

Bombardier et CFF, chronique d'un gâchis annoncé

L'invité

Pierre Guignard

Ingénieur EPF, ancien cadre de Bombardier



Jusqu'à la fin des années 80, dans toute l'Europe, les grandes compagnies ferroviaires d'État commandaient leur matériel roulant dans chaque pays auprès de l'industrie indigène. Les ingénieurs des chemins de fer et ceux de l'industrie définissaient ensemble les caractéristiques et performances des véhicules. En cas d'innovation technologique importante, les ingénieurs avaient la prudence et l'humilité de construire quelques prototypes. Les commandes étaient ensuite réparties entre les entreprises, en tenant compte de leurs compétences et de l'occupation de leur main-d'œuvre. Les chemins de fer recevaient alors du matériel roulant qui convenait exactement à leurs exigences, livré dans les délais annoncés, et qui était le plus souvent apte à entrer immédiatement en service.

Puis, avec le vent du libéralisme, une concurrence féroce s'est installée au niveau mondial, l'industrie a énormément augmenté sa productivité, les prix des véhicules ont baissé de 10% à 30%, entraînant la fermeture de nombreuses usines et la perte de dizaines de milliers d'emplois.

Mais surtout, ce sont les juristes et les «manadgers» qui ont alors pris le pouvoir, tant dans l'industrie qu'à la tête des chemins de fer d'État comme les CFF. Des relations de purs rapports de force, orientées prioritairement sur le profit et la rentabilité économique, baignant dans les arguties juridiques, succédaient à la collaboration ouverte et intelligente qui avait prévalu jusque-là.

Le «contrat du siècle» signé en 2010 entre les CFF et Bombardier, pour un marché de près de 60 trains et 1 milliard de francs suisses, s'est inscrit dans ce contexte. Marché basé sur un contrat absolument blindé par les CFF dans les domaines juridique et commercial. Bombardier, alléché par le magot, accepte alors des pénalités drastiques dans tous les domaines, et prend de gros risques en matière technique, en offrant des trains très innovants mais complexes et qui, au moment de la signature, n'existent que sur le papier.

«Des trains très innovants mais complexes et qui, au moment de la signature, n'existent que sur le papier»

À ce moment-là, un manque passager de ressources techniques de cette entreprise entraîne des difficultés dans le domaine de l'ingénierie et de la conception. Puis intervient l'intransigeance des associations de handicapés. Ces conditions très particulières ainsi que la lourdeur administrative et culturelle d'une grosse multinationale nord-américaine ont fini par sceller le sort funeste de ce contrat.

Les CFF s'en tireront relativement bien, dans quelques mois les trains seront en service, fonctionneront normalement, et les CFF auront reçu au moins trois trains gratuits au titre des pénalités.

Pour Bombardier, l'addition sera plus douloureuse. Et il est fort à craindre que les portes de l'usine de Villeneuve, qui a survécu grâce à ce contrat, se refermeront définitivement derrière le dernier train CFF Duplex qui en sortira.