

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Alberto Cherubini et consorts – Bombardier : un train de licenciements incompréhensible

Rappel

Jeudi 8 juin, la multinationale canadienne Bombardier a annoncé la suppression de 650 places de travail en Suisse — 98 sur le site de Zurich et 550 sur le site de Villeneuve. Selon le syndicat Unia, sur les quelque 800 actuels postes de travail du site de Villeneuve, on supprimera une trentaine de postes fixes et 520 postes de travailleurs temporaires ou au bénéfice d'un contrat à durée déterminée.

Nous saluons la réaction immédiate du Conseil d'Etat qui a qualifié de " choc " ce train de licenciements et qui a immédiatement entrepris des démarches auprès de la direction suisse de Bombardier pour tenter d'amortir ce que nous appellerons plutôt un tsunami.

Actuellement, à Villeneuve, Bombardier procède à l'assemblage de 62 rames CFF à 2 étages, la fameuse commande du siècle d'un montant de près de 2 milliards de francs. Selon nos informations, une vingtaine de ces rames devraient être mises sur les rails d'ici la fin de l'année.

Suite à cette annonce de suppression massive de postes de travail, nous demandons au Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes :

- Quelles sont les démarches que notre ministre de l'économie a entreprises auprès de la direction de Bombardier et quels résultats a-t-il obtenus ?*
- Comment le groupe Bombardier pourra-t-il honorer la " commande du siècle des CFF ", commande qui a bénéficié d'une mise au concours public et qui avait reçu le soutien actif de notre gouvernement cantonal, alors que le nombre d'emplois à Villeneuve va passer de 800 à 250 ?*
- Quelle appréciation le Conseil d'Etat fait-il du fait que Bombardier ne tient pas ses engagements, notamment quant aux promesses de retour en investissements locaux, par exemple caissons en aluminium produits en Chine, alors que la référence mondiale en la matière, Alcan, se trouve à Sierre ?*
- Le Conseil d'Etat envisage-t-il de limiter, autant que faire se peut, le recours à des temporaires dans l'attribution de ses marchés publics ?*
- Après la suppression ces dernières années de plusieurs centaines de postes de travail dans le Chablais vaudois et valaisan, qu'est-ce que le Conseil d'Etat compte entreprendre pour que l'Est du canton ne devienne pas le " dortoir avec hôpital " de l'Arc lémanique ?*

Ne souhaite pas développer.

(Signé) Alberto Cherubini

et 32 cosignataires

Réponse du Conseil d'Etat

- Quelles sont les démarches que notre ministre de l'économie a entreprises auprès de la direction de Bombardier et quels résultats a-t-il obtenus ?

Le Chef du Département de l'économie, de l'innovation et du sport (DEIS) a été informé au début du mois de juin par le Conseil d'administration de Bombardier de son intention de s'engager dans une restructuration stratégique, visant à améliorer la compétitivité du groupe et à créer une base solide pour le développement de l'entreprise. Cette action fait suite à l'annonce au mois d'octobre 2016 de la suppression de 7'500 postes dans le monde entier, dont 5'000 dans la branche " Transport ".

La communication initiale de Bombardier faisait état de manière indifférenciée de la suppression de 650 postes sur 1'300 en Suisse, dont environ 550 sur le seul site de Villeneuve. En réalité, ce chiffre englobait les emplois fixes, les travailleurs temporaires ainsi que les prestataires externes actifs auprès du constructeur sur les sites de Villeneuve et de Zürich.

Au terme d'une rencontre entre une délégation du Conseil d'Etat, constituée de la Cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) et du Chef du DEIS, et de la Direction de Bombardier en Suisse, le constructeur a amené d'importantes précisions sur ses réelles intentions pour le site de Villeneuve. En substance, ce site dédié à la production industrielle sera spécialisé dans l'assemblage, les tests, la mise en service et le suivi des trains. L'ensemble des mesures prises sur le site, soit l'investissement déjà réalisé de 20 millions de francs pour la construction d'une nouvelle halle et les restructurations en cours jusqu'à fin 2018, vise à le consolider pour l'avenir.

S'agissant de l'amplitude des mesures annoncées pour la période 2017 à 2018, ce sont en réalité 35 postes permanents du constructeur, sur 167 pour l'ensemble de la Suisse, qui étaient concernés par le licenciement collectif initié le 8 juin 2017 par Bombardier. A l'échéance de la procédure de consultation qui a permis à la Commission du personnel de formuler des propositions afin d'éviter les congés, d'en limiter le nombre ou d'en atténuer les conséquences, ce sont finalement 31 postes sur les 288 employés directs de Bombardier qui verront leurs contrats résiliés de manière échelonnée.

Simultanément, les missions temporaires qui ont permis le lancement de la production des trains double étage grandes lignes commandés par les CFF seront progressivement réduites au fur et à mesure de la livraison des rames ainsi qu'il était initialement prévu. A terme 483 travailleurs temporaires pourraient être concernés sur un total de 807 personnes employées sur le site de Villeneuve à l'annonce des mesures de restructuration.

Le Conseil d'Etat a été choqué par l'ampleur - et la manière avec laquelle la restructuration a été communiquée - des mesures initialement annoncées et de l'impact qu'elles impliquaient pour ce site industriel d'importance. Il regrette la suppression d'un nombre significatif d'emplois auprès de Bombardier mais salue la volonté affirmée du constructeur de maintenir un important niveau d'activité à Villeneuve en dotant le site d'infrastructures propres à le spécialiser et à lui offrir un rôle important dans la constellation du groupe. Malgré la diminution substantielle du nombre d'emplois prévue dans le cadre de cette restructuration, le Conseil d'Etat souligne le fait qu'au terme de cette procédure Bombardier devrait maintenir environ 300 emplois sur le site de Villeneuve – 250 fixes et une cinquantaine de travailleurs temporaires – soit à peu près le même volume qu'au mois de janvier 2014.

- Comment le groupe Bombardier pourra-t-il honorer la " commande du siècle des CFF ", commande qui a bénéficié d'une mise au concours public et qui avait reçu le soutien actif de notre gouvernement cantonal, alors que le nombre d'emplois à Villeneuve va passer de 800 à 250 ?

La commande initiale des CFF annoncée en 2010 portait sur l'achat de 59 trains à double étage dont la livraison s'étendait de 2012 à 2019. Pour différentes raisons, les premières livraisons ont connu du retard, mais le groupe Bombardier s'est engagé à honorer ses engagements dans les délais. Initialement

le site de Villeneuve ne devait s'occuper que du montage des voitures intermédiaires et de l'assemblage final des trains. Le développement technique des moteurs incombait au site de Zurich et celui des bogies à celui de Winterthur. La livraison des premières rames ayant pris du retard, le site de Villeneuve s'est vu confier à fin 2015 le montage des voitures motrices.

L'acquisition de ces nouvelles tâches, qui au demeurant représente un avantage en termes de compétence et d'emploi pour Villeneuve, a nécessité la création de nouvelles infrastructures sur le site et l'engagement de forces de travail supplémentaires dès le printemps 2016. Le nombre de personnes actives à Villeneuve est donc passé de 450 environ en mars-avril 2016 à plus de 800 à la fin du mois de mai 2017. Cette croissance a été quasi intégralement soutenue par l'engagement de travailleurs temporaires, qui ont permis au constructeur à la fois d'absorber les travaux supplémentaires et de respecter le plan de construction et de livraison initial.

Le nombre total de 800 emplois à Villeneuve constitue donc un pic et résulte de la conjonction d'événements imprévus mais pas inédits dans ce type de processus industriel. Au fur et à mesure d'un retour à la normale et de la livraison prévue des rames aux CFF, l'usine de Villeneuve retrouvera un volume d'activité équivalent à celui de 2014 et le nombre de collaborateurs présents sur le site permettra au constructeur de finaliser l'assemblage des dernières rames remises aux CFF dans le courant de l'année 2019.

- Quelle appréciation le Conseil d'Etat fait-il du fait que Bombardier ne tient pas ses engagements, notamment quant aux promesses de retour en investissements locaux, par exemple caissons en aluminium produits en Chine, alors que la référence mondiale en la matière, Alcan, se trouve à Sierre ?

En guise de préambule, il est important de rappeler que le contrat passé entre les CFF et Bombardier ne prévoit pas d'obligation quant à la localisation de la production et au choix des fournisseurs.

Cela étant dit, si l'on prend en compte l'ensemble des prestations utiles à la production des trains double étage grands lignes, y compris les travaux réalisés par Bombardier à Zurich et Villeneuve, il apparaît que le 60% de la production de la commande CFF est effectué en Suisse. S'agissant des achats directs de matériel réalisés par Bombardier à des tiers, 28% ont concerné des fournisseurs suisses. S'agissant des achats effectués en Suisse, 13% ont concerné le canton de Vaud.

Hors de la production des trains, qui ne permet pas toujours de trouver sur place des entreprises actives dans le secteur ferroviaire et disposant des technologies requises, le développement du site de Villeneuve a généré des retombées économiques significatives. Ainsi, la transformation du site en deux étapes a généré des investissements de 10 millions de francs dans un premier temps, puis de 20 millions en 2015, pour la création d'une nouvelle halle de 6'000 m². Ce développement des infrastructures a été entièrement réalisé par des entreprises de la région. Concrètement, les dépenses annuelles hors production concernent pour 91% des entreprises suisses, soit un montant de 62 millions de francs pour l'année 2016. La part vaudoise de ces retombées hors production s'élève à 64%.

Sur le site, les emplois ont progressivement passés de 160 environ à plus de 800, fixes et temporaires compris. Ce développement intense de l'activité depuis 7 ans a généré et génère encore des revenus non négligeables pour l'ensemble du tissu économique, qu'il s'agisse par exemple de la restauration ou des commerces locaux. Enfin, il convient encore de rappeler que sans l'engagement de Bombardier à Villeneuve et sans la capacité de la compagnie d'obtenir le contrat des CFF grâce à ses compétences, le site aurait probablement disparu.

Concernant le choix des fournisseurs, il est tentant d'imaginer qu'une importante commande offre une grande marge de manœuvre à la compagnie qui l'a obtenue dans le choix des fournisseurs. En fait, de nombreux paramètres restreignent fortement la liberté du constructeur ferroviaire. D'une part, la production d'un train de haute technologie exige de faire appel à des entreprises spécialisées fiables et

disposant d'une longue expérience. Celles-ci ne sont pas forcément présentes sur tous les marchés. Autrement dit, n'importe quelle PME industrielle ne s'improvise pas sous-traitant de matériel ferroviaire, et le constructeur ne trouve pas forcément à proximité immédiate les sous-traitants dont il a besoin. Par ailleurs, la question du prix est déterminante. En effet, le constructeur ne peut gagner une commande qu'en offrant le meilleur produit au meilleur prix, au terme d'une compétition très exigeante. Par conséquent, il ne pourra respecter le prix offert et fixé par contrat qu'en organisant une compétition de même nature entre ses propres fournisseurs et sous-traitants. Dans ce processus exigeant de recherche du meilleur prix, il convient de ne pas oublier qu'au final ce sont les finances publiques, et donc les contribuables, qui financent l'achat de matériel roulant.

Tout au long de l'établissement des contrats avec les sous-traitants, Bombardier a veillé à permettre au plus grand nombre possible d'entreprises suisses d'obtenir une part des commandes. Ainsi, Bombardier a offert à tous les fournisseurs suisses en compétition avec un fournisseur étranger la possibilité d'améliorer leur offre par la formulation d'une nouvelle proposition de prix plus compétitive. Tout à fait exceptionnelle, cette "procédure de rattrapage" a constitué une véritable "discrimination positive" en faveur des entreprises suisses.

La problématique des caissons aluminium, fournis par la Chine, est une illustration parfaite des deux précédents phénomènes. Deux compétiteurs étaient en mesure de fournir les profils en aluminium : l'entreprise Midas en Chine et Alcan en Valais. Après évaluation des deux offres, il est apparu que celle d'Alcan était environ 10% plus chère que celle de Midas. Ce surcoût représentait 2 millions de francs pour 436 caisses sur lesquelles portait l'appel d'offres. Toutefois, dans son souhait de travailler avec un fournisseur suisse, Bombardier a accepté de prendre à sa charge un million, soit 50% du surcoût, tout en proposant à Alcan d'abaisser son prix d'un million également. Malgré différents contacts, Alcan a refusé de revoir son offre.

- Le Conseil d'Etat envisage-t-il de limiter, autant que faire se peut, le recours à des temporaires dans l'attribution de ses marchés publics ?

Le droit des marchés publics doit permettre de procéder à des acquisitions économiques dans un contexte de neutralité concurrentielle. Il est notamment gouverné par les principes de concurrence efficace, d'égalité de traitement entre soumissionnaires et de non-discrimination. En vertu de ces principes, un soumissionnaire ne doit pâtir d'aucun désavantage ni bénéficier d'aucun avantage par rapport aux autres soumissionnaires. L'accès des soumissionnaires au marché ne doit pas être restreint sans nécessité. La manière dont ceux-ci sont organisés relève de leur liberté économique, principe ancré à l'article 27 de la Constitution fédérale.

De ce fait, si un soumissionnaire décide, par choix ou par nécessité, de confier certaines prestations à réaliser dans le cadre d'un marché public à des travailleurs temporaires, il est en principe légitimé à le faire. Une restriction de cette possibilité devrait dans tous les cas être prévue dans l'appel d'offres, mais pourrait être considérée comme constituant une atteinte à la liberté économique de certains soumissionnaires et être jugée contraire aux principes de non-discrimination (entre les soumissionnaires qui recourent régulièrement au travail temporaire, et ceux qui n'y ont pas ou peu recours) et de concurrence efficace. En effet, certaines entreprises pourraient arguer du fait qu'elles sont dans l'incapacité de réaliser un marché donné si elles sont privées ou restreintes dans leur choix de recourir à des travailleurs temporaires parce que leurs collaborateurs fixes sont engagés sur d'autres marchés. Pour ces différentes raisons, il apparaît juridiquement délicat de limiter ou d'exclure le recours à des travailleurs temporaires dans l'attribution des marchés publics.

Pour autant, le Conseil d'Etat ne souhaite pas renoncer d'emblée à une telle possibilité. Dans ce sens, il a pris connaissance des dispositions introduites dans le règlement genevois sur la passation des marchés publics au cours de l'été 2017 pour réglementer le recours aux travailleurs temporaires. Ces

dispositions prévoient des taux maximaux de temporaires en fonction du nombre d'employés fixes de l'entreprise soumissionnaire, assortis de possibilités de dérogations qui doivent être annoncées au pouvoir adjudicateur et dont le bien-fondé peut être vérifié par celui-ci. Elles sont actuellement contestées devant la Chambre constitutionnelle de la Cour de justice genevoise pour atteinte à la liberté économique. Le Conseil d'Etat suivra avec attention l'évolution de la situation dans le canton de Genève et examinera à cette aune la question de la limitation du travail temporaire dans ses marchés publics.

- Après la suppression ces dernières années de plusieurs centaines de postes de travail dans le Chablais vaudois et valaisan, qu'est-ce que le Conseil d'Etat compte entreprendre pour que l'Est du canton ne devienne pas le " dortoir avec hôpital " de l'Arc lémanique ?

Le Conseil d'Etat partage la préoccupation de l'interpellant quant au risque de résidentialisation de l'Est vaudois. Ce risque a été identifié à plusieurs occasions, notamment dans le cadre du projet d'agglomération Rivelac. Au titre de la politique d'appui au développement économique, le DEIS travaille plus particulièrement sur deux axes principaux, soit l'amélioration de l'offre touristique (Alpes Vaudoises, Chaplin's World, Festival Images, ...) ainsi que la disponibilité d'une offre foncière à vocation industrielle. Les activités touristiques et industrielles, ainsi que toutes les activités économiques qui en découlent de manière indirecte, notamment le secteur du bâtiment, représentent en effet une part importante de l'emploi dans l'Est Vaudois. Actuellement plusieurs démarches sont ainsi accompagnées par le Canton, soit pour améliorer concrètement l'offre touristique et sa promotion, soit pour augmenter et améliorer l'offre foncière à vocation industrielle (St-Légier, Villeneuve, Aigle, ...). Dans la suite de la Lex Weber et de la LAT, le soutien au secteur du bâtiment, orienté dans une perspective de rénovation renforcée du bâti existant, apparaît aussi comme une des pistes méritant une attention soutenue. Enfin, toujours dans le cadre de la PADE (Politique cantonale d'appui au développement économique), le DEIS accompagne plusieurs projets de développement industriel endogène, portés par des entreprises déjà présentes dans l'Est Vaudois et souhaitant se développer ou s'implanter.

Par ailleurs, d'autres projets sont aussi portés ou soutenus par le Canton, comme par exemple le projet de centre romand d'entretien des bogies.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 1 novembre 2017.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean