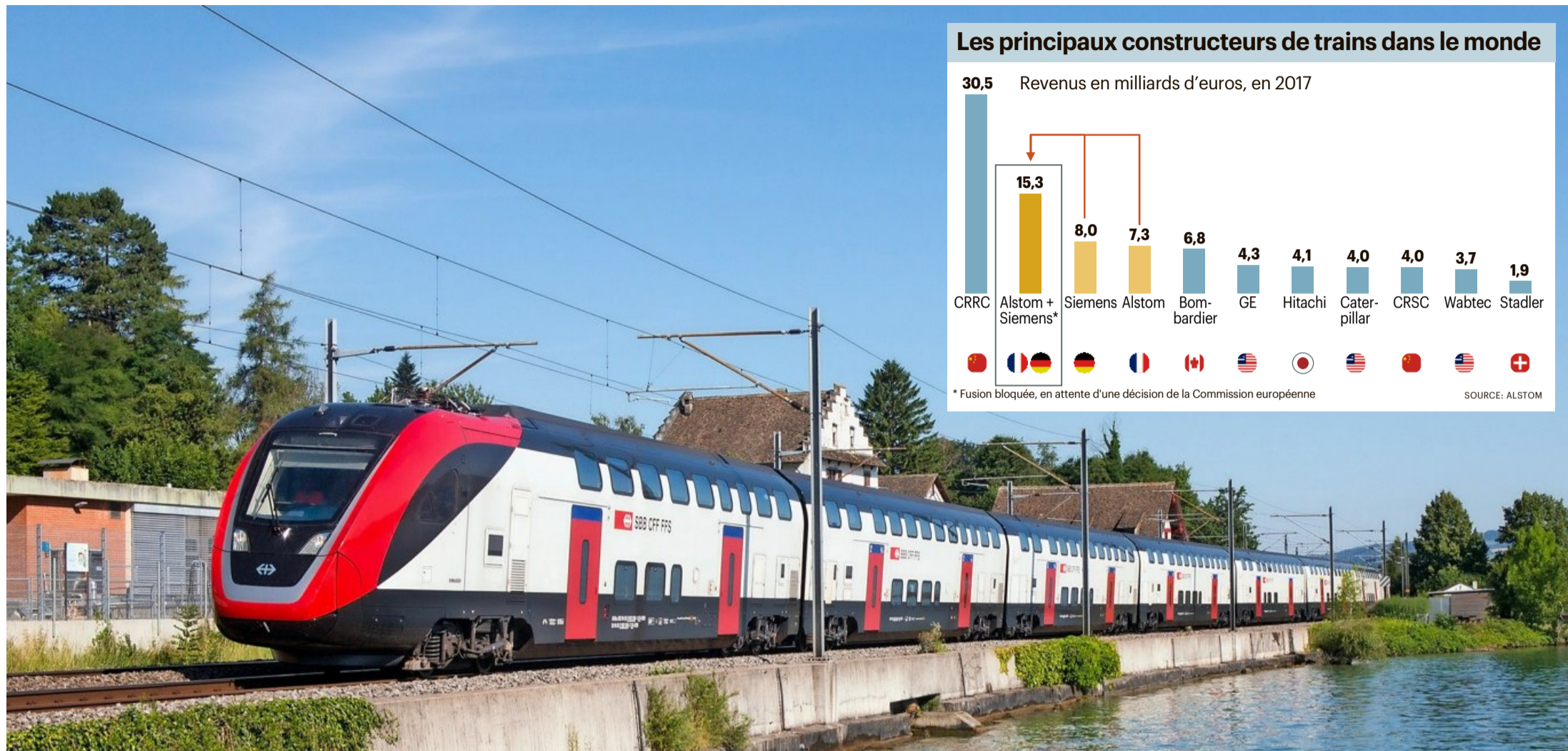
▲ Jamie Dimon, CEO de JP Morgan, bat le record, avec un salaire de 31 millions de dollars en 2018.

## La part du travail dans la valeur ajoutée des principaux pays de l'OCDE

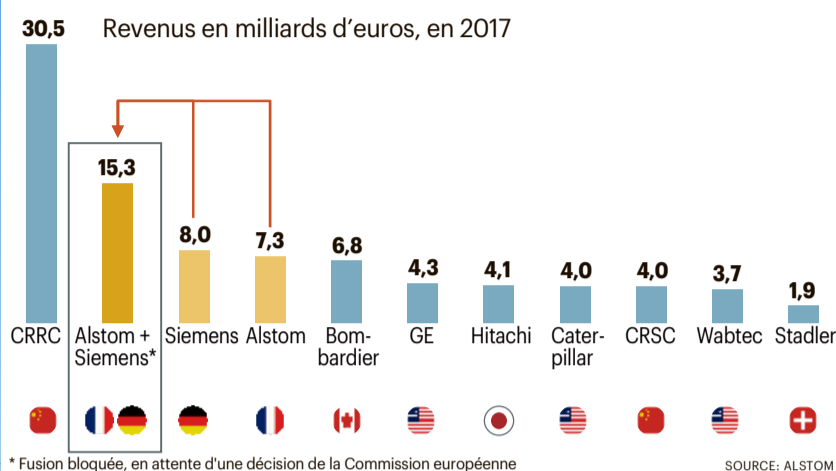


## Le graphique

La part des salaires dans la richesse recule, sauf en France et au Royaume-Uni



## Les principaux constructeurs de trains dans le monde



Déjà livrés avec cinq ans de retard, les nouveaux trains Bombardier connaissent un début d'exploitation compliqué. Des défauts qui vont retarder leur mise en fonction en Suisse romande. Dario Haeusermann

# Le scandale Bombardier ou les déboires ordinaires des fabricants

**TRANSPORTS** Des spécificités nationales empêchent les grands groupes de mettre en place une logique industrielle efficace. Un souci dans un marché mis sous pression par la concurrence chinoise.

OLIVIER WURLOD  
olivier.wurlo@lematindimanche.ch

«En Suisse, nous avons la mémoire courte. Nous avons déjà oublié que la mise en service des trains à deux étages actuels ou encore des ETR (470 et 610), des ICN, fut tout aussi chaotique et regrettable que celle des fameux FV-Dosto de Bombardier.» Vincent Ducrot, l'actuel patron des Transports publics fribourgeois (TPF), connaît bien le sujet, ayant dirigé l'exploitation des grandes lignes des CFF entre 1999 et 2011. Il se souvient des nombreuses pannes survenues suite aux divers soucis techniques rencontrés à l'époque.

Des rames par ailleurs aussi livrées avec du retard. «Nous savons qu'un constructeur ne dit jamais la vérité sur la cadence à laquelle il pourra livrer ses trains et qu'il a déjà inclus, dans le prix de départ, les futurs dépassements», explique-t-il. Il précise toutefois qu'il ne s'attendait pas à ce que la gestion du dernier projet signé avec Bombardier (FV-Dosto) soit aussi longue et difficile. Des problèmes qui ont été relativisés par Stéphane Wettstein en fin de semaine. Dans «La Liberté», le CEO de Bombardier Suisse mentionne en effet «des problèmes pas gravissimes» et pouvant «être résolus avec du temps».

### Une branche sans logique industrielle

Que ce soit l'ETR 470, l'ETR 610 ou le FV-Dosto, ces exemples illustrent toutefois des rapports complexes existant depuis longtemps entre exploitants et fabricants. Ils donnent également une idée du paysage ferroviaire et de sa singulière industrie.

«Contrairement au secteur automobile où un groupe comme Mercedes produit un modèle par dizaines de milliers, les constructeurs de trains doivent respecter les spécificités nationales afin d'obtenir les homologations nécessaires. Pour y parvenir, ils ne peuvent produire des trains qu'en toute petite série. Du coup, ils n'arrivent pas à standardiser leur processus de fabrication ni à mettre en place une logique industrielle efficace», raconte Vincent Ducrot.

Cette situation débouche sur des processus de construction évoluant en fonction de l'avancée des travaux. À en croire l'ancien directeur des CFF, cette «inefficacité» pose d'autant plus problème que les modèles sont de plus en plus complexes à assembler. «Auparavant la construction d'un train était segmentée. Vous aviez un fabricant pour la locomotive, un en charge des wagons, etc. Aujourd'hui, vous achetez le tout à un seul acteur», explique-t-il. Tout cela dans une période où le marché se consolide.

### La branche sous la pression chinoise

Comme la plupart des autres secteurs industriels, le monde ferroviaire a effectivement été confronté à une vague de rapprochements et de fusions au cours de la dernière décennie. Cette phase a permis la montée en puissance de plusieurs géants à l'exemple du groupe chinois CRRC (China Railway Rolling Stock Corp.). Né en 2015, suite à la fusion entre CSR et CNR, ce titan emploie 180 000 salariés et dépasse les 30 milliards de revenus. En gros, cela représente plus de la moitié du marché mondial. À lui seul, CRRC pèse plus lourd que Siemens, Alstom et Bombardier réunis.

Après avoir concentré ses forces en Chine en contribuant à la construction de l'immense réseau national (10 000 kilomètres de lignes pour les trains à haute vitesse), CRRC s'étend depuis plusieurs trimestres hors de ses frontières. Si, au début, son attention s'est concentrée sur certains pays asiatiques et nord-africains, le géant lorgne désormais le potentiel du réseau européen. Pour preuve, le rachat en 2018 de Skoda Transportation en République tchèque. En Europe, cette acquisition a fait suer la



«Auparavant, vous aviez un fabricant pour la locomotive, un en charge des wagons, etc. Aujourd'hui, vous achetez le tout à un seul acteur»

Vincent Ducrot,  
CEO des TPF

concurrency, puisqu'elle est perçue comme le cheval de Troie qui ouvrirait les portes de la citadelle européenne à CRRC.

Reto Hess, analyste financier du secteur industriel au Credit Suisse, confirme en effet que «cette concurrence chinoise représente l'un des risques majeurs pour l'industrie ferroviaire non seulement en Europe, mais également pour le marché nord-américain». Aux États-Unis, CRRC a déjà remporté quatre appels d'offres, dont l'un pour un projet de ligne en Californie. À noter que l'idée d'un rapprochement entre les Chinois et Bombardier serait également dans l'air.

À en croire «Les Échos», «l'ogre chinois» serait aussi responsable du rapprochement entre Alstom et Siemens. Depuis plus d'un an, les deux principaux acteurs du marché européen rêvent en effet de mariage. Un rêve pour le moment entravé par la Commission européenne de la concurrence. Paris et Berlin parlent déjà de désastre en cas d'un veto (décision attendue le 18 février). «Cela enverrait le signe, face à une Chine conquérante et aux moyens considérables,

que l'Europe se divise et se désarme», expliquait Bruno Le Maire sur Europe 1. «Qu'est-ce qu'on attend pour se réveiller?» demande alors le ministre français de l'Économie.

### Stadler, un petit au fort potentiel

Face à ces géants, un nain comme Stadler Rail conserve malgré tout son potentiel à en croire les experts. Reto Hess, qui pronostique une poursuite de la consolidation du secteur ferroviaire dans les années à venir, estime que même si la taille devient de plus en plus importante, il y aura toujours «des niches à prendre» pour des sociétés comme celle ayant son siège à Bussnang (TG).

«À l'inverse des géants du secteur, Stadler est parvenu à standardiser en partie ses procédures de fabrication. Il sait ainsi très bien répondre aux demandes en provenance des pays où le constructeur est présent», rajoute Vincent Ducrot. Pour preuve, il est le seul aujourd'hui à avoir l'expertise suffisante pour construire les trains à voies étroites dont les TPF ont besoin.

## À court terme, les difficultés rencontrées par Bombardier ne devraient pas nuire aux sites suisses

Le week-end dernier, dans le «SonntagsBlick», le conseiller national argovien Ulrich Giezendanner évoquait les pénalités que Bombardier devrait payer suite aux mésaventures survenues depuis la mise en service des premiers FV-Dosto livrés aux CFF. Au total, le politicien UDC arrivait à un montant proche des 600 millions de francs. Hier, dans les pages des journaux du groupe CH Media, Stéphane Wettstein, directeur général de Bombardier Suisse, relativisait les soucis rencontrés jusqu'ici et assurait que les montants indiqués «ne reflè-

tent pas la réalité». Selon lui, une indemnisation ne serait même pas à l'ordre du jour.

Au-delà de la pure question financière, certaines interrogations subsistent sur les conséquences de cette mise en service désastreuse. C'est notamment le cas pour les activités de Bombardier en Suisse. Le groupe répond qu'il n'y en aurait pas, en tout cas pour le moment. «Nous allons livrer les 62 trains jusqu'à 2020 et travaillons sur le développement d'activités de services pour nos clients en Suisse», indique un porte-parole. Ce dernier rap-

pelle qu'il existe une option pour 100 trains supplémentaires dans le contrat signé entre Bombardier et les CFF.

Du côté des syndicats, aucun signal alarmant ne clignote actuellement à en croire Employés Suisse, qui couvre les sites suisses allemands du groupe d'origine canadienne. «Nous sommes naturellement interpellés par la situation actuelle. C'est un point que nous allons aborder cette semaine lors de notre rencontre avec la direction», explique Noé Pelet, responsable du secteur Industrie pour Unia Vaud. O.W.