

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Claude-Aliain Voiblet - Marchés publics, jusqu'où l'Etat peut-il s'impliquer sans risquer de fausser les marchés ?

Rappel

Ces dernières semaines le Conseil d'Etat s'est beaucoup investi dans le cadre du dossier de l'importante commande de rames ferroviaires pour les trois compagnies régionales vaudoises, soit le MOB, le MBC et Travys, ainsi que pour les Transports publics fribourgeois.

En effet, c'est dans le cadre de l'attribution selon les marchés publics que l'entreprise suisse Stadler Bussnang AG a obtenu le mandat de 231.5 millions de francs pour la construction de 24 rames ferroviaires, dont 7 rames en options, pour les compagnies ferroviaires précitées. A noter que cette commande concernait des installations ferroviaires à voie métrique qui n'existent plus guère qu'en Suisse. Dans ce secteur micro-économique, l'entreprise Stadler Bussnang AG est le principal spécialiste.

Selon les responsables des quatre compagnies ferroviaires, l'entreprise Stadler Bussnang AG offrait la meilleure alternative dans les quatre critères principaux de choix, soit : les qualités techniques, le prix, les délais et les capacités organisationnelles.

Le Conseil d'Etat s'est impliqué dans ce dossier en faveur de l'entreprise Bombardier qui a sa halle de montage à Villeneuve. Rappelons aussi que la filiale suisse de l'entreprise canadienne Bombardier a obtenu la "commande du siècle" de la part des CFF, portant sur près de deux milliards de francs. Pour cette commande l'entreprise Bombardier s'est engagée auprès des CFF à produire 60% de la commande en Suisse.

A relever aussi selon certains médias spécialisés que l'entreprise Bombardier pourrait devoir payer une pénalité de 460 millions aux CFF pour le retard pris dans la livraison de 59 rames de trains à deux étages. Les premiers trains auraient dû circuler en Suisse à fin 2013. En effet, les premières rames de cette commande pourraient ne pas circuler avant 2015, alors qu'au départ le contrat entre les CFF et l'entreprise Bombardier prévoyait la mise en service à la date précitée.

Au demeurant, le parlement vaudois peut se féliciter de l'engagement du Conseil d'Etat pour obtenir des compensations lorsque les marchés publics qui concernent le canton de Vaud échappent aux entreprises vaudoises. Toutefois la situation sera plus claire lorsque les autorités vaudoises auront apporté des réponses à diverses questions qui restent ouvertes.

Questions au Conseil d'Etat:

1. Est-il correct que le canton de Vaud a négocié directement des contrats de sous-traitance en faveur de Bombardier et d'autres entreprises avec l'entreprise Stadler Bussnang AG avant même l'attribution du mandat à cette entreprise ?

2. *Comment et selon quelle source le Conseil d'Etat avait-il connaissance que le mandat allait échapper à l'entreprise Bombardier ?*
3. *Malgré les règles des marchés publics et à lire les propos du Conseil d'Etat dans la presse, le Conseil d'Etat peut-il confirmer qu'il aurait bloqué cet investissement si l'entreprise Stadler Bussnang AG ne s'était pas engagée à sous-traiter 40 millions de francs à l'entreprise concurrente Bombardier et à d'autres entreprises vaudoises ?*
4. *Alors que certaines communes viennent de subir les remontrances de la Cour des Comptes concernant la stricte application des règles des marchés publics, le Conseil d'Etat est-il logiquement dans son rôle lorsqu'il s'implique directement dans la procédure d'attribution de mandats selon les marchés publics ?*
5. *Pourquoi l'usine Bombardier recourt-elle actuellement au chômage technique en Suisse, alors que l'usine allemande de groupe canadien Bombardier à Garlitz a engagé de nouvelles équipes de travail et que son personnel fait des heures supplémentaires, notamment pour donner suite à la commande des CFF ?*
6. *Selon quels critères le Conseil d'Etat définit-il son engagement en faveur de certains acteurs économiques vaudois au détriment d'autres ?*
7. *Suite aux informations publiées dans la presse sur le retard possible dans la livraison des rames aux CFF et le versement d'une pénalité par l'entreprise Bombardier, cette société pourrait-elle se retrouver avec d'importants problèmes financiers ?*

Je remercie le Conseil d'Etat de ses réponses.

Souhaite développer.

(Signé) Claude-Alain Voiblet

Réponse du Conseil d'Etat

L'augmentation des cadences et du confort des voyageurs sur plusieurs lignes régionales de chemin de fer est au cœur de la stratégie du Conseil d'Etat pour le développement des transports publics dans le canton. Dans ce cadre, trois entreprises de transport public vaudoises (MBC, Travys, Goldenpass) et les Transports publics fribourgeois (TPF) ont lancé en 2012 un appel d'offres commun pour l'achat de près de vingt nouvelles rames de chemin de fer à voie métrique. L'entreprise Stadler Bussnang a été désignée, le 13 mars 2013, adjudicataire de cet appel d'offres. Attentif à la situation de l'industrie dans le canton, le Conseil d'Etat avait souhaité anticiper tous les scénarios possibles. Des contacts avec l'entreprise thurgovienne ont ainsi débouché sur un accord qui fixe un objectif important d'augmentation de la sous-traitance à des entreprises actives dans le canton de Vaud. Le 27 août 2013, le Grand Conseil acceptait sans opposition un décret accordant aux compagnies de chemin de fer une garantie de 157.7 millions de francs destinée notamment à financer cette acquisition de matériel roulant.

1) Est-il correct que le canton de Vaud a négocié directement des contrats de sous-traitance en faveur de Bombardier et d'autres entreprises avec l'entreprise Stadler Bussnang AG avant même l'attribution du mandat à cette entreprise ?

Le Conseil d'Etat répond par la négative. La procédure d'adjudication de l'important marché public en question, portant sur près de vingt rames de chemin de fer à voie métrique, a été menée par un groupe d'entreprises de transport public des cantons de Vaud et Fribourg. Le Conseil d'Etat précise cependant que dans l'éventualité de l'attribution du marché à l'entreprise alémanique Stadler Bussnang, il a mené une réflexion sur la mesure dans laquelle cet important contrat de construction de rames de chemin de fer pour des entreprises vaudoises et fribourgeoise pouvait contribuer au développement durable des activités économiques du Canton de Vaud, et ce quel que soit l'adjudicataire de l'appel d'offres. Cette

réflexion se justifiait notamment par le fait que plusieurs entreprises de la région sont à la pointe dans ce type de technologie. Des contacts ont donc eu lieu avec les entreprises susceptibles de remporter le marché et donc notamment avec Stadler Bussnang, contacts au cours desquels le Conseil d'Etat a fait part de son souhait de voir des entreprises situées sur sol vaudois être sollicitées pour des travaux de sous-traitance liés à la commande des rames en questions.

2) Comment et selon quelle source le Conseil d'Etat avait-il connaissance que le mandat allait échapper à l'entreprise Bombardier ?

Le Conseil d'Etat n'est pas intervenu dans la procédure d'adjudication comme indiqué en réponse à la question 1. En revanche, considérant l'importance du marché concerné en termes de conséquences économiques pour le Canton, le Conseil d'Etat a jugé nécessaire de prendre par anticipation les dispositions utiles quelle que soit l'issue de la procédure, afin que les entreprises situées sur sol vaudois susceptibles de livrer des fournitures ou d'exécuter des travaux de sous-traitance soient autant que possible sollicitées dans le cadre de la réalisation des rames de chemin de fer faisant l'objet de la procédure.

3) Malgré les règles des marchés publics et à lire les propos du Conseil d'Etat dans la presse, le Conseil d'Etat peut-il confirmer qu'il aurait bloqué cet investissement si l'entreprise Stadler Bussnang AG ne s'était pas engagée à sous-traiter 40 millions de francs à l'entreprise concurrente Bombardier et à d'autres entreprises vaudoises ?

Le Conseil d'Etat ne comptait pas bloquer un investissement important pour le développement des transports publics vaudois. Il a mené, en marge de la procédure d'adjudication, des discussions notamment avec Stadler Bussnang. Celles-ci ont permis d'obtenir de cette dernière l'engagement de développer de façon durable l'octroi de travaux de sous-traitance à des entreprises sur sol vaudois. Le Conseil d'Etat a communiqué ce résultat le 13 mars 2013, après la publication du résultat de la procédure d'adjudication. Il faut relever que contrairement à ce qu'affirme l'interpellateur et comme le précise le communiqué paru à cette date, l'accord passé avec l'entreprise Stadler Bussnang prévoit pour la sous-traitance à des entreprises situées sur sol vaudois un objectif de 40 millions sur 8 ans, soit en moyenne 5 millions par année. Selon ce même accord, des lots d'une valeur de 10 millions, soit un quart du total, devaient, dans la mesure des besoins techniques au cours du processus de réalisation, être proposés à Bombardier Transportation pour réalisation sur le site de Villeneuve. Grâce à cette importante ouverture de la part de Stadler Bussnang, adjudicataire du marché, des entreprises vaudoises ont eu l'opportunité de faire valoir leur savoir-faire technologique dans la production de rames ferroviaires et des partenariats sur le long terme sont actuellement développés. Le Conseil d'Etat ne peut que se réjouir de ce résultat qui profite à la place industrielle vaudoise.

4) Alors que certaines communes viennent de subir les remontrances de la Cour des Comptes concernant la stricte application des règles des marchés publics, le Conseil d'Etat est-il logiquement dans son rôle lorsqu'il s'implique directement dans la procédure d'attribution de mandats selon les marchés publics ?

Comme il l'a signalé dans les réponses aux précédentes questions, le Conseil d'Etat n'est pas intervenu dans la procédure d'attribution du marché public, qui a été conduite par un groupe d'entreprises de transport public.

5) Pourquoi l'usine Bombardier recourt-elle actuellement au chômage technique en Suisse, alors que l'usine allemande de groupe canadien Bombardier à Garlitz a engagé de nouvelles équipes de travail et que son personnel fait des heures supplémentaires, notamment pour donner suite à la commande des CFF ?

Si l'usine de Villeneuve de l'entreprise Bombardier Transportation a dû recourir au chômage technique durant une certaine période, force est de constater que ce n'est plus le cas actuellement. Des

indemnités au titre de réduction de l'horaire de travail (RHT) ont effectivement été octroyées à Bombardier pour lui permettre de conserver ses compétences et ses ressources humaines entre la fin d'anciens mandats et le début du nouveau mandat conséquent portant sur la livraison de rames à deux étages aux CFF, dont des problèmes de diverses natures ont retardé le début. Pour pallier ce retard, des RHT ont été octroyées pour une période courant d'avril 2010 à décembre 2013, soit un peu plus longuement que prévu initialement. L'usine de Görlitz, en Allemagne, à laquelle se réfère l'interpellateur, intervient plus en amont du processus de fabrication des rames, raison pour laquelle elle a fonctionné à un rythme élevé avant celle de Villeneuve, qui assure les étapes finales.

6) *Selon quels critères le Conseil d'Etat définit-il son engagement en faveur de certains acteurs économiques vaudois au détriment d'autres ?*

Le Conseil d'Etat ne favorise aucun acteur économique au détriment d'autres. Il travaille en revanche activement et continuellement à la mise en place de conditions cadres favorables au développement de l'économie vaudoise et en particulier de la place industrielle et a le souci constant de sa compétitivité économique sur le long terme.

7) *Suite aux informations publiées dans la presse sur le retard possible dans la livraison des rames aux CFF et le versement d'une pénalité par l'entreprise Bombardier, cette société pourrait-elle se retrouver avec d'importants problèmes financiers ?*

Le Conseil d'Etat n'est pas à même répondre à cette question et ne peut juger de la santé financière d'une entreprise privée. La question des pénalités pour le retard de livraison des rames aux CFF n'est du reste, à sa connaissance, pas tranchée à ce jour. Par contre, il ne peut que se réjouir que d'importants investissements aient lieu, en 2014, sur le site de Villeneuve.

En conclusion, le Conseil d'Etat rappelle qu'il n'est clairement pas intervenu dans la procédure de marché public en question. En revanche, le Conseil d'Etat s'est battu pour ouvrir de nouvelles perspectives aux acteurs concernés de l'économie vaudoise, en application de son objectif de diversification économique. Le résultat est que notre industrie bénéficie aujourd'hui d'une porte plus largement ouverte chez l'un des leaders mondiaux du matériel ferroviaire.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 10 septembre 2014.

Le président :

P.-Y Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean