

Transports ferroviaires

CFF et Bombardier font mine de se réconcilier au Palais fédéral

Vaudois et Genevois attendront encore longtemps avant d'essayer le train FV-Dosto au départ de Genève et de Lausanne

Philippe Rodrik

Quelle émotion lundi à l'Hôtel Bellevue de Berne, l'annexe chic du Palais fédéral! «Nous voulons que ce train soit un succès. Nos meilleurs collaboratrices et collaborateurs y travaillent avec le feu sacré.» Tel était le message conjoint du client CFF et du fournisseur Bombardier Transport au sujet du FV-Dosto, fleuron du transport ferroviaire du XXI^e siècle, accusant tant de défaillances et de retards.

Les patrons de l'ex-régie fédérale et de la firme canadienne, Andreas Meyer et Laurent Troger (démissionnaire depuis jeudi dernier), se sont en plus échangé pléthore de compliments. Les CFF et Bombardier font ainsi mine de se réconcilier, après le coup de colère de la première entreprise, exprimé par voie de communiqué de presse le 10 janvier. Les aigreurs ne sont toutefois pas près de se dissiper.

«Les CFF ne sont pas satisfaits des performances actuelles des nouveaux trains. Bombardier est tenu d'améliorer la situation sans délai», relevait lundi la direction des CFF. Sans délai? La formule peut surprendre. Ni le client ni le fournisseur ne sont en effet encore en mesure de fournir un calendrier exact pour la mise en exploitation normale et complète du nouveau matériel roulant. «La production des trains FV-Dosto accuse d'importants retards», constatent simplement les CFF.

Les Vaudois patienteront

Rappelons les engagements initiaux de Bombardier. À la signature des premiers contrats, en 2010, la livraison des premiers véhicules était prévue pour 2013. Ce processus a toutefois pris du retard. Du coup, la première utilisation commerciale des véhicules tant attendus n'a pu commencer que le 26 février 2018.



Les deux patrons Laurent Troger et Andreas Meyer (de g. à dr.) ont été entendus par la Commission des transports du National.

«Après les discussions de lundi, je me fais encore plus de souci qu'auparavant. Je maintiens que Bombardier devrait payer, à titre de dédommagement, 500 000 francs par train et par semaine de retard de livraison»

Ulrich Giezendanner Membre UDC de la Commission des transports du Conseil national

Les CFF disposent maintenant de 12 trains duplex, sur 59 commandés (et trois de plus accordés sans supplément sur la facture). Seuls cinq de ces convois sont toutefois utilisés actuellement, sous un régime d'exploitation limitée. Ils circulent entre Zurich et Bâle et de Zurich à Coire, via Saint-Gall. Quant aux Genevois et aux Vaudois, ils devront patienter avant de tenter leurs premiers essais au départ de Cornavin ou de Lausanne.

«Une extension sur la ligne Genève-Saint-Gall (*ndlr: avec un tronçon Lausanne-Berne parcouru en moins d'une heure*) ne se fera que lorsque les compositions présenteront la stabilité d'exploitation requise», prévient la direction des CFF. Et cela demandera probablement encore passablement de temps. Des problèmes persistent ainsi dans les moteurs de traction et le contrôle de la marche des trains. Sans oublier les portières, «dont les capteurs à ultrasons s'avè-

rent défectueux», déplorent les CFF.

CFF et Bombardier paraissent néanmoins condamnés au succès. Les enjeux se révèlent énormes. L'acquisition de ces nouveaux trains constitue un investissement à hauteur de 1,9 milliard de francs. Lorsqu'ils circuleront dans les meilleures conditions, les FV-Dosto duplex représenteront près du quart de la flotte roulant sur les plus grandes lignes des CFF. Ils permettront une telle augmentation des capacités en passagers transportés qu'il est prévu de les garder jusqu'en 2064.

Gros travail à Villeneuve

Avant d'en arriver là, Andreas Meyer parle d'«un accouchement douloureux». Laurent Troger s'efforce lui-même de rassurer: «Plus de 1000 de nos collaborateurs travaillent sur les trains FV-Dosto. Ils sont notamment actifs à Villeneuve.»

Dans ce contexte si délicat, les deux leaders ont aussi dû tenter de convaincre, lundi, la Commission des transports du Conseil national sur le sort du projet ferroviaire. Face à cet auditoire, Andreas Meyer et Laurent Troger ont dû répondre à 54 questions. Après deux heures de discussion sur ce thème, ladite commission a sollicité la Commission de gestion du parlement pour une enquête sur le processus d'acquisition, notamment au regard des risques financiers et des responsabilités dans l'évolution difficile du projet.

«Après les discussions de lundi, je me fais encore plus de souci qu'auparavant. Je maintiens en outre que Bombardier devrait payer, à titre de dédommagement, 500 000 francs par train et par semaine de retard de livraison», indique Ulrich Giezendanner, membre UDC de la Commission des transports du Conseil national.

À notre connaissance, les CFF et Bombardier doivent encore prendre une décision à ce propos.