

La commande des CFF ne passe pas

INDUSTRIE Le choix du constructeur allemand Siemens pour construire 116 nouveaux trains à deux étages, au détriment de Stadler Rail, suscite une levée de boucliers, autant parmi les faïtières de l'industrie que dans la classe politique

AÏNA SKJELLAUG

Depuis l'annonce des CFF, vendredi, d'attribuer une commande majeure – 116 nouveaux trains à deux étages pour un montant de 2,1 milliards de francs suisses – à une entreprise allemande, Siemens, plutôt que suisse, Stadler Rail, les réactions sont nombreuses et virulentes. Stadler Rail envisage de déposer un recours auprès du Tribunal administratif fédéral (TAF), si le soupçon d'une évaluation trop basse se confirmait. La participation du directeur des CFF, Vincent Ducrot, à un événement prévu mercredi soir vient d'être annulée en raison de menaces à son encontre en lien avec cette décision.

«La Suisse est plus à cheval sur l'application des règles de l'OMC que ses voisins»

MICHELE MOSSI, INGÉNIEUR ET ANCIEN DÉPUTÉ DU CENTRE

La Suisse en fait-elle assez pour défendre ses intérêts économiques? «La Suisse applique les règles de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) qui visent à rendre les marchés publics plus transparents, équitables et ouverts à la concurrence internationale, certifie Michele Mossi, ingénieur spécialiste en technique ferroviaire et ancien député du Centre. Mais la Suisse est un petit peu plus à cheval sur l'application de ces règles que ne le sont ses voisins. En France, le monde politique serait intervenu dans un cas pareil.» Comprenez: il y a une marge de manœuvre dont ne se privent pas certains autres pays membres pour encourager la préférence nationale dans les gros marchés publics.

Une «décision incompréhensible»

Autre question: lorsque les CFF tranchent parmi les appels d'offres reçus, existe-t-il une marge d'appréciation personnelle? «On dit que le marché public doit être le plus transparent et déterministe possible, mais ce n'est pas le cas, reprend Michele Mossi. Il y a une appréciation personnelle qui existe et qui peut conduire à des préférences. Vous ne pouvez pas juger de manière mathématique. Sur la qualité, sur les assurances du produit, il y a une appréciation. S'il y a recours, le juge ne se prononcera pas sur les appréciations techniques car il n'est pas compétent.»

MAIS ENCORE

Chasse à l'amiante

Les CFF vont passer à la loupe plus de 400 trains afin de détecter la présence d'amiante et d'autres substances nocives, a annoncé la compagnie ferroviaire vendredi dernier. Près de 5 millions de francs sont prévus pour réaliser dans les cinq prochaines années ces analyses et les éventuels travaux d'assainissement. Selon les CFF, il n'y a aucun danger pour les voyageurs et les employés tant que les parties contenant de l'amiante ne sont pas détériorées. (ATS)



Un train à deux étages Siemens photographié à Zurich en 2020. (MARKUS MAINKA VIA WWW.AVIATION-STOCK.DE)

Une motion a été déposée au parlement concernant l'attribution du mandat. Thomas Burgherr, conseiller national UDC, argovien, souhaite savoir si les intérêts et la situation de l'emploi au sein de l'industrie suisse ont été pris en compte. La pression monte également du côté du corps de métier. Le Groupement suisse de l'industrie des machines s'est fendu d'un communiqué dénonçant une «décision incompréhensible». «Avec une différence de prix minime de 0,6%, la décision des CFF s'est fondée sur des facteurs tels que la durabilité et la maintenance, alors même que Stadler Rail, reconnue mondialement pour la fiabilité et la longévité de son matériel, est moins bien notée sur ces points précis, relève le communiqué. Comme le souligne Peter Spuhler [directeur de Stadler Rail, ndlr], cette évaluation soulève des questions légitimes et semble chercher à justifier a posteriori une décision prise sur d'autres bases.» Cosignant avec l'Union indus-

trielle genevoise, ces entreprises apportent leur plein soutien à Stadler Rail dans sa démarche de contestation le cas échéant et appellent à un appui politique unanime.

Meilleur profil du groupe allemand

La pression politique a par le passé déjà porté ses fruits. On se rappelle qu'en 2013, l'Etat de Vaud s'était démarqué par son activisme économique lorsque Stadler avait battu Bombardier (constructeur qui dispose d'un site à Villeneuve, dans le canton) dans un contrat de 230 millions de francs. Le gouvernement avait alors négocié avec Peter Spuhler un objectif de 40 millions de francs sur huit ans pour la sous-traitance attribuée aux entreprises vaudoises, dont un quart devait être attribué à Bombardier.

Yannick Parvex, secrétaire général de la Conférence des transports de Suisse occidentale se montre plus résigné: «Si tous les critères ont été

«Est-ce que Stadler était vraiment le mieux positionné sur ces points ou a-t-il raté le virage?»

YANNICK PARVEX, CONFÉRENCE DES TRANSPORTS DE LA SUISSE OCCIDENTALE

pondérés correctement, c'est ainsi, et nos entreprises devront rebondir autrement.» Il rappelle que les marchés publics, lorsqu'ils sont remportés par Stadler à l'étranger, font travailler l'économie suisse aux dépens d'autres pays. Et se demande si, à moins d'une erreur de notation, la préférence des CFF pour Siemens ne traduit pas un meilleur profil du groupe allemand sur les critères de durabilité, comme par exemple le taux de recyclage des composants ou encore le poids du train, qu'il faut le plus léger

possible par mesure d'économie d'énergie.

«Regardez le projet de TGV M des Français [produit par Alstom, ndlr], reprend Yannick Parvex. Il répond à tous ces critères de durabilité, tout en offrant une possibilité évolutive. Ces choses-là ont joué. Est-ce que Stadler était vraiment le mieux positionné sur ces points ou a-t-il raté le virage et s'est ainsi fait dépasser par la concurrence?» Vendredi, Vincent Ducrot parlait, devant la presse, du choix de Siemens comme d'une décision claire, l'offre allemande s'est nettement démarquée sur plusieurs points importants, comme les coûts d'investissement, les charges d'exploitation (énergie, maintenance) et les critères de durabilité.

Dernier point et pas des moindres, Yannick Parvex ne perçoit pas de menace pour l'emploi en Suisse romande: les centres d'entretien et de maintenance pourront s'occuper également de ces nouveaux trains. ■

«Nous exigeons la transparence et la reconnaissance de l'excellence suisse»

RÉACTION Le Groupement suisse de l'industrie des machines soutient le constructeur de matériel ferroviaire Stadler Rail. Son président, Samuel Vuadens, s'explique

PROPOS RECUEILLIS PAR GRÉGOIRE BARBEY

L'attribution d'une commande majeure de matériel roulant à Siemens par les CFF est une «décision incompréhensible», ont affirmé dans un communiqué diffusé le dimanche 9 novembre le Groupement suisse de l'industrie des machines (GIM) et l'Union industrielle genevoise (UIG). Selon ces deux organisations, ce choix «porte un coup dur au tissu industriel national et à ses milliers d'emplois». En écartant le suisse Stadler Rail de ce marché, les CFF ont-ils trahi le tissu économique local? Samuel Vuadens, président du GIM, détaille la position des industriels.

Selon vous, les CFF n'auraient pas dû attribuer le marché à Siemens? Nous ne pou-

vons pas l'affirmer. Le problème, c'est que les CFF justifient leur choix en faveur de Siemens sur la base de «facteurs légers», parmi lesquels la durabilité ou la maintenance. Pourtant, l'écart de prix est seulement de 0,6% selon Stadler Rail. Pour nous, une telle évaluation est opaque et incompréhensible. C'est pourquoi nous avons voulu apporter rapidement notre soutien à Stadler Rail. Si l'entreprise décide de contester cette attribution, nous serons derrière elle. Cela permettra d'obtenir des informations plus détaillées sur les critères qui ont poussés les CFF à opter pour Siemens.

Quels effets cette attribution aura-t-elle sur la sous-traitance en Suisse? Nous n'avons pas d'évaluation formelle à communiquer à ce stade. Stadler Rail travaille avec 200 entreprises en Suisse. Mais Siemens est en Allemagne et a probablement aussi des liens avec des acteurs helvétiques. C'est donc difficile de chiffrer le réel manque à gagner pour le tissu économique local.



«Siemens s'est engagé à livrer un train qui n'existe pas encore»

Toutefois, notre expérience passée avec Stadler Rail, notamment avec les compagnies de transport régionales en Suisse romande, a été celle d'un partenariat modèle où les engagements de

sous-traitance ont été respectés, ce qui contraste fortement avec les promesses non tenues du contrat que les CFF ont passé en 2010 avec le canadien Bombardier.

Faut-il revoir les règles des marchés publics? Cette question relève du domaine politique. Après le choc provoqué par cette décision, l'émotionnel doit laisser place au pragmatisme. Notre organisation défend une économie libérale. Nous ne disons pas que les CFF ne doivent pas travailler avec Siemens. D'ailleurs, Stadler Rail a aussi des clients en Allemagne ou en Espagne, par exemple. La position de l'entreprise est donc délicate car, si elle conteste cette attribution, cela pourrait aussi lui fermer des portes à l'étranger. Notre posture ne consiste pas à défendre la fermeture des frontières, mais à exiger la transparence et la reconnaissance de l'excellence technologique suisse. C'est une question de crédibilité pour les appels d'offres stratégiques de demain.

Malgré tout, Siemens était peut-être bien le meilleur choix, compte tenu des critères formulés par les CFF, non? Peut-être. Nous ne connaissons pas tous les détails du dossier. Mais il y a aussi un point important à relever dans cette attribution: Siemens s'est engagé à livrer un train qui n'existe pas encore. Les industriels savent que le résultat final peut diverger du projet initial. Il y a un précédent avec les CFF. En 2010, ils ont choisi le canadien Bombardier pour un contrat de 1,86 milliard de francs afin d'acquérir de nouveaux trains. Ceux-ci n'avaient pas encore été fabriqués par l'entreprise. Parmi les arguments mis en avant pour justifier cette décision, les CFF avaient notamment affirmé que c'était l'offre la plus adaptée dans le but de raccourcir les temps de trajet. Depuis, nous savons que ces attentes n'ont pas été satisfaites. Le choix des CFF avait aussi suscité la controverse, mais il y avait une division entre la Suisse romande et la Suisse alémanique, qui ne semble pas exister s'agissant du contrat avec Siemens. ■