

Les incertitudes suisses autour de la vente de Bombardier

TRANSPORTS Sous réserve du feu vert des autorités de la concurrence, Alstom va racheter la division transport ferroviaire du groupe canadien. Le site vaudois de Villeneuve est en pleine effervescence: on y assemble les trains à deux étages des CFF. Mais quel sera son avenir en mains françaises?

BERNARD WUTHRICH, BERNE
@BdWuthrich

Pour l'instant, le sort du site de production de Villeneuve (VD) n'inquiète pas trop les autorités. «Les carnets de commandes sont pleins et les compétences technologiques du site n'existent pas chez Alstom», fait-on savoir du côté du Département vaudois de l'économie, de l'innovation et du sport (DIES) de Philippe Leuba. «A court terme, c'est plutôt rassurant pour l'emploi», renchérit Olivier Français (PLR/VD), membre de la Commission des transports du Conseil des Etats. A plus long terme, toutefois, la reprise du secteur transport ferroviaire du constructeur canadien Bombardier (BT) par le groupe français Alstom, officialisée lundi, laisse planer davantage d'incertitudes. Pour deux raisons.

Premièrement, les 530 employés des ateliers de Villeneuve, dont une part importante de frontaliers, s'affairent à assembler les trains à deux étages commandés par les CFF à Bombardier. Or, la livraison de ce matériel est bien chaotique. Des problèmes techniques restent irrésolus. Vingt-neuf des 62 rames promises ont été livrées aux CFF, et 18 circulent entre Bâle, Zurich et Coire. «Les autres sont utilisées pour les tests et la formation», précise Jean-Philippe Schmidt, porte-parole des CFF. Mais ces compositions ruti-

lantes et modernes ne sont pas en service sur l'axe Genève-Saint-Gall, auquel elles sont pourtant destinées. «Nous devons avoir suffisamment de rames fiables livrées pour pouvoir les engager sur cette ligne», ajoute-t-il.

Besoin de trains en plus

La production ira à son terme, mais il n'est pas sûr que les CFF commandent d'autres rames au constructeur canadien, qui va passer en mains françaises. Le contrat signé il y a dix ans prévoit une option pour une série additionnelle, mais les CFF ne pipent mot à ce sujet pour l'instant. Ils

«A court terme, c'est plutôt rassurant pour l'emploi»

OLIVIER FRANÇAIS (PLR/VD), MEMBRE DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU CONSEIL DES ETATS

auront pourtant besoin de trains supplémentaires, assure un connaisseur de l'entreprise. Les CFF restent tout aussi discrets sur les pénalités qu'ils pourraient demander à Bombardier pour les retards et défauts techniques constatés sur les véhicules livrés. Ces décisions seront prises par le nouveau directeur Vincent

Ducrot, qui succédera à Andreas Meyer en avril.

Deuxièmement, Alstom n'est pas un groupe industriel comme les autres. Il appartient à 56% à des actionnaires français, essentiellement Bouygues (14,7%) et des investisseurs institutionnels. Il est perçu comme un protégé des autorités politiques françaises. La Suisse s'en est aperçue avec le Léman Express. Elle rêvait d'une flotte commune, qu'elle souhaitait faire construire par Stadler Rail, à qui, il faut le préciser, elle n'a pas attribué toutes ses adjudications par le passé. La Région Rhône-Alpes ne l'a pas entendu de cette oreille. C'est pourquoi deux types de train cohabitent sur le réseau lémano-savoyard: 23 rames Flirt fournies par Stadler pour 236 millions de francs et 17 Régiolis par Alstom pour 220 millions d'euros.

Concurrence chinoise

Faut-il craindre pour la survie du site de Villeneuve? «A long terme, on peut avoir des craintes», répond Olivier Français. Porte-parole de BT à Berlin, Eric Prudhomme déclare que «les détails du modèle de fonctionnement après la clôture n'ont pas encore été entièrement convenus». Il annonce que ces détails seront fournis ultérieurement et que, le cas échéant, des consultations menées avec les personnes concernées.

Ces réflexions s'inscrivent dans le cadre de la reprise par Alstom



Les nouveaux trains à deux étages commandés par les CFF sont assemblés par 530 employés sur le site de Bombardier à Villeneuve (VD). (LAURENT GILLIERON/KEYSTONE)

de BT. Bombardier et la Caisse de dépôt et de placement du Québec vont vendre leurs participations dans BT pour 8,2 milliards de dollars. Après correctifs comptables liés à la dette et aux capitaux propres de la Caisse, Bombardier touchera un produit net de 4,2 à 4,5 milliards de dollars. Les conseils d'administration des deux groupes ont approuvé la signature du protocole d'entente à l'unanimité. La transaction doit

être approuvée par les autorités de la concurrence. En particulier par celle de l'Union européenne, qui avait refusé récemment la fusion entre Alstom et Siemens.

Mais la situation est différente aujourd'hui. D'une part, le groupe Bombardier, qui ne conservera que sa division aviation, est endetté. De l'autre, il s'agit de faire rempart contre l'émergence d'un géant planétaire, China Railroad Rolling Stock Corporation

(CRRC), qui se développe déjà fortement en Asie. Pour le président de BT, Danny Di Perna, cité dans un communiqué, il y a une «grande complémentarité géographique et de produits» entre BT et Alstom. L'opération permettra de «répondre à la demande mondiale croissante du transport ferroviaire» et de réaliser des économies d'échelle. Elle peut aussi ouvrir de nouvelles perspectives aux «petits» comme Stadler. ■