

## **Conseil national**

**04.3181**

### **Interpellation Groupe socialiste**

### **Licenciements prévus chez Bombardier. Préserver les emplois à Pratteln**

---

#### **Texte de l'interpellation du 19 mars 2004**

Le groupe Bombardier a l'intention de restructurer à l'échelle mondiale son secteur des transports par rail ("Bombardier Transportation"). En Europe, cette restructuration pourrait entraîner la fermeture de sept centres de production et la suppression de 6600 emplois. L'ancienne usine d'Adtranz, située à Pratteln, sera elle aussi touchée. En Suisse, ce ne seront pas moins de 584 collaborateurs qui seront licenciés, et le site de Pratteln sera fermé. Dans ce contexte, je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Combien d'emplois la restructuration de "Bombardier Transportation" touchera-t-elle en Suisse, et dans quelles régions? De plus, combien y aura-t-il d'emplois touchés dans les entreprises de sous-traitance?
2. Quels sont les motifs qui ont conduit à la fermeture du site de Pratteln?
3. Dans quelle mesure la pratique adoptée par les entreprises publiques de transport en matière de commandes a-t-elle favorisé cette décision? Comment les grandes commandes de matériel roulant passées par les CFF ces quatre dernières années se répartissent-elles entre les différents fournisseurs? Quelles sont les commandes qui ont été passées à Bombardier, et quels ont été les critères d'adjudication?
4. Le Conseil fédéral a-t-il, comme le gouvernement du canton de Bâle-Campagne, été informé au préalable de la décision de fermer le site de Pratteln? Si oui, qu'a-t-il fait face à cette menace?
5. Le Conseil fédéral n'est-il pas aussi d'avis, vu l'importance du nombre de commandes émanant des collectivités publiques et le très grand savoir-faire de l'industrie indigène, que l'industrie du matériel roulant a un bel avenir à long terme en Suisse?
6. Que pense-t-il du risque de désindustrialisation dans le nord-ouest de la Suisse, dans la mesure où l'industrie a déjà annoncé la suppression de 2000 emplois dans ce secteur depuis le début de l'année?
7. Le Conseil fédéral est-il prêt à s'engager pour le maintien des emplois dans les usines suisses de Bombardier, en particulier dans celle de Pratteln, qui est la plus touchée? Est-il également prêt à promouvoir l'institution d'une task force et à s'investir dans cette dernière?
8. Le Conseil fédéral est-il prêt à promouvoir la progression de l'industrie du matériel roulant en Suisse et à encourager la recherche-développement dans les EPF par exemple?

#### **Sans développement**

## Réponse du Conseil fédéral

1. Le constructeur aéronautique et ferroviaire canadien Bombardier<sup>1</sup> a annoncé son intention de fermer sept sites en Europe et de supprimer 6'600 emplois dans le monde, dont 584 en Suisse. Sur les 35'600 collaborateurs que compte Bombardier Transport dans le monde, près d'un employé sur cinq va perdre son travail. Sept usines seront fermées en Europe. Outre la Suisse, l'Allemagne, la Suède, le Portugal, et le Royaume-Uni sont concernés. En Suisse, 360 emplois à contrat fixe et 163 emplois à contrat temporaire vont disparaître sur le site de Pratteln. Les collaborateurs de Pratteln concernés par les suppressions d'emplois proviennent des cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne (140) ainsi que d'autres cantons (70) ou sont des frontaliers (150). Une soixantaine de suppressions supplémentaires d'emplois sont prévues sur les sites de Zurich-Oerlikon, Winterthur et Villeneuve. Les effets sur les entreprises de sous-traitance sont importants : le volume annuel de commandes étant de l'ordre de 70 millions de francs. A ce stade, il est impossible d'estimer les effets sur les emplois de sous-traitance.
2. La fermeture de l'usine de Pratteln s'inscrit dans le cadre d'un vaste plan de restructuration de la division ferroviaire de Bombardier, qui a essuyé une perte de 367 millions de francs l'an dernier. La division a un problème de surcapacité : les 35 usines de matériel ferroviaire d'Europe n'utilisent pour la plupart de loin pas toutes leurs capacités. A Pratteln, le nombre d'heures travaillées va passer d'une moyenne de 550'000 heures par année à 50'000 heures par année à partir de 2005 (lorsque les commandes existantes pour les CFF auront été livrées). Les perspectives (carnets de commandes) en particulier pour Pratteln sont mauvaises. Des analyses de marché détaillées ont montré que, pour ces prochaines années, il ne faut pas s'attendre à de grandes commandes du marché suisse.
3. Durant ces dernières années Bombardier Suisse a participé à tous les appels d'offre importants sur le marché suisse et a obtenu, entre 2001 et 2004, environ 33 % des commandes de matériel roulant des CFF. L'an dernier, deux grosses commandes des CFF ("S-Bahn Zürich" et "Neues Regionalfahrzeug") ont échappé à Bombardier au profit de la concurrence. Les CFF ne voient pas de possibilité de sauver l'entreprise par des commandes supplémentaires anticipées.

Entre 2001 et 2004, les CFF (c'est-à-dire les unités d'affaires du trafic voyageur et marchandises ainsi que les filiales "Thurbo", "Brünig" et "Cisalpino") ont fait l'acquisition de matériel roulant pour un montant total de 3'450 millions de francs. Le tableau ci-dessous récapitule le volume total de commandes attribuées durant cette période en fonction des fournisseurs :

Fournisseur	Volume de commandes 2001-2004, en mio. frs	Part en %
Bombardier	1'135	33 %
Stadler	977	28 %
Siemens	568	16 %
Alstom	450	13 %
Vossloh	109	3 %
Diverse	211	7 %

Source : Office fédéral des transports.

---

<sup>1</sup> Les réponses aux quatre premières questions reposent notamment sur des informations fournies par l'entreprise Bombardier.

Entre 2001 et 2004, les CFF ont commandé à Bombardier au total 91 wagons à deux étages, 20 trains à caisses inclinables, 30 voitures-pilotes et 68 locomotives. Les CFF ont également attribué à Bombardier différents travaux de transformation de véhicules.

Les critères d'attribution considérés ont été le prix, le délai de livraison, la satisfaction technique et commerciale du cahier des charges ainsi que les coûts d'entretien des véhicules.

4. Le Conseil fédéral et l'exécutif de Bâle-Campagne ont été informés peu de temps avant l'annonce des suppressions d'emplois. Le Canton de Bâle-Campagne a mis sur pieds une "task force" dans laquelle la Confédération est représentée. Plus précisément, le Secrétariat d'Etat à l'économie participe activement aux travaux de la "task force" et soutient les efforts visant à trouver des solutions.
5. Le Conseil fédéral est d'avis qu'il ne lui appartient pas d'effectuer des prévisions sur un marché si spécifique. Le marché du matériel roulant n'est pas un marché national : de nombreuses entreprises internationales sont en concurrence. Il est vrai que les acheteurs de matériel roulant sont souvent des entreprises du secteur public. Toutefois, une production nationale de matériel roulant n'est pas indispensable pour que l'on bénéficie d'une offre performante sur le réseau ferroviaire à l'intérieur du pays.
6. La désindustrialisation est un phénomène de long terme qui n'est pas spécifique à la Suisse ou à l'une de ses régions. Durant ces dernières décennies, la part des emplois industriels a tendanciellement diminué, alors que le secteur tertiaire a gagné en importance.

Bien entendu, le Conseil fédéral déplore les suppressions d'emplois et il est conscient des destins humains qui sont liés à toute fermeture d'entreprise. Le filet de sécurité sociale existant permet toutefois d'atténuer les conséquences négatives.

Les créations et les fermetures d'entreprises sont les deux facettes - malheureusement indissociables - d'un développement économique dynamique. L'abandon de certains centres de production est le prix à payer lors de restructurations économiques. L'expérience a montré que la modernisation des structures génère de nouvelles perspectives et contribue à créer de nouveaux emplois.

7. Comme cela a déjà été mentionné au point 4, la Confédération participe à la "task force" mise sur pieds par Bâle-Campagne et contribue à la recherche de solutions. Le Conseil fédéral n'a toutefois pas l'intention de créer une "task force" supplémentaire. Il n'entend pas initier des mesures de politique industrielle et veut éviter de créer des distorsions de concurrence par des aides publiques à un secteur industriel particulier. Une anticipation de commandes par les CFF ne ferait que reporter quelque peu dans le temps le problème de l'adaptation des structures. L'Etat ne devrait pas introduire de régime de faveur pour une ou plusieurs activités économiques spécifiques, mais il devrait plutôt veiller à assurer et à renforcer des conditions-cadre propices au développement d'une grande diversité d'activités industrielles et de services.
8. Comme cela a déjà été précisé au point 7, le Conseil fédéral ne veut pas favoriser une activité particulière (pas de politique industrielle), mais il continuera de veiller à la préservation et à l'amélioration des conditions-cadre dans son domaine de compétence. La Commission pour la technologie et l'innovation (CTI) a, par le passé, soutenu des projets de recherches dans le domaine de l'industrie du matériel roulant et cela sur la base de son

activité habituelle d'encouragement. Dans son message du 29 novembre 2002 sur l'encouragement de la formation, de la recherche et de la technologie, le Conseil fédéral a fixé les points forts de l'activité future d'encouragement. Le développement de la recherche dans le domaine de l'industrie du matériel roulant ne fait pas partie de ces points forts. Cela n'exclut toutefois l'encouragement de projets spécifiques qui répondent aux critères de la CTI.